



A41-WP/662
EX/298
6/10/22

ASSEMBLÉE — 41^e SESSION

COMITÉ EXÉCUTIF

**PROJET DE RAPPORT
SUR
LE POINT 28 DE L'ORDRE DU JOUR**

Les éléments ci-joints sur le point 28 de l'ordre du jour sont présentés au Comité exécutif pour examen.

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

28.1 Comme suite à la demande d'une délégation, le Comité exécutif est convenu d'examiner les notes de travail se rapportant au présent point à tour de rôle et dans l'ordre suivant : WP/429, WP/284, WP/295, WP/430, WP/455 et WP/456. Il a donc commencé par examiner la note WP/429, présentée par le Conseil, qui rendait compte à l'Assemblée d'une infraction à la *Convention relative à l'aviation civile internationale* commise par la République du Bélarus eu égard à l'événement associé au vol Ryanair FR4978, survenu dans l'espace aérien du Bélarus le 23 mai 2021. À la suite d'une enquête d'établissement des faits, le Conseil avait déterminé que, le 23 mai 2021, le Gouvernement du Bélarus avait commis un acte d'intervention illicite ayant délibérément mis en péril la sécurité et la sûreté du vol Ryanair FR4978 et la vie de toutes les personnes qui se trouvaient à bord. Le Conseil avait aussi jugé que les actions du Gouvernement du Bélarus constituaient une violation grave et flagrante de la Convention de Chicago, dont l'Assemblée devait être saisie en vertu de l'article 54, alinéa k) de la Convention. Par la note WP/429, l'Assemblée a donc été invitée à prendre acte de l'infraction à la Convention de Chicago commise par le Bélarus et à adopter une résolution de l'Assemblée, comme il est proposé dans l'appendice à la note.

28.2 La grande majorité des délégations qui ont pris la parole se sont déclarées favorables à la note WP/429 et au projet de résolution de l'Assemblée figurant en appendice, reprenant ainsi à leur compte la détermination du Conseil à considérer que les actions commises par Gouvernement du Bélarus, qui avaient entraîné le déroutement du vol Ryanair FR4978 pour l'obliger à atterrir à l'aéroport de Minsk le 23 mai 2021, constituaient une violation grave et flagrante de la Convention de Chicago et un acte d'intervention illicite ayant menacé la sécurité et la sûreté de l'aviation civile internationale. Plusieurs délégations ont félicité l'équipe d'enquête d'établissement des faits (l'équipe d'enquête) pour avoir mené son enquête de manière professionnelle et impartiale, et elles ont donné un avis favorable à son rapport, qui se fondait sur des preuves objectives et sur une méthodologie équilibrée.

28.3 Exprimant son appui à la note WP/429, une délégation a souligné que bien que la résolution diplomatique des conflits soit préférable dans le contexte multilatéral, la recherche d'une solution à l'amiable était impossible dans cette affaire eu égard à l'infraction flagrante à la Convention commise par le Bélarus. Quelques délégations ont émis l'avis que la communauté internationale ne devrait pas tolérer des comportements comme celui du Gouvernement bélarussien et qu'il devrait y avoir des répercussions lorsque qu'un État contractant contrevenait à la Convention de Chicago. Une délégation a invité les autres délégations à appuyer la résolution de l'Assemblée en indiquant qu'elle concernait une problématique importante pour l'aviation civile internationale et que l'Assemblée devait donc y donner suite.

28.4 Un petit nombre de délégations n'ont appuyé ni la note WP/429 ni le projet de résolution qui lui était joint. Certaines d'entre elles ont soutenu que la méthode et les conclusions du rapport de l'équipe d'enquête manquaient de professionnalisme, étaient tendancieuses et manquaient d'objectivité. D'autres ont indiqué que la question débattue était de nature politique et que certaines délégations se servaient de cette plateforme pour défendre leurs intérêts politiques et marginaliser d'autres États, faisant ainsi fi de la réputation de longue date de l'OACI en tant qu'organe technique. Observant que le projet de résolution de l'Assemblée joint à la note WP/429 contrevenait aux principes qui sous-tendent la Convention de Chicago, ces délégations ont prié instamment l'Assemblée de rester à l'écart des questions politiques et de limiter ses travaux aux questions techniques visant à favoriser l'aviation civile internationale et l'amitié entre les nations. Une délégation a estimé que l'équipe d'enquête ne disposait ni du mandat, ni des termes de références pour mener sa prétendue enquête. De l'avis de cette délégation, bien que l'équipe d'enquête ait déclaré avoir interrogé le contrôleur de la circulation aérienne qui avait quitté le Bélarus après l'événement, aucun élément n'a été fourni pour prouver que le témoignage du contrôleur n'avait pas été

obtenu sous la contrainte ou pour confirmer l'authenticité de l'enregistrement audio qu'il aurait fait à l'aide de son téléphone portable dans la tour de contrôle pendant l'événement. À la lumière de ces arguments, la délégation a conclu que la note WP/429 et le projet de résolution en appendice reposaient sur des informations sans fondement et constituaient par conséquent une provocation directe contre la souveraineté du Bélarus. La délégation s'est interrogée sur la raison pour laquelle l'OACI n'avait pas mené d'enquête lorsqu'un événement similaire s'était produit il y avait quelques années, quand un aéronef à bord duquel voyageait le Président de la Bolivie avait été dérouté vers un État européen pour y atterrir.

28.5 Une délégation a indiqué que, contrairement à ce qui avait été affirmé, la mission de la FFIT reposait sur l'article 55 de la Convention de Chicago et l'équipe disposait d'un mandat clair, approuvé par le Conseil. En outre, elle a souligné que le rapport de la FFIT faisait clairement état de la violation, par le Bélarus, de la Convention de Chicago et de la *Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile*, signée à Montréal le 23 septembre 1971. Une autre délégation a rappelé que le Conseil avait approuvé la note A41-WP/429 après des délibérations et un examen rigoureux au cours desquels une écrasante majorité des membres du Conseil s'était exprimée en faveur des mesures recommandées dans ladite note. Une délégation a indiqué qu'une distinction pouvait être faite par rapport à l'affaire du prétendu déroutement en Europe d'un aéronef transportant le Président de la Bolivie puisqu'il s'agissait d'un aéronef d'État et non d'un aéronef civil, ce pour quoi, en vertu de l'article 3, les dispositions de la Convention de Chicago ne s'appliquaient pas.

28.6 Le Comité a conclu que de nombreux États avaient pris acte de l'infraction de la République du Bélarus à l'égard de la Convention de Chicago et l'avaient condamnée. Une nette majorité d'États avaient appuyé le projet de résolution de l'Assemblée figurant en appendice à la note WP/429 et quelques États n'avaient appuyé ni la note, ni le projet de résolution joint en appendice. Le Comité est ensuite convenu de recommander à la Plénière d'adopter le texte de résolution de l'Assemblée suivant :

Résolution A28/1 : Infraction à la Convention relative à l'aviation civile internationale commise par la République du Bélarus

L'Assemblée,

Rappelant la décision du Conseil de l'OACI du 27 mai 2021 relative à l'incident concernant le vol Ryanair FR4978 survenu dans l'espace aérien du Bélarus le 23 mai 2021 ;

Ayant pris connaissance du rapport de l'Équipe d'enquête d'établissement des faits (l'Équipe d'enquête) instituée par la Secrétaire générale en application de cette décision du Conseil de l'OACI ;

Ayant présents à l'esprit les dispositions et principes de la *Convention relative à l'aviation civile internationale*, sachant que le principal objectif de l'OACI demeure d'assurer la sécurité et la sûreté de l'aviation civile internationale dans le monde ;

Considérant l'importance primordiale qu'il y a à préserver la sécurité de l'aviation civile internationale, inscrite dans la *Convention relative à l'aviation civile internationale* et ses Annexes ;

Notant que le Conseil de l'OACI, le 18 juillet 2022, a conclu, en se fondant sur les faits établis par l'Équipe d'enquête, qu'un certain nombre de hauts responsables du gouvernement du Bélarus avaient sciemment participé ou avaient été associés à la diffusion d'informations relatives à une fausse alerte à la bombe visant le vol Ryanair FR4978 qui avait entraîné le déroutement du vol vers l'aéroport de Minsk ;

Notant en outre que le Conseil de l'OACI a conclu, vivement préoccupé, que compte tenu des faits établis par l'Équipe d'enquête, la sécurité du vol Ryanair FR4978 avait été mise en péril lorsqu'une fausse alerte à la bombe avait été communiquée à l'équipage de conduite, sur instructions des hauts responsables du gouvernement du Bélarus, et que les actions du gouvernement du Bélarus, qui a commis dans cette affaire un acte d'intervention illicite ayant délibérément mis en péril la sécurité et la sûreté du vol Ryanair FR4978 et la vie de toutes les personnes qui se trouvaient à bord, constituaient une violation flagrante et grave de la *Convention relative à l'aviation civile internationale* ;

Rappelant que l'utilisation de l'aviation civile par un État à des fins incompatibles avec les buts de la *Convention relative à l'aviation civile internationale* constituerait une violation de l'esprit de la Convention, de son Préambule et de son article 4 ;

Considérant que le Conseil de l'OACI a en outre décidé de saisir de cette affaire l'Assemblée de l'OACI à sa 41^e session, conformément à l'article 54 k) de la *Convention relative à l'aviation civile internationale* ;

1. *Fait sienne* la décision du Conseil de l'OACI selon laquelle, sur la base des constatations du rapport de l'Équipe d'enquête, les actions du gouvernement du Bélarus, qui a sciemment participé ou a été associé à la diffusion d'informations relatives à une fausse alerte à la bombe visant le vol Ryanair FR4978, qui a entraîné le déroutement du vol vers l'aéroport de Minsk et ainsi délibérément mis en péril la sécurité et la sûreté d'un aéronef de passagers commercial et la vie de toutes les personnes qui se trouvaient à bord, constituent une utilisation de l'aviation civile par le Bélarus à une fin incompatible avec les buts de la *Convention relative à l'aviation civile internationale*, et une violation flagrante et grave de son article 4 ;
2. *Condamne* les actions du gouvernement de la République du Bélarus, qui a commis dans cette affaire un acte d'intervention illicite ayant délibérément mis en péril la sécurité et la sûreté du vol Ryanair FR4978 et la vie de toutes les personnes qui se trouvaient à bord ;
3. *Déplore* le fait que, bien qu'elle ait reçu notification de l'infraction à l'article 4 de la *Convention relative à l'aviation civile internationale*, la République du Bélarus n'a pas pris les mesures appropriées dans un délai raisonnable après la notification de ladite infraction ;
4. *Prie instamment* la République du Bélarus de prendre les mesures appropriées relativement à cette infraction à l'article 4 de la *Convention relative à l'aviation civile internationale* ;
5. *Demande au Conseil* de continuer à suivre cette affaire et de rendre compte à l'Assemblée en tant que de besoin ;
6. *Charge* le Secrétaire général d'appeler immédiatement l'attention de tous les États contractants sur la présente résolution.

28.7 À la demande de quelques délégations, le Comité a ensuite procédé à l'examen de la note WP/284 et de la note WP/295, présentées par le Bélarus.

28.8 Dans la note WP/284, le Bélarus a qualifié certains actes accomplis par d'autres États de sanctions ou de mesures unilatérales qu'il a prétendus être en violation des dispositions de la Convention de Chicago ou incompatibles avec cette dernière. Il a également invité l'Assemblée à adopter le texte d'une résolution présenté en appendice, qui invitait les États membres de l'OACI à prendre des mesures visant à dénoncer l'imposition et l'application de sanctions et d'autres mesures unilatérales et à y mettre fin. Dans la note WP/295, le Bélarus affirmait que certains États de conception d'aéronefs immatriculés dans son

territoire ne respectaient pas l'Annexe 8 de la Convention de Chicago puisqu'ils ne transmettaient pas des informations essentielles au maintien de la navigabilité et à l'exploitation sûre des aéronefs en question. La note invitait l'Assemblée à adopter le texte d'une résolution présenté en appendice, qui demandait aux États membres de l'OACI de prendre des mesures visant à mettre un terme aux prétendues activités des États de conception qui ne respecteraient pas leur obligation de mettre en œuvre les exigences des normes et pratiques recommandées (SARP) de l'Annexe 8 à la Convention de Chicago et dérogeraient au mécanisme juridique établi par la Convention.

28.9 Dans leur grande majorité, les délégations qui sont intervenues se sont dites défavorables aux mesures indiquées dans les notes WP/284 et WP/295. Dans le cas de cette dernière, plusieurs États de conception n'étaient pas d'accord avec l'allégation selon laquelle ils auraient refusé de transmettre des informations essentielles au maintien de la navigabilité et à l'exploitation sûre des aéronefs. Une délégation s'est opposée à la note au motif que les obligations de l'État s'y confondaient avec celles du constructeur. D'autres États de conception ont indiqué que la majeure partie des informations applicables permettant le maintien de la navigabilité et l'exploitation sûre des aéronefs était fournie directement à l'ensemble des États d'immatriculation, Bélarus compris, et publiée sur leurs sites web respectifs.

28.10 Quelques délégations ont exprimé leur appui aux notes WP/284 et WP/295. Ce faisant, l'une s'est dite préoccupée par le fait que certains États imposaient à d'autres des mesures unilatérales et coercitives. Cette délégation a aussi informé le Comité qu'en tant qu'État lui-même victime de mesures de ce type, elle avait présenté au Comité, pour examen, la note de travail WP/366, consacrée à un sujet similaire. À son avis, il était regrettable que cette note ait été finalement portée à l'attention de la Commission économique. Une autre délégation qui soutenait les deux notes de travail a indiqué que les sanctions et les autres mesures unilatérales à l'encontre du Bélarus qui y étaient décrites avaient été imposées par certains États immédiatement après l'incident concernant le vol Ryanair FR4978, avant même l'ouverture d'une enquête.

28.11 Il a été clarifié que la mention de l'IATA au paragraphe 2.3 de la note WP/284 n'avait aucunement pour origine une indication de l'IATA ni des échanges avec celle-ci.

28.12 Accédant à la demande d'une délégation, appuyée par une autre délégation, le Comité est convenu de procéder à un vote sur les mesures formulées dans la note WP/284 et dans la note WP/295. Après deux scrutins, il n'y avait pas une majorité claire d'États qui appuyaient la note WP/284 ou la note WP/295, ni les résolutions de l'Assemblée qui y étaient jointes. Le Comité n'est pas convenu de recommander à la Plénière d'adopter les textes de résolution de l'Assemblée proposés dans les appendices aux notes WP/284 et WP/295.

28.13 Un petit nombre d'États ont appuyé ces notes et les projets de résolution de l'Assemblée qui y étaient joints. Un petit nombre d'États a aussi exprimé une préoccupation selon laquelle les sanctions et les mesures unilatérales adoptées par des États étaient incompatibles avec les principes et les dispositions de la Convention de Chicago. Le Comité a demandé à l'Assemblée de prier instamment tous les États de conception de continuer de respecter les exigences pertinentes de l'Annexe 8 qui s'adressent à eux.

28.14 Le Comité a ensuite examiné la note WP/430, qui rendait compte du fait que la Fédération de Russie avait violé la souveraineté exclusive de l'espace aérien ukrainien et avait procédé à la double immatriculation d'aéronefs et autorisé des vols d'aéronefs sans les documents réglementaires en cours de validité à bord, ce que le Conseil avait considéré comme des infractions aux articles 1, 18, 19, 29 et 31 de la *Convention relative à l'aviation civile internationale* qui devaient être signalées à l'Assemblée

conformément à l'article 54, alinéa k), de la Convention. La note WP/430 invitait l'Assemblée à condamner ces infractions, à lancer un appel à la Fédération de Russie pour qu'elle y mette fin immédiatement et à adopter le projet de résolution de l'Assemblée présenté en appendice C.

28.15 Une délégation appuyée par deux autres, a présenté une motion selon laquelle le Comité devraient prendre une décision sur la question « Appuyez-vous les mesures figurant dans la note WP/430 présentée par le Conseil de l'OACI ? ». La même délégation, appuyée par une autre délégation, a demandé que le vote sur cette question se fasse au scrutin secret, conformément à la règle 47 du *Règlement intérieur permanent de l'Assemblée de l'Organisation de l'aviation civile internationale*. Cette demande n'a pas suscité d'opposition. Un total de 124 votes valides a été exprimé : 82 en faveur, 15 contre et 27 abstentions. Une majorité claire du Comité s'étant prononcé en faveur des mesures figurant dans la note WP/430, le Comité a donc recommandé à la Plénière d'adopter ces mesures, y compris le texte de résolution de l'Assemblée proposé dans l'appendice C à la note WP/430 et reproduit ci-dessous :

Résolution A28/2 : Infractions à la Convention relative à l'aviation civile internationale par la Fédération de Russie

L'Assemblée,

Ayant examiné le point relatif aux infractions à la Convention relative à l'aviation civile internationale par la Fédération de Russie,

Rappelant qu'en adoptant la résolution A/ES-11/L.1 relative à l'agression contre l'Ukraine, l'Assemblée générale des Nations Unies a réaffirmé son attachement à la souveraineté, à l'indépendance, à l'unité et à l'intégrité territoriale de l'Ukraine et a déploré dans les termes les plus vifs l'agression commise par la Fédération de Russie contre l'Ukraine en violation des dispositions de la Charte des Nations Unies,

Ayant à l'esprit les dispositions et les principes de la *Convention relative à l'aviation civile internationale*, et que l'objectif premier de l'OACI continue d'être de garantir la sécurité de l'aviation civile internationale dans le monde entier,

Considérant qu'il est d'une importance primordiale de préserver la sécurité de l'aviation civile internationale, et qu'une fois qu'un État contractant a enregistré un aéronef, un certain nombre d'obligations en matière de sécurité lui incombe en vertu de la *Convention relative à l'aviation civile internationale* et de ses Annexes,

Notant que le Conseil de l'OACI, le 25 février 2022, a condamné la violation de l'intégrité territoriale et de la souveraineté de l'Ukraine, notamment de son espace aérien souverain, laquelle contrevient à l'article premier de la *Convention relative à l'aviation civile internationale*, et a exhorté la Fédération de Russie à cesser ses activités illégales, afin d'assurer la sécurité et la sûreté de l'aviation civile internationale dans toutes les régions touchées et à respecter les obligations qui lui incombent en vertu de la *Convention relative à l'aviation civile internationale*,

Notant que le 15 juin 2022, l'OACI a confirmé l'existence d'une préoccupation significative de sécurité qui est restée non résolue par la Fédération de Russie, et que le 22 juin 2022, le Conseil de l'OACI a examiné une note de travail présentée par les 19 États membres du Conseil de l'OACI qui, outre l'infraction à l'article premier de la *Convention relative à l'aviation civile internationale*, a souligné les infractions aux articles 18, 19, 29 et 31 relativement à la double immatriculation d'aéronefs par la Fédération de

Russie, qui a ainsi autorisé l'exploitation de ces aéronefs sans certificats de navigabilité valides, et, qu'à ce propos, le Conseil a exhorté la Fédération de Russie à mettre fin immédiatement et à remédier de toute urgence à ses infractions à la *Convention relative à l'aviation civile internationale*,

Considérant que la Fédération de Russie n'a pas pris de mesure appropriée dans un délai raisonnable après la notification des infractions, en dépit des vives condamnations du Conseil et de ses appels à respecter la *Convention relative à l'aviation civile internationale*,

Considérant que le Conseil de l'OACI a décidé par la suite de présenter cette question à la 41^e session de l'Assemblée de l'OACI, conformément à l'article 54, alinéa k) de la *Convention relative à l'aviation civile internationale*,

1. *Entérine* la décision du Conseil de l'OACI selon laquelle la violation de l'intégrité territoriale et de la souveraineté de l'Ukraine par la Fédération de Russie, y compris son espace aérien souverain, et la double immatriculation d'aéronefs par cette dernière, qui a ainsi autorisé l'exploitation de ces aéronefs sans certificats de navigabilité valides constituent des infractions aux articles 1, 18, 19, 29 et 31 de la *Convention relative à l'aviation civile internationale*, en vertu de l'article 54, alinéa k) ;
2. *Déplore* que, en dépit des préoccupations et des condamnations exprimées par le Conseil de l'OACI, la Fédération de Russie a continué de commettre ces infractions aux articles 1, 18, 19, 29 et 31 de la *Convention relative à l'aviation civile internationale* ;
3. *Condamne* la Fédération de Russie pour la violation de la souveraineté de l'espace aérien de l'Ukraine et la double immatriculation d'aéronefs par cette dernière, qui a ainsi autorisé l'exploitation de ces aéronefs sans certificats de navigabilité valides, ce qui constitue des infractions à la *Convention relative à l'aviation civile internationale* et une menace grave contre la sécurité et la sûreté de l'aviation civile internationale ;
4. *Lance un appel urgent* à la Fédération de Russie afin qu'elle mette fin aux mesures conduisant à des infractions à la *Convention relative à l'aviation civile internationale* pour respecter strictement les dispositions de la Convention et de ses Annexes ;
5. *Lance un appel urgent* à la Fédération de Russie afin qu'elle règle les questions relatives à la location d'aéronefs enregistrés dans d'autres États contractants qui ont été immatriculés de nouveau en Fédération de Russie et qu'elle empêche l'exploitation de ces aéronefs sans certificats de navigabilité valides, afin de remédier aux infractions articles 18, 19, 29 et 31 de la *Convention relative à l'aviation civile internationale* ;
6. *Demande* au Conseil de rester saisi de cette question et de présenter un rapport à l'Assemblée, selon qu'il convient ;
7. *Charge* le Secrétaire général d'appeler immédiatement l'attention de tous les États contractants sur la présente résolution.

28.16 Le Comité a aussi examiné la note WP/455 révision n° 1, présentée par la Fédération de Russie, et la note WP/456, présentée par la Fédération de Russie avec le parrainage du Nicaragua. La note WP/455 décrivait les actions posées par un groupe d'États membres de l'OACI comme des mesures restrictives unilatérales, que la Fédération de Russie affirmait être des infractions aux articles 4, 9, 22, 44

et 82 de la Convention. La note WP/456 décrivait certaines mesures prises par plusieurs États comme des mesures restrictives unilatérales qui, de l'avis de la Fédération de Russie, menaçaient les fondements de la Convention, et elle proposait une résolution sur le même sujet.

28.17 Une délégation, appuyée par une autre délégation, a présenté une motion selon laquelle le Comité devrait se prononcer sur la question « Appuyez-vous les mesures figurant dans les notes WP/455 et WP/456 présentée par la Fédération de Russie ? » Une délégation a demandé que le vote sur cette question se fasse par appel nominal. Une autre délégation a proposé que le vote porte sur chacune des notes de travail, séparément, les États pouvant avoir des opinions différentes sur les deux notes. Ce point de vue a été partagé par une seconde délégation, mais une autre a émis l'avis que le vote devrait porter sur les deux notes en même temps. À la suite d'un vote à main levée sur la question « Êtes-vous d'accord pour que les deux notes de travail soient examinées séparément ? », une majorité claire s'est exprimée en faveur d'un vote sur les deux notes ensemble. Il a été précisé par la suite que l'intention n'avait pas été de présenter une motion pour un examen mais simplement de demander une explication sur la question de savoir si le vote sur les notes de travail se déroulerait séparément. À la suite du vote lié à la motion originale présentée, 97 votes ont été exprimés, dont 8 pour, 62 contre et 27 abstentions. Une majorité claire du Comité s'étant prononcée contre les mesures énoncées dans la note WP/455 révision n° 1 et la note WP/456, le Comité recommande à la Plénière de ne pas appuyer les mesures en question et de ne pas adopter le projet de résolution de l'Assemblée proposé dans l'appendice de la note WP/456.

28.18 Le Comité a examiné la note WP/78, présentée par le Conseil, qui invitait l'Assemblée à prendre acte de l'infraction commise par la République populaire démocratique de Corée (RPDC) à ses obligations en vertu de la Convention de Chicago et à approuver un projet de résolution sur les tirs de missiles effectués sans notification par la RPDC, proposé en appendice. Dans le même temps, le Comité a examiné la note WP/191, présentée par la RPDC. La note de travail invitait l'Assemblée à prendre note des grandes difficultés touchant la prestation de services d'aviation civile en RPDC. Elle invitait aussi l'Assemblée à 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. L'Assemblée a en outre été invitée à demander à l'OACI de reprendre ses activités techniques en RPDC, y compris l'atelier prévu sur la coopération civilo-militaire.

28.19 La grande majorité des délégations qui ont pris la parole ont pris acte, en les condamnant, des violations de la Convention de Chicago par la RPDC, qui sont décrites dans la note WP/78, et se sont déclarées en faveur du projet de résolution de l'Assemblée joint en appendice à la note. Le Comité a exhorté la RPDC à se conformer strictement aux dispositions de la Convention de Chicago, à ses Annexes et procédures y afférentes, ainsi qu'aux résolutions du Conseil de sécurité de l'ONU, et à mettre un terme à de telles activités potentiellement dangereuses. Plusieurs délégations ont également fait état de tirs de missiles effectués récemment sans notification par la RPDC qui n'étaient pas mentionnés dans la note de travail.

28.20 La délégation de la RPDC a rejeté avec force la note WP78 et affirmé que la sécurité de l'aviation civile avait été dûment prise en compte au préalable et que ses tirs de missiles n'avaient causé aucun accident mortel ou incident. Elle a aussi mentionné que ces tirs de missiles avaient pour but d'assurer la paix dans la région. La délégation a en outre affirmé que son pays était techniquement en guerre avec les États-Unis depuis plus d'un demi-siècle et que les tirs de missiles étaient effectués aux environs de la péninsule de Corée pour assurer la sécurité. Une délégation a exprimé l'avis que le Comité exécutif avait

été saisi d'une affaire ne relevant pas de sa compétence et que le Conseil nouvellement élu devrait réévaluer la question afin d'en assurer un traitement impartial. Cette délégation a également fait valoir qu'en examinant cette affaire, l'Assemblée ne contribuait pas à la réalisation des objectifs de la Convention de Chicago. Cette opinion était partagée par une autre délégation, qui a indiqué, bien que n'approuvant pas les tirs de missiles sans notification, que l'imposition de sanctions contre la RPDC pourrait être préjudiciable à cet État.

28.21 Une délégation s'est dite d'avis que l'Assemblée n'était pas l'instance compétente pour débattre des sanctions imposées à la RPDC. Une autre a souligné que des tirs de missiles avaient été effectués sans notification à plusieurs reprises dans le passé et les a qualifiés d'actes barbares.

28.22 Une délégation a mentionné qu'elle avait constaté les divergences de vues et a appelé l'OACI, en tant qu'institution spécialisée des Nations Unies, à promouvoir le développement ordonné de l'aviation civile internationale. Cette délégation était aussi d'avis que l'aviation civile ne devrait pas être politisée et que les sanctions n'étaient pas le but recherché. Depuis que le secteur de l'aviation a amorcé sa relance après la pandémie de COVID-19, les États devraient être invités à collaborer et entretenir un dialogue constructif.

28.23 S'agissant de la note WP/191, le Comité a pris note des préoccupations exprimées par la RPDC dans sa note, tout en ne souscrivant pas à la suite qu'il y était proposé de donner. À cet égard, une délégation a rappelé que tous les États Membres des Nations Unies et les institutions spécialisées avaient l'obligation juridique internationale de mettre en œuvre les sanctions du Conseil de sécurité, et que ni l'OACI, ni ses États membres ne pouvaient mettre fin à des telles mesures.

28.24 La délégation de la RPDC a indiqué que les États-Unis avaient suspendu les services de navigation aérienne comme la SITA et JEPPESEN dans son pays depuis 2019 et que cela constituait clairement une infraction aux articles 28 et 44 de la Convention de Chicago, dont devrait être saisie l'Assemblée en vertu de l'article 54, alinéa k). Cette délégation a aussi souligné que l'initiative « Aucun pays laissé de côté » ne pouvait pas être concrétisée sans soutien aux activités techniques.

28.25 Le Comité exécutif est ensuite convenu de recommander à la Plénière l'adoption de la résolution suivante :

Résolution A28/3 : Tirs de missiles effectués sans notification par la République populaire démocratique de Corée

L'Assemblée :

Après avoir examiné la question des tirs de missiles répétés effectués sans notification préalable par la République populaire démocratique de Corée,

Rappelant la résolution A32-6 de l'Assemblée concernant la sécurité de la navigation,

Rappelant que le Conseil de sécurité de l'ONU, agissant en vertu du Chapitre VII de la *Charte des Nations Unies*, a demandé à la République populaire démocratique de Corée de ne pas effectuer de tir utilisant la technologie des missiles balistiques et l'a énergiquement condamnée lorsqu'elle l'a fait en violation et au mépris flagrant, notamment, des résolutions 1718 (2006), 2087 (2013), 2270 (2016), 2321 (2016) et 2371 (2017) du Conseil de sécurité,

Ayant à l'esprit les dispositions et les principes de la *Convention relative à l'aviation civile internationale*, étant donné que l'objectif premier de l'OACI reste d'assurer la sécurité de l'aviation civile internationale dans le monde,

Considérant l'importance primordiale d'une bonne coordination des activités potentiellement dangereuses pour l'aviation civile avec toutes les parties intéressées (Annexe 11 — *Services de la circulation aérienne*), la diffusion appropriée d'informations lorsque l'institution de zones interdites, réglementées ou dangereuses est inévitable (Annexe 15 — *Services d'information aéronautique*), et la mise en œuvre effective des *Procédures pour les services de navigation aérienne — Gestion de l'information aéronautique* (Doc 10066),

Notant que, le 6 octobre 2017, le Conseil de l'OACI a énergiquement condamné les tirs répétés de missiles balistiques par la République populaire démocratique de Corée au-dessus ou à proximité des routes aériennes internationales, sans notification préalable, ce qui menace gravement la sécurité de l'aviation civile internationale,

Considérant que le Conseil de l'OACI est resté saisi de la question, exprimant régulièrement des préoccupations à l'égard des tirs de missiles effectués sans notification par la République populaire démocratique de Corée, qui constitue un risque sérieux pour l'aviation civile internationale et s'est fait au mépris des résolutions pertinentes du Conseil de sécurité des Nations Unies, et a affirmé que le Secrétariat de l'OACI devrait éviter toutes activités techniques avec la République populaire démocratique de Corée, qu'elles soient de nature direct ou indirecte,

Notant que, le 1^{er} juin 2022, le Conseil de l'OACI a condamné de la manière la plus énergique possible, la récente série de tirs de missiles effectués sans notification préalable et a invité instamment la République populaire démocratique de Corée à respecter la *Convention relative à l'aviation civile internationale* et à se conformer aux normes et pratiques recommandées pertinentes de l'OACI,

Considérant que le Conseil de l'OACI a en outre décidé de soumettre cette question à la 41^e session de l'Assemblée de l'OACI pour examen, conformément à l'article 54, alinéa k), de la *Convention relative à l'aviation civile internationale*,

1. *Approuve* la conclusion par le Conseil de l'OACI voulant que, mise à part l'incompatibilité des tirs de missiles avec les résolutions pertinentes du Conseil de sécurité de l'ONU, les tirs de missiles effectués sans notification par la République populaire démocratique de Corée constituent une infraction à la *Convention relative à l'aviation civile internationale*, en vertu de l'article 54, alinéa k), de ladite Convention ;
2. *Déplore profondément* que, malgré les préoccupations et les condamnations exprimées par le Conseil de l'OACI, la République populaire démocratique de Corée a poursuivi les tirs de missiles sans notification ;
3. *Condamne vigoureusement* les tirs de missiles effectués sans notification préalable par la République populaire démocratique de Corée, en violation de la *Convention relative à l'aviation civile internationale*, ce qui menace gravement la sécurité de l'aviation civile internationale ;

4. *Prie instamment* la République populaire démocratique de Corée de se conformer strictement aux dispositions de la Convention relative à l'aviation civile internationale, de ses Annexes et des procédures connexes afin de prévenir la répétition de ces activités potentiellement dangereuses ;
5. *Réaffirme* l'intention de l'OACI de continuer à entretenir avec les Nations Unies des relations d'étroite coopération sur cette question en vue d'atteindre les objectifs définis dans l'*Accord conclu entre l'Organisation des Nations Unies et l'Organisation de l'aviation civile internationale* ;
6. *Demande* au Conseil de rester saisi de cette question et d'en rendre compte à l'Assemblée, selon qu'il convient ;
7. *Charge* le Secrétaire général d'appeler immédiatement l'attention de tous les États contractants sur la présente résolution.

28.26 Le Comité a été saisi de la note WP/225, présentée par la Nouvelle-Zélande, qui a mis en lumière les difficultés auxquelles font face les délégations lorsqu'elles présentent sur papier des lettres de créance à l'Assemblée, difficultés qui pourraient être atténuées par l'utilisation de la technologie. À la suite d'un certain nombre d'interventions favorables de délégués, le Secrétariat a précisé que la note de travail n'invitait pas l'Assemblée à prendre une décision immédiate sur une telle utilisation de moyens technologiques, mais qu'elle demandait plutôt au Conseil d'examiner des solutions technologiques de rechange aux lettres de créance sur papier. De l'avis du Secrétariat, de telles solutions devraient être examinées à la lumière de technologies normalisées offrant un certain degré de certitude et de la disponibilité des fonds nécessaires. Le Secrétariat a aussi rappelé que les exigences de l'OACI relativement à la présentation des originaux, conformément à la procédure en place à l'Assemblée générale des Nations Unies, comportaient déjà une certaine souplesse en permettant le recours à des options locales, comme la délivrance de lettres de créance par les Ambassadeurs au Canada ou les Chefs de missions permanentes auprès des Nations Unies ou de l'OACI.

28.27 Bien qu'une délégation ait noté que les solutions de rechange technologiques suscitaient des préoccupations sur le plan financier ou en matière de sûreté, la grande majorité des délégations a appuyé la note de travail et l'invitation faite au Conseil d'envisager la mise en œuvre de ces solutions à temps pour la prochaine session de l'Assemblée en 2025, tout en préservant la nécessaire authenticité des lettres de créance.

28.28 Le Comité a examiné la note WP/232, présentée par le Canada avec le parrainage de l'Australie, des États-Unis, de la Jordanie, du Kenya, de la Nouvelle-Zélande, de la République de Corée, ainsi que de l'Union européenne et ses États membres, des autres États membres de la Conférence européenne de l'aviation civile, de l'Organisation des services de navigation aérienne civile (CANSO), de l'Organisation européenne pour la sécurité de la navigation aérienne (EUROCONTROL), de l'Association du transport aérien international (IATA) et de la Fédération internationale des associations de pilotes de ligne (IFALPA), portant sur les avancées des initiatives mondiales, régionales et du secteur visant à atténuer les risques encourus par l'aviation civile dans les zones de conflit, ainsi que la note WP/155, présentée par l'Ukraine, relativement aux précisions concernant l'évaluation des risques et des menaces pour la sûreté de l'aviation civile et la sécurité des vols d'aéronefs civils au-dessus et à proximité de zones de conflit et dans le contexte de la loi martiale déclarée par un État.

28.29 Concernant la note WP/232, le Comité a rappelé qu'en réponse à la destruction du vol 17 de la Malaysian Airlines en 2014, l'OACI a élaboré et publié le Manuel d'évaluation des risques pour les vols d'aéronefs civils au-dessus et à proximité de zones de conflit (Doc 10084). À la suite de la destruction en 2020 du vol 752 d'Ukraine International Airlines, le Conseil de l'OACI s'est félicité de la mise sur pied de l'initiative « Pour un ciel plus sûr » et a établi un programme de travail renouvelé portant sur les risques liés aux zones de conflit. Le Comité a noté que parallèlement à ces efforts, plusieurs initiatives mondiales et régionales ont été mises en place pour améliorer l'efficacité de la gestion des risques dans l'espace aérien mais qu'un travail considérable reste à effectuer pour améliorer davantage la sécurité et la sûreté des vols civils au-dessus ou à proximité de zones de conflit. Le Comité a appuyé la proposition de réviser en priorité le Manuel d'évaluation des risques pour les vols d'aéronefs civils au-dessus et à proximité de zones de conflit (Doc 10084).

28.30 Le Comité a examiné la note WP/155 et a noté que les conflits armés représentaient un risque pour les vols d'aviation civile qu'il est impossible d'anticiper ou de prévoir. Il est convenu qu'une analyse appropriée devait être faite pour évaluer le risque, en particulier relativement à l'incapacité d'un État de contrôler son territoire souverain et l'espace aérien au-dessus. Il a noté que certains types de renseignements, dans la plupart des cas des renseignements militaires couverts par le secret défense, empêchent une évaluation adéquate des risques au-dessus ou à proximité de zones de conflit, en particulier lorsque la loi martiale est déclarée dans un État. Le Comité est convenu que le Conseil devrait examiner les possibilités d'évaluer plus avant les risques et les menaces qui pèsent sur les vols d'aviation civile au-dessus ou à proximité de zones de conflit.