



ASSEMBLÉE — 35^e SESSION

COMMISSION JURIDIQUE

Point 36 : Rapport sur la création d'un cadre juridique pour les systèmes CNS/ATM, y compris le GNSS

CONSIDÉRATIONS RELATIVES AU RAPPORT FINAL DU GROUPE D'ÉTUDE DU SECRÉTARIAT DE L'OACI SUR LES ASPECTS JURIDIQUES DES SYSTÈMES CNS/ATM

NÉCESSITÉ D'UN CADRE JURIDIQUE CONTRAIGNANT

(Note présentée par les 21* États membres de la Commission latino-américaine de l'aviation civile)

SOMMAIRE

La présente note soumet à l'Assemblée les considérations de la Commission latino-américaine de l'aviation civile relatives au rapport final du Groupe d'étude de l'OACI sur les aspects juridiques des systèmes CNS/ATM, ainsi que des propositions visant à élaborer un cadre juridique contraignant, principalement pour le GNSS.

La suite à donner par l'Assemblée figure au paragraphe 3.

1. INTRODUCTION

1.1 À sa XI^e Assemblée ordinaire, tenue à Manaus en novembre 1994, la Commission latino-américaine de l'aviation civile (CLAC) a adopté la conclusion A11-1, dont le paragraphe III parle de la «nécessité de disposer d'un cadre juridique et institutionnel préservant la mise en œuvre du GNSS».

1.2 La nécessité d'élaborer un cadre juridique international garantissant, entre autres conditions, l'accès sans discrimination et la continuité du service avec des sauvegardes dans l'utilisation

¹ Les versions anglaise et espagnole sont fournies par la CLAC.

* Argentine, Aruba, Bolivie, Brésil, Chili, Colombie, Costa Rica, Cuba, El Salvador, Équateur, Guatemala, Honduras, Jamaïque, Mexique, Nicaragua, Panama, Paraguay, Pérou, République dominicaine, Uruguay et Venezuela.

du GNSS, est une tâche permanente (de la XI^e à la XV^e Assemblée) inscrite aux programmes de travail biennaux de la CLAC.

1.3 D'autre part, le GREPECAS a examiné la nécessité d'étudier et d'élaborer les aspects juridiques nécessaires pour la mise en œuvre du Plan régional de navigation aérienne (CNS/ATM), créant dans ce but un Groupe spécial sur les aspects institutionnels, qui a notamment pour mandat d'analyser les aspects du Plan régional de navigation aérienne CAR/SAM exigeant des arrangements multinationaux.

1.4 À sa 32^e session, l'Assemblée de l'OACI a adopté la Résolution A32-20, par laquelle elle chargeait le Conseil et le Secrétaire général, dans les limites de leurs compétences respectives, et en commençant par un groupe d'étude du Secrétariat, d'étudier, entre autres, la mise en place d'un cadre juridique à long terme, propre à régir l'exploitation des systèmes GNSS, notamment sous la forme d'une convention internationale. Sur la base de cette résolution, le Groupe d'étude du Secrétariat sur les aspects juridiques des systèmes CNS/ATM a été créé à la fin de 1998.

1.5 Ultérieurement, lors de la 33^e session de l'Assemblée de l'OACI, il a été décidé de poursuivre les travaux concernant les aspects juridiques des systèmes CNS/ATM, en vue de finaliser le concept de cadre contractuel pour les systèmes CNS/ATM comme cadre provisoire et de fournir un moyen de les mettre en œuvre.

1.6 Le Secrétaire général a présenté au Conseil de l'OACI, à sa 171^e session, la note C-WP/12197 qui contenait un rapport final sur les travaux du Groupe d'étude, et le Conseil a pris la décision de présenter à l'Assemblée une note de travail contenant le rapport final du Groupe d'étude, dont le projet serait examiné à la 172^e session du Conseil.

1.7 De même, le Secrétariat de l'OACI a présenté le rapport final du Groupe d'étude à la 32^e session du Comité juridique, tenue à Montréal du 15 au 21 mars 2004, dans la note LC/32-WP/5-1, qui invitait le Comité juridique à prendre note de ce rapport.

2. **CONSIDÉRATIONS RELATIVES AU RAPPORT FINAL DU GROUPE D'ÉTUDE DU SECRÉTARIAT DE L'OACI SUR LES ASPECTS JURIDIQUES DES SYSTÈMES CNS/ATM**

2.1 Dans son rapport, le Groupe d'étude mentionne notamment les questions suivantes :

- responsabilité civile;
- cadre contractuel;
- convention internationale.

2.2 **Considérations relatives à la responsabilité (*liability*)**

2.2.1 Le Groupe d'étude mentionne dans son rapport que la responsabilité prévue à l'article 28 de la Convention de Chicago (*responsibility*) ne doit pas être assimilée à la responsabilité à l'égard d'actions en justice (*liability*), étant donné que cet article 28 ne s'applique qu'à la relation entre États et qu'il ne donne pas à des particuliers un motif d'action en justice pour obtenir réparation de dommages. Le rapport indique que ce genre d'action doit plutôt être traité au niveau de la loi nationale applicable.

2.2.2 S'il est vrai que certains aspects juridiques des systèmes CNS/ATM sont actuellement régis par la loi interne applicable, particulièrement en ce qui concerne la responsabilité (*liability*), nous souscrivons à l'analyse du Groupe selon laquelle les règles de procédure applicables à la compétence juridictionnelle ne sont pas suffisantes pour engager des poursuites.

2.2.3 Nous ne considérons pas comme suffisante la solution intermédiaire dont le Groupe était partisan et qui consiste à explorer l'approche d'un cadre contractuel, et d'autre part, à recommander l'incorporation dans le cadre juridique contraignant entre le ou les fournisseurs de signaux et l'État compétent, d'un certain nombre d'éléments communs dont certains concernent la responsabilité [voir le § 3.4.2, alinéas a), b), c), d) et e), du rapport].

2.2.4 Le rapport du Groupe indique que ces éléments communs devraient être obligatoires pour toutes les parties au cadre contractuel et donc être incorporés dans l'accord-cadre (Annexe G dudit rapport). Or, l'inclusion des éléments communs est conditionnelle puisque chacune des parties peut se réserver le droit de décider de participer ou non au cadre contractuel. On peut donc se demander quelle garantie il y aura en matière de responsabilité.

2.2.5 Après avoir analysé les éléments ci-dessus, nous souscrivons à l'opinion exprimée par «certains membres du Groupe», apparaissant au § 3.4.2 de son rapport et selon laquelle il faut, pour réaliser l'universalité et la certitude du nouveau système de navigation aérienne, traiter la question de la responsabilité dans le cadre d'un régime universel et ne pas la laisser au droit national.

2.3 Examen du cadre contractuel

2.3.1 Le rapport du Groupe indique que lors des délibérations, il était bien clair qu'en principe, un cadre contractuel ne serait pas obligatoire. En outre, le projet de cadre contractuel présenté en Pièce jointe F au rapport final a été accepté.

2.3.2 Sur ce point, nous penchons pour la proposition de rechange qui envisage l'inclusion d'un accord-cadre entre les États à l'échelle gouvernementale, principalement pour définir les éléments communs obligatoires qui devraient être appliqués. Nous souscrivons à l'opinion que l'accord doit non seulement se centrer sur la relation entre les États, mais aussi régir certains aspects des relations contractuelles qui touchent les exploitants du système et les fournisseurs du service (voir le contenu de la Pièce jointe G).

2.4 Examen d'une convention internationale

2.4.1 Sur ce point, nous souscrivons pleinement à l'opinion exprimée par certains membres du Groupe et consignée au § 5.2.2 du rapport final, compte tenu du fait que la majorité des pays en développement ont défendu dans toutes les juridictions où cette question a été analysée, la nécessité d'un cadre juridique institutionnel contraignant.

2.4.2 À notre avis les propositions de certains membres du Groupe relatives aux principaux éléments d'une convention internationale, qui figurent en Pièce jointe H au rapport à titre d'information, si elles ne représentent pas l'opinion de la majorité des membres, répondent bien aux intérêts de la majorité des États, principalement les États en développement.

2.4.3 Par conséquent, la Commission latino-américaine de l'aviation civile estime nécessaire d'analyser, d'étudier et de perfectionner de nouveau la Pièce jointe H, afin que, à moyen ou à long terme, on puisse disposer d'un projet de convention internationale établissant les droits et obligations des États en ce qui concerne les services GNSS.

3. SUITE À DONNER PAR L'ASSEMBLÉE

3.1 L'Assemblée est invitée :

- a) à conserver au programme général des travaux du Comité juridique la question de l'examen de la création d'un cadre juridique concernant les systèmes CNS/ATM, y compris le système mondial de navigation par satellite (GNSS);
- b) à garder en activité le Groupe d'étude du Secrétariat sur les aspects juridiques des systèmes CNS/ATM;
- c) à charger le Groupe d'étude du Secrétariat de l'analyse, de l'étude et du perfectionnement des éléments juridiques présentés en Pièce jointe H au rapport final du Groupe, pour en tenir compte dans une éventuelle convention internationale;
- d) à charger le Groupe d'étude de poursuivre l'étude et la préparation du cadre contractuel provisoire, compte tenu de la Pièce jointe G du rapport final du Groupe;
- e) à fournir tout autre renseignement jugé nécessaire.

— FIN —