



ASSEMBLÉE — 41^e SESSION

COMITÉ EXÉCUTIF

Point 28 : Autres questions de politique de haut niveau à examiner par le Comité exécutif

PROBLÈMES ET DIFFICULTÉS RENCONTRÉS PAR LA RÉPUBLIQUE POPULAIRE DÉMOCRATIQUE DE CORÉE DANS LA MISE EN ŒUVRE DES SARP DE L'OACI

(Note présentée par la République populaire démocratique de Corée)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

La présente note décrit les problèmes et les difficultés dus à des facteurs externes auxquels se heurte la République populaire démocratique de Corée (RPDC) dans la mise en œuvre des normes et pratiques recommandées (SARP) et des mesures de l'OACI applicables aux activités aéronautiques civiles.

Suite à donner : L'Assemblée est invitée à :

- a) prendre note de toutes les grandes difficultés touchant la prestation de services d'aviation civile en RPDC telles que les décrit la présente note, compte tenu de l'initiative « Aucun pays laissé de côté » de l'OACI, de la coopération et de la coordination dont les États devraient faire preuve afin que l'aviation civile revienne aujourd'hui à la situation dans laquelle elle se trouvait avant la pandémie mondiale de COVID-19, du fait que la sécurité des passagers en provenance ou en direction de Pyongyang est directement liée à notre sécurité à tous et du principe selon lequel aucune des résolutions des Nations Unies ne devrait servir de prétexte pour attenter à la sécurité de l'aviation civile ;
- b) autoriser le Secrétariat de l'OACI à prendre des mesures visant l'amélioration pratique dans le cadre de la liaison avec les États membres de l'Organisation siégeant au Comité du Conseil de sécurité mis en place par la résolution 1718, afin de veiller à la reprise dans les meilleurs délais des services aéronautiques tels que la SITA, le SADIS, Jeppesen et Collins, actuellement suspendus en RPDC ;
- c) demander à l'OACI de veiller à ce que toutes les activités de coopération technique qu'elle mène avec la RPDC, y compris l'atelier prévu sur la coopération civilo-militaire, se déroulent normalement, étant entendu que la suspension des activités de coopération technique de l'OACI avec la RPDC non seulement restreint la prestation de services d'aviation civile d'un État contractant mais nuit aussi gravement à la sécurité de l'aviation internationale.

<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note de travail se rapporte à l'objectif stratégique Sécurité.
<i>Incidences financières :</i>	Indéterminées.
<i>Références :</i>	C-DEC 218/6 Rapports verbaux de la Secrétaire générale (diffusion restreinte) Doc 10115, <i>Rapport de la treizième Conférence de navigation aérienne</i> , Montréal, 9 – 19 octobre 2018

	Doc 10075, <i>Résolutions de l'Assemblée en vigueur</i> (au 6 octobre 2016) Doc 7300, <i>Convention relative à l'aviation civile internationale</i> A40-WP/609 A40-WP/162 AN-Conf/13-WP/72
--	--

1. INTRODUCTION

1.1 On peut lire dans le préambule de la Convention de Chicago ce qui suit : « CONSIDÉRANT que le développement futur de l'aviation civile internationale peut grandement aider à créer et à préserver entre les nations et les peuples du monde l'amitié et la compréhension, alors que tout abus qui en serait fait peut devenir une menace pour la sécurité générale », et « CONSIDÉRANT qu'il est désirable d'éviter toute mésentente entre les nations et les peuples et de promouvoir entre eux la coopération dont dépend la paix du monde ».

1.2 L'article premier et l'article 4 de la Convention de Chicago disposent clairement que les États contractants reconnaissent que chaque État a la souveraineté complète et exclusive sur l'espace aérien au-dessus de son territoire et que chaque État contractant convient de ne pas employer l'aviation civile à des fins incompatibles avec les buts de la Convention.

1.3 En sa qualité d'État contractant de l'OACI ayant adhéré à la Convention en 1977, la République populaire démocratique de Corée (RPDC) est tenue de se conformer aux dispositions de la Convention de Chicago, aux normes et pratiques recommandées (SARP) et aux procédures décrites dans les Annexes et dans les documents de l'Organisation qui la concernent.

1.4 La RPDC a ouvert l'espace aérien au-dessus de son territoire au développement de la navigation aérienne internationale en 1981, et le premier survol de son territoire a été effectué en 1998. En 2000 puis en 2008, le pays a accueilli des audits de l'USOAP de l'OACI, à la suite desquels il a obtenu un taux global de mise en œuvre effective de 77,8 % environ.

1.5 L'application des SARP de l'OACI dans le cadre des activités aéronautiques civiles de la RPDC est actuellement compliquée par des facteurs externes, et il convient de remédier rapidement à cette situation.

2. ANALYSE

2.1 À l'heure actuelle, la participation active des experts compétents de l'Administration nationale de l'aviation (NAA) de la RPDC aux réunions, ateliers, sessions de formation et programmes de coopération technique organisés par les organisations internationales, dont l'OACI, est limitée. Ainsi, l'atelier sur la coopération civilo-militaire et l'atelier sur les recherches et le sauvetage qui devaient se tenir à Pyongyang (RPDC) en 2018 n'ont toujours pas eu lieu. (La proposition d'accueillir ces ateliers a été lancée dans le cadre d'un accord entre la NAA de la RPDC et la délégation de l'OACI en visite à Pyongyang en mai 2018.)

2.2 Les services aéronautiques et commerciaux (SITA, Jeppesen, SADIS, Collins, etc.) nécessaires aux activités de navigation aérienne internationale d'Air Koryo et de compagnies aériennes

d'autres pays ont été suspendus, ce qui nuit à la sécurité des activités de l'aviation civile et à la fonction de supervision de la sécurité de la RPDC.

2.2.1 Incidences de la suspension du SADIS

La suspension est incompatible avec les dispositions de l'Annexe 3 de l'OACI — *Assistance météorologique à la navigation aérienne internationale* et avec le SIGWX. Les diagrammes de température des vents en altitude, incluant les données sur les vents en altitude, les températures et l'humidité en haute atmosphère, l'altitude géopotentielle des niveaux de vol, la température de la tropopause, la direction, la vitesse et le niveau de vol, la vitesse maximale du vent, les nuages cumulonimbus, le givrage, les cendres volcaniques et la turbulence, données nécessaires à l'exploitation aérienne, ne sont plus fournis aux équipages de vol en RPDC.

2.2.2 Incidences de la suspension de Jeppesen

Le maintien de la sécurité des vols suscite de vives inquiétudes car les pilotes ne reçoivent plus le manuel des voies aériennes ni les cartes en route, indispensables à la sécurité des opérations en vol, durant la préparation des vols.

2.2.3 Incidences de la suspension de la SITA

2.2.3.1 Les normes et pratiques recommandées internationales relatives à la sûreté et à la sécurité des passagers établies par les organisations internationales du système des Nations Unies, telles que l'OACI, ne peuvent être appliquées. (Voir la résolution A39-20 de l'Assemblée de l'OACI.)

2.2.3.2 Les exploitants aériens proposant des services de transport aérien international ne peuvent participer aux systèmes électroniques d'échange de données visant à assurer l'efficacité de l'acheminement des passagers, notamment les notifications API et PNR communiquées aux autorités compétentes en temps réel, et ils sont donc dans l'impossibilité de se conformer aux SARP de l'OACI relatives à la sûreté et à la facilitation de l'aviation.

2.3 L'acquisition de produits d'aviation conformément aux normes internationales de l'OACI à ce sujet (à savoir l'acquisition de la version 7.1 des systèmes TCAS, la mise à jour régulière des données de navigation aérienne telles que le dispositif EGPWS, et l'acquisition d'autres produits d'avionique, notamment des produits nécessaires pour l'ADS-B), se heurte à de nombreux obstacles.

2.4 Les voies normales de versement des contributions financières annuelles de la RPDC aux organisations internationales, dont l'OACI, sont bloquées (la voie de versement des contributions financières annuelles au COSCAP-NA et à l'OACI n'est pas fournie).

2.5 La sécurité de l'aviation est mise en danger par des manœuvres hostiles à la RPDC effectuées par certains États contractants, notamment les États-Unis.

2.5.1 À sa 223^e session, le Conseil de l'OACI a décidé de s'abstenir de toutes activités techniques, directes ou indirectes, avec la RPDC dans le contexte de la question des « tirs de missiles effectués sans notification ». À sa 226^e session, le Conseil est de nouveau convenu d'inscrire ce point à l'ordre du jour de l'Assemblée.

2.5.2 Tout État a le droit d'effectuer des essais de tirs de missile. La question des « tirs de missiles effectués sans notification » ne peut être résolue dans le cadre réglementaire d'une organisation internationale dans le cas particulier de la péninsule coréenne, où il apparaît de plus en plus clairement que des forces hostiles telles que les États-Unis effectuent des manœuvres toujours plus agressives à l'encontre de la RPDC.

2.5.3 En outre, étant donné que toutes les activités militaires sont conduites compte dûment tenu de la sécurité des aéronefs civils de sorte à éviter tout accident ou incident, la suspension de la coopération technique avec un État contractant est une mesure exceptionnelle qui nuit à la prestation des services d'aviation civile internationale.

— FIN —