Organisation de l'aviation civile internationale

LC/40-WP/6-2
8/9/26

NOTE DE TRAVAIL

COMITÉ JURIDIQUE — 40e SESSION

(Montréal, 26 – 30 octobre 2026)

Point 6 : Questions diverses

ANALYSE JURIDIQUE DES MESURES PRISES UNILATÉRALEMENT À L'ENCONTRE D'UN ÉTAT CONTRACTANT DE L'OACI

(Note présentée par la République populaire démocratique de Corée)

1. INTRODUCTION

1.1 La présente note analyse la légitimité de certaines décisions et résolutions que l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) a adoptées dans le passé à l'encontre de l'un de ses États membres, et contient des recommandations quant aux mesures à prendre.

1.2 Certains États membres de l'OACI ont insisté pour que le Conseil et l'Assemblée de l'OACI adoptent respectivement de nombreuses décisions et résolutions concernant la question des « tirs de missiles effectués sans notification » par la République populaire démocratique de Corée (RPDC), ce qui, en fin de compte, a amené le Conseil à adopter la décision d'éviter toutes activités techniques avec la République populaire démocratique de Corée (voir le résumé des décisions C-DEC 223/4 et le procès-verbal C-MIN 212/1).

1.3 Un aéronef non habité (UA) de la République de Corée s'est introduit dans la République populaire démocratique de Corée. Des incidents graves d'intrusion de ce type se produisent depuis 2024. La République populaire démocratique de Corée a présenté au Conseil et à l'Assemblée des notes de travail précisant sa position au regard de ces incidents. Toutefois, le Conseil de l'OACI a rejeté sa position, certains États membres du Conseil ayant fait valoir que la Convention ne s'appliquait pas aux UA, et que la question était de nature politique (voir la note de travail C-WP/15688 et le procès-verbal C-MIN 234/13).

1.4 Le Conseil a adopté plusieurs décisions jugées inacceptables par la République populaire démocratique de Corée, car elles reposaient sur l'affirmation unilatérale d'un certain État membre qui avait présenté des documents qui tenaient de la provocation, établissant un lien forcé entre les incidents de brouillage du système mondial de navigation par satellite (GNSS) survenus dans la péninsule coréenne et la République populaire démocratique de Corée (voir les procès-verbaux C-MIN 196/4, C-MIN 208/9, C-MIN 232/5, C-MIN 233/7 et C-MIN 234/11).

1.5 Depuis 2016, l'accès de la République populaire démocratique de Corée aux services indispensables à la navigation aérienne internationale que sont ceux fournis par exemple par SITA et Collins, ainsi que le service sécurisé de diffusion de données pour l'aviation (SADIS), a été interrompu ou suspendu, entraînant des risques pour la sécurité des vols internationaux dans la République populaire démocratique de Corée (voir la note AN-Conf/13-WP/72, le paragraphe 7.24 du Doc 10115, le paragraphe 7 de la note C-WP/15026 et le paragraphe 1.1 de la note C-WP/15410).

1.6 Par conséquent, la République populaire démocratique de Corée n'est pas en mesure de participer au Programme de développement coopératif de la sécurité opérationnelle et de maintien de la navigabilité – Asie du Nord (COSCAP-NA), ni à d'autres projets de coopération, notamment le projet de réseau privé virtuel régional commun (CRV) et le programme mené au titre de l'Accord de collaboration pour la prévention et la gestion des événements de santé publique dans le secteur de l'aviation civile (CAPSCA), en raison de la décision d'éviter toutes activités techniques avec elle.

2. ANALYSE

2.1 La décision du Conseil de l'OACI d'éviter toutes activités techniques avec la République populaire démocratique de Corée contrevient quelque peu aux dispositions de la *Convention relative à l'aviation civile internationale* (Chicago, 1944 — la « Convention de Chicago »), en particulier le préambule et les articles 44 et 37.

2.2 Le Comité juridique est invité à déterminer clairement si l'alinéa n) de l'article 54 de la Convention de Chicago peut constituer le fondement juridique allégué qui permet au Conseil de l'OACI d'adopter la décision d'éviter toutes activités techniques avec un État contractant (voir la lettre adressée au Directeur des affaires juridiques et des relations extérieures datée du 27 août 2025, réf. LE4/3).

2.3 Les tirs de missiles de la République populaire démocratique de Corée constituaient de justes mesures d'autodéfense et s'inscrivaient dans une série de contre-mesures militaires prises en réaction aux exercices guerriers visant la République populaire démocratique de Corée menés dans la péninsule coréenne qui, bien qu'elle soit techniquement en état de guerre, est sous le coup d'un cessez-le-feu. La sécurité des États voisins avait été pleinement prise en compte (voir la lettre de l'administrateur de l'autorité nationale de navigabilité de la République populaire démocratique de Corée datée du 8 avril 2022).

2.4 L'article 89 de la Convention de Chicago stipule qu'en cas de guerre, les dispositions de la Convention ne portent atteinte à la liberté d'action d'aucun des États contractants concernés, qu'ils soient belligérants ou neutres. On constate encore que la Convention ne s'applique pas aux tirs de missiles eux-mêmes.

2.5 Les opérations d'intrusion par UA menées par la République de Corée constituent clairement une violation des articles 1, 3 et 8 de la Convention, ainsi que des normes et pratiques recommandées (SARP) applicables figurant dans les Annexes 2 et 11. Toutefois, certains États membres ont pris la défense de cette dernière d'abord en faisant valoir que les UA militaires n'étaient pas couverts par la Convention et qu'il n'y avait pas suffisamment de preuves démontrant que les opérations en question constituaient une menace pour la sécurité de l'aviation et qu'il s'agissait d'une question politique. Malheureusement, l'OACI n'a pris aucune mesure à ce sujet. Ainsi, si l'on applique la même logique à la question des tirs de missiles, aucune mesure ne devrait être prise à ce sujet, car il s'agit en réalité d'une question politico-militaire. Il s'agit littéralement d'un exemple typique de l'application du principe de deux poids, deux mesures, et par conséquent un examen juridique et des mesures correctives s'imposent.

2.6 En ce qui concerne la question des incidents de brouillage du GNSS, la République de Corée a affirmé que la République populaire démocratique de Corée en était la source, et plusieurs États membres se sont rangés du côté de la République de Corée et ont porté la question devant le Conseil et l'Assemblée, bien que l'objectivité et la crédibilité de cette affirmation n'aient pas été scientifiquement prouvées. Qui plus est, ces États ont exhorté le Conseil à adopter les décisions nécessaires. Cela donne l'impression que n'importe quelle décision pourrait être adoptée sur la base d'une allégation unilatérale faite par un État membre. Si cette pratique ne fait pas l'objet d'un examen juridique et de mesures correctives, elle portera préjudice aux travaux futurs et à l'image de l'OACI (voir la note de travail A42-WP/557).

2.7 L'Organisation avait prévu de soumettre la République populaire démocratique de Corée en 2024 à un audit au titre du Programme universel d'audits de sûreté (USAP), mais elle n'a eu d'autre choix peu après que d'abandonner ce projet en raison d'une décision qu'elle avait elle-même prise.

2.8 La suspension des services de navigation aérienne nécessaires aux opérations aériennes internationales, tels que ceux fournis par SITA ou le service SADIS, ainsi que le fait d'empêcher un État membre de l'OACI de participer à divers programmes de développement coopératif, y compris les programmes COSCAP-NA et CAPSCA, constituent en soi un manquement au préambule et aux articles 4 et 37 de la Convention. Ces violations peuvent difficilement être justifiées sur le plan juridique, même au regard de la législation interne d'autres États membres. Cela compromettrait sans aucun doute la sécurité des opérations internationales et de l'aviation civile.

2.9 À terme, les mesures susmentionnées adoptées par l'OACI à l'intention de ses États membres empêcheraient ces derniers de mettre en œuvre la Convention et ses Annexes, ce qui irait à l'encontre de l'initiative de l'OACI intitulée « Aucun pays laissé de côté » et ne garantirait pas la sécurité des vols internationaux, qui est directement liée à la sécurité des passagers de nombreux pays dans le monde.

3. SUITE À DONNER PAR LE COMITÉ

3.1 Le Comité juridique devrait mener un examen juridique approfondi afin de déterminer si les décisions ou les résolutions portant sur des questions politiques et militaires sensibles concernant un État contractant à la Convention de Chicago ont été adoptées en tenant pleinement compte de leurs répercussions sur la sécurité des vols internationaux ou sans se soucier des considérations techniques. Cet examen devrait aussi permettre d'établir s'il y a une ambivalence dans l'interprétation des articles et des SARP de la Convention et de ses Annexes, auquel cas le deux poids deux mesures s'appliquerait lorsqu'il s'agit de déterminer si elles constituent le fondement juridique permettant au Conseil d'adopter des mesures à l'encontre d'un État membre.

3.2 Le Comité juridique devrait réexaminer la légitimité de la décision d'éviter toutes activités techniques avec l'État membre visé, et convenir que de telles décisions ne peuvent garantir la sécurité des vols internationaux.

3.3 Le Comité juridique devrait soumettre au Conseil les questions relatives à la mise en place de nouveaux fondements juridiques et d'un cadre institutionnel permettant de contrôler juridiquement les actes qui compromettent la sécurité des vols internationaux, y compris la suspension unilatérale des services de navigation aérienne par certains États membres.

3.4 Le Comité juridique devrait envisager, selon que de besoin, de créer un groupe d'experts chargé d'élaborer un guide des procédures ou un document de ce type contenant des définitions, des jugements, des interprétations, des recommandations et des solutions, qui serviraient de références dans les cas d'adoption de décisions et de résolutions relatives aux violations de la Convention de Chicago, et de les soumettre au Conseil ou à l'Assemblée pour examen.

— FIN —