



A41-WP/645
EC/47
3/10/22

ASSEMBLÉE — 41^e SESSION

COMMISSION ÉCONOMIQUE

PROJET DE RAPPORT SUR LE POINT 39 DE L'ORDRE DU JOUR

Les éléments ci-joints sur le point 39 de l'ordre du jour sont présentés à la Commission économique pour examen.

Point 39 : Autres questions à examiner par la Commission économique

39.1 Dans la note WP/153, l'Iran (République islamique d') a fait savoir que les effets dommageables des mesures d'embargo imposées par les États-Unis à son aviation civile compromettaient la sécurité de son secteur aéronautique. La note exhortait l'OACI à prendre des mesures concrètes pour mettre fin aux mesures d'embargo unilatérales et extraterritoriales prises par les États-Unis contre le système d'aviation civile de l'Iran (République islamique d').

39.2 Dans la note WP/366, le Venezuela (République bolivarienne du) a présenté des informations sur les difficultés rencontrées par ses exploitants d'aéronefs pour obtenir des pièces d'aéronefs, sous-traiter des services, tenir à jour la documentation technique et former les équipages de conduite, en raison de l'application de mesures coercitives unilatérales par plusieurs pays. La note a expliqué que ces mesures coercitives unilatérales, qui constituaient une menace pour la sécurité des opérations, étaient dues aux mesures d'embargo imposées par le gouvernement américain.

39.3 Dans la note WP/596, le Venezuela (République bolivarienne du) a expliqué que les mesures arbitraires unilatérales prises à l'encontre de l'État vénézuélien empêchaient l'aviation civile vénézuélienne d'entretenir des relations commerciales normales avec les fournisseurs de services des autres États, compromettaient la sécurité, limitaient la capacité et le développement de la navigation aérienne, et freinaient la croissance économique durable du transport aérien. La note soulignait que les mesures unilatérales étaient contraires aux dispositions de la Convention de Chicago et demandait donc au Conseil d'ouvrir une enquête en vertu de l'article 55, alinéas c), d), et e) de la Convention.

39.4 Dans la note WP/597, le Venezuela (République bolivarienne du) a affirmé que certains États membres ayant signé avec l'État du Venezuela des accords bilatéraux, qui sont toujours en vigueur, permettaient 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 de Chicago. La note demandait au Conseil de se prononcer sur l'obligation incombant aux États de fournir des services et des installations aéroportuaires en vue d'assurer la sécurité de l'exploitation des aéronefs qui effectuent des vols internationaux, conformément à la Convention.

39.5 Dans la note d'information WP/446, la Chine a fait part de son expérience dans l'utilisation, en logistique, de systèmes d'aéronef télépilotés (RPAS), qui a insufflé un nouvel élan pour la transformation de l'industrie et de la consommation dans les zones rurales, et qui favorise le développement économique et la mise en œuvre de la stratégie de revitalisation dans les zones rurales.

39.6 Dans la note d'information WP/449, la Chine a souligné le rôle de l'utilisation de véhicules aériens non habités (UAV) pour renforcer l'efficacité de la logistique dans les agglomérations urbaines. La note expliquait que l'utilisation d'UAV jouait un rôle important en favorisant la réduction des coûts, l'efficacité et l'amélioration de la qualité de la logistique urbaine, et permettait de faciliter la modernisation de ce secteur.

39.7 Dans la note d'information WP/404, Cuba a indiqué que la décision des États-Unis d'activer le titre III de la loi Helms-Burton avait eu des conséquences néfastes sur le développement de l'aviation civile à Cuba, en particulier pour les entreprises étrangères qui avaient l'intention de créer des entreprises liées à des investissements destinés à moderniser les aéroports cubains, et sur l'exploitation de compagnies aériennes de différents pays assurant des liaisons entre Cuba et le reste du monde.

La note réaffirmait que les mesures unilatérales et extraterritoriales avaient une incidence considérable sur les pays en développement et, plus particulièrement, qu'elles entravaient le transport aérien international.

39.8 La Commission a pris acte de l'information présentée dans les notes WP/153, WP/366, WP/596 et WP/597. Certains États ont souscrit au contenu de ces notes et mis en garde contre les mesures unilatérales prises par les États, en raison des conséquences néfastes de pareilles mesures sur le droit d'un État de développer son aviation civile, tel qu'il est inscrit dans la Convention de Chicago. Ils ont rappelé que le rôle de l'OACI était d'offrir aux États une plateforme devant leur permettre d'assurer le développement ordonné et sûr de l'aviation civile internationale, sur la base d'une possibilité équitable. Les États-Unis ont répondu en exprimant leur position sur cette question et en affirmant que l'OACI n'était pas l'instance appropriée pour débattre des sanctions appliquées par les États-Unis, car celles-ci visaient les comportements spécifiques de certains États, et qu'elles demeureraient en vigueur jusqu'à ce que ces comportements cessent. Ils ont réaffirmé qu'ils continueraient à respecter toutes leurs obligations internationales en vue d'assurer la sécurité et la sûreté de l'aviation internationale.

39.9 La Commission s'est dite consciente que les questions abordées dans ces notes étaient complexes, de nature politique et sensibles, et qu'elles avaient été soulevées lors de précédentes sessions de l'Assemblée. Elle est en conséquence venue de refléter les discussions y afférentes dans son rapport à la Plénière. Elle a également décidé que ces questions seraient portées à l'attention du Président du Conseil, dont les « bons offices » avaient déjà été sollicités sur ces questions par le passé.

39.10 La Commission a pris note de l'information présentée dans les notes WP/446, WP/449 et WP/404.