



大会 — 第 41 届会议

执行委员会

议程项目 28: 拟由执行委员会审议的其他高级别政策问题

朝鲜民主主义人民共和国在实施国际民航组织标准和建议措施方面的挑战和关切

(由朝鲜民主主义人民共和国提交)

执行摘要

本文件介绍了朝鲜民主主义人民共和国民航活动中，由于外部因素造成的在实施国际民航组织标准和建议措施（SARPs）及其办法方面的挑战和关切。

行动：请大会：

- a) 注意到本文件所提及的朝鲜在提供民用航空方面的所有严重关切，并虑及国际民航组织“不让任何国家掉队”举措和各国应彼此合作与协调，以便使民用航空走出今天世界范围的 COVID-19 大流行危机并恢复到疫前水平，同时虑及前往/来自平壤的旅客的安全与我们所有人的安全直接相关，以及任何联合国决议不应用作侵害民用航空安全的工具。
- b) 授权国际民航组织秘书处与有责任的国际民航组织成员国、包括联合国 1718 委员会联络，为实现切实的改进而采取措施，以确保尽早恢复目前已对朝鲜暂停的 SITA、SADIS、杰普逊和柯林斯等航空服务。
- c) 要求国际民航组织确保国际民航组织与朝鲜的所有技术合作、包括所计划的军民合作讲习班得到正常落实，认识到暂停国际民航组织与朝鲜的技术合作活动，不仅限制了一个缔约国提供民用航空，而且对国际航空安全造成严重不利影响。

战略目标：	本文件涉及战略目标：安全
财务影响：	未确定
参考文件：	C-DEC 218/6 号决定 秘书长的口头报告（限制发行） Doc 10115 号文件：《第十三次空中航行会议》，2018 年 10 月 9 日至 19 日，蒙特利尔 Doc 10075 号文件：《大会有效决议》（截至 2016 年 10 月 6 日） Doc 7300 号文件：《国际民用航空公约》 A40-WP/609 号文件 A40-WP/162 号文件 AN-Conf/13-WP/72 号文件

1. 引言

1.1 《芝加哥公约》前言中规定：“鉴于国际民用航空的未来发展对建立和保持世界各国之间和人民之间的友谊和了解大有帮助，而其滥用足以威胁普遍安全；又鉴于有需要避免各国之间和人民之间的磨擦并促进其合作，世界和平有赖于此”。

1.2 《芝加哥公约》第一条和第四条清楚地表明，缔约各国承认每一国家对其领土之上的空气空间具有完全的和排他的主权，而且缔约各国同意不将民用航空用于和本公约的宗旨不相符的任何目的。

1.3 朝鲜民主主义人民共和国（DPRK）作为一个在 1977 签署了《芝加哥公约》的国际民航组织缔约国，有义务遵守《芝加哥公约》、各附件所载标准和建议措施（SARPs）与程序及国际民航组织相关文件的要求。

1.4 朝鲜自 1981 年就为发展国际空中航行开放了领空，于 1998 年进行了首次飞越，并分别于 2000 年和 2008 年接受了国际民航组织 USOAP 审计，期间经验证的有效实施分数为约 77.8%。

1.5 目前，由于某些外部原因，朝鲜的民航活动在实施国际民航组织 SARPs 方面遇到了一系列挑战，亟需解决。

2. 讨论

2.1 朝鲜国家民航局（NAA）的相关专家受到限制，不能积极参加包括国际民航组织在内的国际组织所举办的会议、讲习班、培训和技术合作方案，例如，原来安排于 2018 年在朝鲜平壤举办的军民协调讲习班和搜寻与援救讲习班仍未实现（主办这些讲习班的建议，是根据朝鲜国家民航局和国际民航组织代表团在其于 2018 年 5 月访问平壤期间的一份协议提出的）。

2.2 “高丽航空”和其他国家的航空公司开展国际空中航行所必需的航空和商业服务（即 SITA、杰普逊、SADIS、科林斯等）被暂停，因此对民航活动的航空安全和朝鲜的安全监督职能造成不利影响。

2.2.1 暂停 SADIS 的影响

这不符合国际民航组织附件 3 —《国际空中航行气象服务》的要求，且已不再向在朝鲜的飞行机组提供飞行运行所必需的 SIGWX、高空风温度图，包括高空风信息；高空温度和湿度；飞行高度层的位势高度和对流层的温度；最大风的方向、速度和飞行高度层；积雨云；结冰；火山灰和颠簸。

2.2.2 暂停杰普逊的影响

这造成对确保飞行安全的严重关切，因为驾驶员得不到标准航路手册和航路图，而这些被认为对于在飞行准备阶段确保安全航线运行是必需的。

2.2.3 暂停 SITA 的影响

2.2.3.1 由国际民航组织等联合国系统国际组织制定的关于旅客安全和安保的国际标准和建议措施得不到实施（参阅国际民航组织第 39 届大会的 A39-20 号决议）。

2.2.3.2 提供国际航空运输服务的航空运营人不能参加电子数据交换系统，以确保处理旅客业务的效率，包括向相关当局发送实时 API 和 PNR 通知，因此不能实施国际民航组织关于确保航空安保和简化手续的 SARPS。

2.3 在按照国际民航组织关于设备要求的国际标准购买航空产品方面有许多障碍（即购买 TCAS 7.1 版、定期更新 EGPWS 等空中航行数据和购买其他航空电子设备、包括 ADS-B 所需设备等等）。

2.4 朝鲜向包括国际民航组织在内的国际组织汇兑年度财务会费的正常渠道已被封锁（即没有提供向 COSCAP-NA 和国际民航组织汇兑年度财务会费的渠道）。

2.5 美国等一些缔约国的反朝鲜行径对航空安全造成不利影响。

2.5.1 在理事会第 223 届会议上，国际民航组织决定应避免与朝鲜进行任何直接或间接的技术活动，重拾“未经通知的导弹发射”事项；在理事会第 226 届会议上，再次通过了将这一事项提交大会讨论的决议。

2.5.2 导弹试射本身属于任何国家的独立权利；在朝鲜半岛，美国等日益猖狂的敌对势力发动的反朝鲜侵略行径愈演愈烈，鉴于这一特殊背景，“未经通知的导弹发射”问题不可能在任何国际组织的监管框架内解决。

2.5.3 此外，开展所有军事活动时都充分考虑了民用航空的安全，因此没有发生任何事故或征候；暂停与缔约国的技术合作是非同寻常的措施，会对国际民用航空的提供造成不利影响。