



ASSEMBLÉE — 41^e SESSION

COMMISSION ÉCONOMIQUE

Point 39 : Autres questions à examiner par la Commission économique

RESPONSABILITÉ DES ÉTATS EN MATIÈRE DE SUIVI, DE SURVEILLANCE ET DE SUPERVISION DES ACTIVITÉS DES PRESTATAIRES DE SERVICES AÉROPORTUAIRES SPÉCIALISÉS EN VUE DE LA MISE EN ŒUVRE EFFICACE DES ACCORDS BILATÉRAUX ET DE LA SÉCURITÉ

(Note présentée par la République bolivarienne du Venezuela)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

La présente note de travail fait état d'une série de mesures prises par les prestataires de services aéroportuaires spécialisés de certains États signataires de la Convention relative à l'aviation civile internationale (la Convention) qui sont contraires à l'esprit et à la lettre de ladite Convention, ainsi qu'aux engagements et responsabilités pris par les États parties à des accords sur les services aériens (ASA) ou à des protocoles d'accord, en sachant que les États détiennent des droits relatifs à l'aviation commerciale qu'ils échangent lorsqu'ils signent de tels accords bilatéraux.

Selon l'article 28 de la Convention, « *Installations et services de navigation aérienne et systèmes normalisés* », il incombe aux États, plutôt qu'aux prestataires de services aéroportuaires spécialisés, de fournir les services et les installations nécessaires à la navigation aérienne internationale, ce qui, en vertu des principes énoncés dans la Convention, relève de l'objectif de renforcement des liens d'amitié entre les nations. De même, conformément à l'article 4 *ejusdem*, les États sont tenus d'éviter que l'aviation civile ne soit utilisée dans un but contraire aux objectifs de la Convention, et cette responsabilité revient aux autorités de l'État dans le cadre de l'exercice du principe de souveraineté énoncé à l'article premier de la Convention. En tenant compte des considérations qui y figurent, la présente note de travail est présentée à l'Assemblée selon les termes qui y sont exposés.

Suite à donner : L'Assemblée est invitée à :

- a) prendre en considération la présente note de travail ;
- b) s'assurer que conformément à la Convention de Chicago, les États contractants respectent les droits d'autres États en matière d'aviation commerciale ;
- c) demander au Conseil de se prononcer sur l'obligation pour les États de fournir des services et des installations aéroportuaires, avec une bonne volonté politique et sans restrictions, en vue d'assurer la sécurité de l'exploitation des aéronefs qui effectuent des vols internationaux.

¹ Version espagnole fournie par la République bolivarienne du Venezuela.

<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note de travail se rapporte à l'objectif stratégique <i>Développement économique du transport aérien</i> .
<i>Incidences financières :</i>	Le refus délibéré des prestataires de services aéroportuaires spécialisés d'intervenir sur les aéronefs commerciaux de l'aviation internationale des États parties ralentit et empêche le développement normal de l'aviation civile internationale, entraînant des pertes financières pour les exploitants aériens en raison des retards, des correspondances manquées, de la protection des passagers, de la perte de créneaux et de la hausse des coûts d'entretien, entre autres aspects relatifs au stationnement d'un aéronef hors de sa base aéroportuaire.
<i>Références :</i>	Doc 7300 — <i>Convention relative à l'aviation civile internationale</i>

1. INTRODUCTION

1.1 La Convention relative à l'aviation civile internationale (la Convention) énonce un ensemble de principes devant garantir le développement de l'aviation civile internationale pour en faire un outil de création et de préservation de l'amitié et de la compréhension entre les nations et les peuples du monde ; et tout abus qui en serait fait pourrait constituer une menace pour la sécurité générale (Préambule). La Convention prévoit en outre que les services internationaux de transport aérien puissent être établis sur la base de l'égalité des chances.

1.2 Afin de veiller à ce que les principes sous-jacents à la Convention soient appliqués, l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) a été établie comme organisation internationale qui dépend de l'Organisation des Nations Unies et dont les principales fonctions comptent l'obligation de surveiller le développement sûr, ordonné et efficace de l'aviation civile internationale. Ce mandat recouvre notamment le devoir de garantir l'égalité des chances dans les services de transport aérien international et d'éviter à tout prix les pratiques discriminatoires, favorisant ainsi la paix et l'amitié entre les États signataires.

1.3 En tant que signataire de la Convention et qu'État membre de l'OACI, la République bolivarienne du Venezuela a toujours manifesté sa volonté de s'acquitter des obligations qui lui incombent à ce titre, comme l'atteste son respect scrupuleux des normes et pratiques recommandées (SARP). Le pays contribue ainsi au développement sûr, ordonné et efficace de l'aviation civile internationale.

1.4 La République bolivarienne du Venezuela a fait preuve d'une attitude proactive au sein de l'Organisation, comme en témoignent la coopération et l'assistance qu'elle fournit à d'autres États selon un principe de réciprocité. De même, afin de favoriser le respect des normes de l'OACI dans les services de transport aérien international, l'État vénézuélien a signé une série d'accords bilatéraux [Accords sur les services aériens (ASA) et protocoles d'accord] avec d'autres États parties, lesdits documents ayant été déposés, comme il se doit, au siège de l'OACI, en tant qu'institution internationale chargée de s'assurer de la conformité des accords précités, conformément à des paramètres internationalement reconnus. Néanmoins, en dépit du fait que la République bolivarienne du Venezuela ait toujours respecté ses engagements internationaux, certains États ont agi de manière inappropriée en permettant à des entités juridiques privées d'empêcher les exploitants aériens vénézuéliens d'accéder aux services aéroportuaires qui garantissent la sécurité de la navigation aérienne internationale, laquelle se trouve ainsi remise en cause.

2. **CONSIDÉRATIONS RELATIVES AUX OBLIGATIONS DES ÉTATS AU TITRE DES ACCORDS BILATÉRAUX SUR LES SERVICES AÉRIENS INTERNATIONAUX, ET EFFETS DES VIOLATIONS QUI EN DÉCOULENT**

2.1 Les considérations présentées ci-dessous se conforment à la Convention et sous-tendent les réclamations formulées dans la présente note de travail.

2.2 Il convient de rappeler que les accords bilatéraux doivent être signés par les autorités compétentes de chaque État, puisqu'ils font appel à une négociation et à des échanges de droits d'aviation commerciale qui sont détenus par chaque État, dans l'exercice du principe de souveraineté inscrit à l'article premier de la Convention. Ceci exclut automatiquement les entités privées qui sont détentrices de concessions uniquement et qui fournissent, par délégation des autorités des États signataires, les services de navigation aérienne internationale nécessaires, en vertu de l'article 28 de la Convention « *Installations et services de navigation aérienne et systèmes normalisés* ».

2.3 Au vu de ce qui précède, les autorités nationales doivent s'assurer du respect des engagements pris dans le cadre d'un accord bilatéral, car si elles peuvent accorder sous franchise ou déléguer la fourniture des services aéroportuaires indispensables au développement ordonné de la navigation aérienne internationale à des tierces parties reconnues comme des entités privées, c'est bien à l'État qu'il revient de signer l'accord bilatéral et, par conséquent, d'assumer les responsabilités et les obligations qui incombent au pays. En outre, une exigence fondamentale de l'aviation concernant tous les prestataires de services aéroportuaires spécialisés porte sur l'accomplissement, avant qu'ils n'entament leurs activités, d'un processus de certification, d'accréditation et d'octroi d'une licence par l'autorité compétente qui s'assure que, dans le cadre du programme de suivi continu de la sécurité, les services aéroportuaires soient fournis conformément aux normes d'aviation commerciale pertinentes et, que les États fassent vérifier par les autorités de l'aviation qu'un aéronef affecté à un vol international présente toutes les garanties de sécurité technique.

2.4 En conséquence, il est noté avec la plus grande inquiétude qu'en dépit du fait d'avoir signé des accords bilatéraux avec l'État du Venezuela, certains États membres pêchent dans la mise en œuvre de ces accords en permettant à des entreprises privées de refuser de fournir aux exploitants aériens vénézuéliens des services aéroportuaires spécialisés, en violation de l'article 28 de la Convention qui précise que chaque État est appelé à « fournir sur son territoire, des aéroports, des services radioélectriques et météorologiques et d'autres installations et services de navigation aérienne afin de faciliter la navigation aérienne internationale, conformément aux normes et pratiques qui pourraient être recommandées ou établies en vertu de la présente Convention ».

2.5 Conformément à la citation qui précède, ce sont les États, plutôt que les entités privées, qui sont tenus de fournir les services essentiels au développement de l'aviation civile internationale dans le respect des normes de sécurité de l'OACI, et par conséquent ils (les États) doivent veiller à ce que les entreprises auxquelles ils délèguent une activité essentielle pour la sécurité du développement de l'aviation civile internationale se plient aux principes, aux normes et aux pratiques préconisés par l'OACI, dans la mesure où le non-respect de la lettre de la Convention remet cette dernière en cause et crée une inégalité entre les États en portant une atteinte grave à leurs droits en matière d'aviation commerciale.

2.6 La décision unilatérale prise par les prestataires de services aéroportuaires, en refusant de s'acquitter des activités pour lesquelles elles ont reçu l'agrément des autorités nationales de l'aviation, porte préjudice aux obligations des États, qui visent à garantir la sécurité. En outre, les États concernés renoncent à leurs responsabilités en les déléguant à des tierces parties privées, assouplissent arbitrairement les engagements pris lors de la signature des ASA et des protocoles d'accord, mettent en danger les exploitants

aériens vénézuéliens et enfreignent arbitrairement les droits d'aviation commerciale d'un État contractant à la Convention.

2.7 Pour les raisons *de facto* et *de jure* soulignées dans la présente note de travail, l'État du Venezuela considère qu'il convient de demander au Conseil d'examiner la situation ainsi créée et de prendre les mesures qui s'imposent conformément aux alinéas j), k) et n) de l'article 54, *Fonctions obligatoires du Conseil*, et aux alinéas c), d) et e) *ejusdem* de l'article 55, *Fonctions facultatives du Conseil*, et de l'implorer respectueusement d'agir en temps voulu pour mettre fin à de telles pratiques qui menacent la libre concurrence et le juste équilibre dans les relations d'aviation commerciale entre les États membres de l'OACI.

3. CONCLUSION

3.1 Sur la base des considérations énoncées dans la présente note de travail, la République bolivarienne du Venezuela invite le Conseil à étudier objectivement le contenu de la présente note et de prendre les décisions nécessaires sur la question tout en apportant des précisions relativement aux questions suivantes qui sont réputées extrêmement importantes pour le développement sûr, ordonné et efficace de l'aviation civile internationale :

- a) Qui est responsable du respect des obligations prises par les États qui signent des accords bilatéraux et multilatéraux relatifs à l'aviation civile internationale, tels que la Convention relative à l'aviation civile internationale, les ASA et les protocoles d'accord ?
- b) Quel est le rôle d'un prestataire de services aéroportuaires spécialisés, agréé par les autorités nationales de l'aviation, dans la mise en œuvre de l'article 28 de la Convention de Chicago ?
- c) Un prestataire de services aéroportuaires spécialisés agréé par les autorités nationales de l'aviation peut-il refuser d'assurer des services essentiels au profit d'un exploitant aérien national, lorsque ce dernier exerce des droits d'aviation commerciale approuvés par le pays de destination finale du vol en vertu des obligations découlant d'un accord bilatéral ?
- d) Il est demandé au Conseil de se prononcer sur la violation des obligations des États lorsque ces obligations sont remises en cause par des entités privées au détriment de la sécurité.