Organisation de l'aviation civile internationale

NOTE DE TRAVAIL

ATConf/7-WP/130
24/9/26

SEPTIÈME CONFÉRENCE MONDIALE DE TRANSPORT AÉRIEN (ATCONF/7)

Montréal (siège), 16 – 20 novembre 2026

Point 3 : Renforcer les cadres réglementaires et institutionnels
3.2 : Renforcer la connectivité aérienne par des cadres économiques et réglementaires de l'aviation novateurs pour le transport aérien international

DISCRIMINATION INTRODUITE PAR LE DEUX POIDS, DEUX MESURES À L'ÉGARD D'ÉTATS MEMBRES QUI ENTRAVE LA CONNECTIVITÉ MONDIALE, LE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE ET LA RÉSILIENCE

(Note présentée par la République populaire démocratique de Corée)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

La présente note analyse la discrimination introduite par le deux poids, deux mesures à l'encontre d'États membres qui entrave la connectivité mondiale, le développement économique et la résilience dans le cadre du transport aérien, et rend compte des mesures qui s'ensuivent.

Suite à donner : La Conférence est invitée à :

a) prendre note de la teneur de la présente note ;
b) indiquer dans sa déclaration qu'il existe clairement une discrimination à l'encontre d'États membres, laquelle entrave la connectivité mondiale par le transport aérien dans le cadre de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), et que ces actes nuisent à ladite connectivité mondiale, au développement économique et à la résilience ;
c) présenter à l'Assemblée générale et au Conseil de l'OACI les mesures concrètes qui mettront fin à cette discrimination qui entrave le bon développement de l'aviation civile.

Objectif stratégique :	La présente note de travail se rapporte à l'objectif stratégique *Le développement économique du transport aérien assure la prospérité économique et le bien-être de la société pour toutes et tous*.
Incidences financières :	S/O
Références :	S/O

1. CONTEXTE

1.1 La Conférence a mis en avant le thème : « Le transport aérien : moteur de la connectivité mondiale, du développement économique et de la résilience dans un monde dynamique ». À l'heure actuelle, une discrimination fondée sur un traitement inégal est toutefois pratiquée à l'encontre de certains

États membres, ce qui entrave la réalisation des objectifs associés à ce thème dans le domaine de l'aviation civile internationale.

1.2 Certains États membres, dont les États-Unis, exercent une discrimination à l'égard des autres États membres, en violation de la Convention relative à l'aviation civile internationale (Convention de Chicago), afin d'atteindre leurs objectifs politiques et ils abusent, ce faisant, de leurs avantages techniques dans le domaine de l'aviation civile. Certains États membres font l'objet d'une discrimination introduite par le deux poids, deux mesures en matière de fourniture de services techniques et d'activités de coopération, notamment en ce qui concerne la mise en œuvre des normes internationales, l'acquisition d'aéronefs et de pièces de maintenance, ainsi que l'utilisation de services internationaux de navigation aérienne [Société internationale de télécommunication aéronautique (SITA), Service sécurisé de diffusion de données pour l'aviation (SADIS), Collins Aerospace, etc.).

1.3 La décision d'éviter toutes activités techniques en République populaire démocratique de Corée (cf. C-DEC 223/4) est un exemple typique de discrimination introduite par le deux poids, deux mesures qui entrave la connectivité mondiale, le développement économique et la résilience dans le cadre du transport aérien. Il s'agit de l'erreur la plus grave jamais commise au cours des 80 ans d'histoire de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) à l'encontre de ses États membres.

2. ANALYSE

2.1 La Conférence s'intéresse, comme thème principal, au transport aérien en tant que moteur de la connectivité mondiale, du développement économique et de la résilience dans le cadre de l'aviation civile, afin d'atteindre les objectifs fondamentaux de la Convention de Chicago.

2.2 L'article 44 de la Convention de Chicago dispose que, afin d'assurer le développement ordonné et sûr de l'aviation civile internationale dans le monde entier et de répondre aux besoins des peuples du monde en matière de transport aérien sûr, régulier, efficace et économique, il est nécessaire d'éviter la discrimination entre États contractants.

2.3 La discrimination par le deux poids, deux mesures à l'encontre de certains États membres, que pratiquent d'autres États membres, notamment les États-Unis, entraîne des répercussions négatives sur la connectivité mondiale, le développement économique et la résilience dans le cadre du transport aérien, et plus particulièrement sur la sûreté de l'aviation.

2.4 En raison des décisions contradictoires et illégales adoptées par le Conseil de l'OACI, la mise en œuvre internationale du Programme de l'OACI de développement coopératif de la sécurité opérationnelle et de maintien de la navigabilité pour l'Asie du Nord » (COSCAP–NA), de l'Accord de collaboration pour la prévention et la gestion des événements de santé publique dans le secteur de l'aviation civile (CAPSCA) et du Réseau privé virtuel aéronautique commun (VPN aéronautique commun) est entravée et, en 2024, l'Organisation a été contrainte d'annuler le Programme universel d'audits de sûreté (USAP) prévu pour son État membre.

2.5 Au cours des dix dernières années, depuis la sixième Conférence mondiale de transport aérien de l'OACI (ATConf/6), la République populaire démocratique de Corée a reconstruit l'aéroport international de Pyongyang et l'aéroport international de Wonsan-Kalma conformément aux normes internationales, et poursuit actuellement, de manière planifiée, la construction d'aéroports civils, tels que ceux de Samjiyon et d'Uiju, dans le respect de ces mêmes normes.

2.6 À l'heure actuelle, la République populaire démocratique de Corée a mis au point les moyens de surveillance du système de surveillance dépendante automatique en mode diffusion (ADS-B)

pour la région d'information de vol Pyongyang à des fins de navigation, qu'elle utilise ; elle a adopté la réglementation sur les recherches et le sauvetage dans le transport aérien et, en conséquence, a constitué le Comité de coordination non permanent des recherches et du sauvetage dans le transport aérien, qui est opérationnel ; elle a aussi mis au point et introduit des sacoches électroniques, des LCD et des communications contrôleur-pilote par liaison de données (CPDLC) telles qu'AIRCOM, et a réalisé d'importants progrès en matière de sécurité des vols, notamment en vue de la diffusion de renseignements météorologiques d'exploitation (OPMET), y compris de renseignements météorologiques importants (SIGMET), sous la forme du modèle d'échange de données météorologiques (IWXXMD) via le système automatisé de traitement des messages (AMHS), qui en est à sa phase finale.

2.7 Tout cela montre clairement que la République populaire démocratique de Corée s'acquitte de ses obligations en tant que membre de l'OACI grâce aux résultats obtenus par ses propres forces techniques.

— FIN —