



NOTE DE TRAVAIL

**CONFÉRENCE SUR L'ÉCONOMIE DES AÉROPORTS
ET DES SERVICES DE NAVIGATION AÉRIENNE**

Montréal, 15 – 20 septembre 2008

**Point 3 : Questions particulières relatives à l'économie et à la gestion des services
de navigation aérienne**

**3.4 : Aspects économiques et organisationnels liés à la mise en œuvre du concept de gestion
du trafic aérien (ATM) mondiale**

**GESTION DE L'INFORMATION AÉRONAUTIQUE ET DES CONSÉQUENCES
EN MATIÈRE DE PRINCIPES D'IMPUTATION DES REDEVANCES**

(Note présentée par la CANSO²)

SOMMAIRE

Le *Symposium on Enabling the Net-Centric Information Environment* de l'OACI, qui s'est tenu du 2 au 4 juin 2008, a jeté les bases du processus de résolution des questions institutionnelles et juridiques définies lors du congrès mondial sur l'AIM (gestion de l'information aéronautique) en 2007 qui ralentissent les progrès au chapitre de la transition d'un AIS (service d'information aéronautique) axé sur les produits vers une AIM axée sur les données. Le symposium a permis de déterminer que le recouvrement des coûts, la responsabilité, le droit d'auteur et la propriété constituaient les points principaux à traiter, et a considéré la *Conférence sur l'économie des aéroports et des services de navigation aérienne* (CEANS) comme une occasion d'aborder les questions relatives au recouvrement des coûts. Le Groupe d'étude AIS-AIM (AIS-AIMSG) nouvellement créé, dont l'objectif consiste à élaborer une stratégie et une feuille de route mondiale ainsi que les normes et pratiques recommandées nécessaires au soutien de la mise en œuvre de l'AIM, aura également besoin de lignes directrices au sujet des conséquences liées aux principes d'imputation des redevances. La présente note vise à informer la CEANS sur les questions relatives à la transition de l'AIS vers l'AIM en invitant la Conférence à approuver les conclusions et à recommander que le

¹ Les versions linguistiques sont fournies par la CANSO.

² LISTE COMPLÈTE DES MEMBRES | Aena - Espagne | AEROTHAI - Thaïlande | Airports Authority of India | Airservices Australia | Airways New Zealand | ANS of the Czech Republic | ATNS – Afrique du Sud | ATSA - Bulgarie | Austro Control - Autriche | Avinor - Norvège | AZANS - Azerbaïdjan | Belgocontrol - Belgique | CAAS - Singapour | DFS - Allemagne | DHMI - Turquie | DSNA - France | EANS - Estonie | ENAV SpA - Italie | Federal Aviation Administration – États-Unis | Finavia - Finlande | GACA – Royaume d'Arabie Saoudite | HungaroControl | Irish Aviation Authority | ISAVIA - Islande | Kazaeronavigatsia - Kazakhstan | LFV - Suède | LGS - Lettonie | LPS Slovak Republic | LVNL – Pays-bas | MATS - Malte | NAMA | NANSO - Égypte | NATS – Royaume-Uni | NAV CANADA | NAV Portugal | Naviair - Danemark | OACA - Tunisie | Oro Navigacija - Lituanie | PANSO - Pologne | ROMATSA - Roumanie | Sakaeronavigatsia Ltd - Géorgie | Serco | Syguide - Suisse | Slovenia Control | SMATSA - Serbie | State ATM Corporation - Russie | UkSATSE - Ukraine |

Groupe d'experts sur l'économie des services de navigation aérienne (ANSEP) fournisse des directives au Groupe d'étude AIS-AIMSG nouvellement établi.

La suite à donner par la Conférence figure au paragraphe 4.

1. INTRODUCTION

1.1 Le système de gestion du trafic aérien mondial devient de plus en plus dépendant des données, exigeant l'accès à des renseignements aéronautiques généralisés mondiaux d'une qualité nettement supérieure et beaucoup plus rapidement que cela n'est généralement possible aujourd'hui. La gestion de l'information aéronautique (AIM) a pour objectif la mise en œuvre d'un cadre de collaboration réseautique pour l'échange et la gestion de l'information ou de données* aéronautiques qui sauront répondre à tous les besoins présents et futurs du service de la circulation aérienne et des opérations aériennes. La gestion et le partage de renseignements à l'échelle du système permettront la prise de décisions éclairées et collaboratives afin d'obtenir des résultats optimaux aux chapitres des affaires et des opérations. L'AIM s'avérera une activité habilitante clé pour l'avenir du système mondial de gestion du trafic aérien.

1.2 La transition vers une AIM amènera de nouveaux types et sources d'information et de données aéronautiques, et la banalisation de l'information ou des données aéronautiques qui auront des conséquences sur les principes d'imputation de redevances connexes. Certaines informations ou données seront fournies en fonction de l'obligation de la part de l'État, tandis que d'autres seront fournies en fonction d'une valeur ajoutée commerciale dans un environnement concurrentiel. Le cadre réglementaire doit être suffisamment souple pour laisser place à l'innovation et l'évolution dans le texte législatif de l'AIS, permettant ainsi l'émergence de nouveaux modèles d'affaires et l'offre de produits à valeur ajoutée, tout en veillant à ce que la qualité et la diffusion opportune des informations ou données fournies à l'utilisateur final soient maintenues.

2. ANALYSE

Rôles et responsabilités

2.1 L'objet du service d'information aéronautique (AIS) est d'assurer la circulation des informations ou données nécessaires à la sécurité, la régularité et l'efficacité de la navigation aérienne internationale. L'annexe 15 stipule actuellement que chaque État doit offrir un AIS, que ce service soit offert par l'État lui-même, par le biais d'un accord d'exploitation conjointe avec d'autres États ou en déléguant l'autorité à un organisme. L'État devra toujours veiller à s'assurer que les informations ou données aéronautiques fournies sont appropriées, qu'elles répondent aux critères de qualité établis et qu'elles sont opportunes. Si le rôle d'un AIS est de recevoir ou d'émettre, de classer ou de recueillir, de modifier, de formater, de publier, de conserver ou de distribuer des informations ou données aéronautiques, l'État, quant à lui, doit veiller à ce qu'un système qualité existe pour chaque étape de la chaîne de données aéronautiques, donnant aux utilisateurs l'assurance que les informations ou données fournies répondent aux exigences de l'État en matière de qualité et de traçabilité des données, et de la période d'applicabilité. La transition vers l'AIM ne changera en rien ces responsabilités de base de l'État.

2.2 En ce qui a trait au type d'information à fournir, l'annexe 15 stipule actuellement que les informations aéronautiques doivent être publiées sous la forme d'un Ensemble intégré de renseignements aéronautiques (IAIP), comprenant la Publication d'information aéronautique (AIP), y compris toute

modification ou ajout s’y rapportant; le NOTAM et le Bulletin d’information prévol (PIB) ainsi que la Circulaire d’information aéronautique (AIC). L’annexe 15 définit un produit AIS comme étant toute information aéronautique fournie sous forme d’éléments de l’IAIP (à l’exception du NOTAM et du PIB), y compris les cartes aéronautiques, ou d’un support électronique approprié.

2.3 Selon l’annexe 15, une copie de chacun des éléments de l’IAIP doit être fournie, en version papier ou électronique ou les deux, sur demande de l’AIS d’un État contractant de l’OACI, et ce sans frais. Ledit échange doit faire l’objet d’un accord bilatéral. L’apport de renseignements ou de données aéronautiques, y compris les éléments de l’IAIP, par des États autres que les États contractants de l’OACI ou par des tiers, doit faire l’objet d’un accord séparé avec l’État procurant ces informations.

2.4 Dans le cadre de la transition vers l’AIM, il est prévu que l’IAIP évolue vers un ensemble de données aéronautiques comportant un contenu numérique, transformant ainsi les éléments actuels de l’IAIP. Il sera donc nécessaire de redéfinir quels renseignements aéronautiques seront couverts par le futur IAIP, une tâche qui revient au Groupe d’étude AIS-AIMSG, nouvellement créé. Tout produit ou service de l’AIS ne faisant pas partie intégrante du futur IAIP doit être considéré comme un produit ou un service à valeur ajoutée pouvant être offert sur une échelle commerciale.

Droits d’auteur et propriété intellectuelle

2.5 Les éléments indicatifs actuels donnés par l’OACI stipulent que les États peuvent appliquer un droit d’auteur aux produits de l’AIS, conformément à leurs lois nationales, en vue de protéger l’investissement fait en leur nom, et de garantir un meilleur contrôle de leur utilisation. Le droit d’auteur donne au créateur le droit unique de produire, ou de reproduire, et ce, quel que soit le support matériel choisi, et de publier un ouvrage. Lorsqu’une protection de droit d’auteur a été accordée à un produit de l’AIS, il ne peut être rendu accessible à un tiers qu’à la condition que ce dernier ait été informé que le produit est protégé par un droit d’auteur. La reproduction non autorisée par un tiers serait interprétée comme une violation du droit d’auteur. Il reste à déterminer si le droit d’auteur s’étend aux données aéronautiques.

Principes d’imputation des redevances

2.6 L’annexe 15 recommande le recouvrement des coûts contractés dans le cadre de l’offre d’un AIS. Les frais généraux résultant de la collecte et de la compilation d’informations ou de données aéronautiques doivent être compris dans les coûts de base pour les redevances d’aéroport et des services de navigation aérienne, comme il convient, conformément aux principes énoncés dans la *Politique de l’OACI sur les redevances d’aéroport et de services de navigation aérienne*. (Doc 9082) Il n’est pas prévu que cela change avec la transition vers l’AIM.

2.7 L’annexe 15 stipule aussi que lorsque les coûts de collecte et de compilation d’informations ou de données aéronautiques sont récupérés via les redevances d’aéroport et de services de navigation aérienne, les frais facturés à un client individuel pour fournir un élément de l’IAIP, que ce soit en version papier ou électronique, peuvent être établis selon les coûts d’impression ou de production de supports électroniques, et selon les coûts de distribution.

2.8 Les coûts des produits ou des services à valeur ajoutée créés par le fournisseur d’un AIS, et offerts sur une base commerciale, peuvent être fixés comme pour tout autre produit ou service commercial.

2.9 Un fournisseur de services de navigation aérienne qui fournit un AIS doit être autorisé à conclure une entente commerciale avec un tiers dont l'intention est d'utiliser les informations ou données aéronautiques à des fins de gains commerciaux. Les revenus perçus peuvent en retour être utilisés aux fins de réduire les coûts de base pour les redevances de services de navigation aérienne.

Responsabilité

2.10 La responsabilité potentielle liée à des informations aéronautiques erronées ou incomplètes reste imputable à l'autorité responsable ayant fourni l'AIS. Toutefois, les fournisseurs, compilateurs et distributeurs d'informations ou données aéronautiques peuvent assumer une partie des responsabilités liées aux pertes résultant de renseignements erronés ou incomplets. Toute partie manipulant les renseignements ou les données est responsable des manipulations qu'elle effectue.

2.11 Un fournisseur de services de navigation aérienne qui assure un AIS doit être autorisé à attribuer équitablement les responsabilités potentielles lorsqu'il fournit un service d'information aéronautique à un tiers. Lesdites responsabilités potentielles peuvent également être couvertes par une licence conventionnelle négociée sur une échelle commerciale et qui prévoit les limitations et indemnités nécessaires. Il incombe aux États, par le biais de l'OACI, d'établir des normes et pratiques recommandées (SARPS) qui protégeront raisonnablement les intérêts de tous les actionnaires et qui favoriseront des pratiques homogènes d'un État à un autre.

3. CONCLUSIONS

3.1 La transition vers une AIM donnera lieu à de nouvelles sources et types de renseignements ou de données (notamment des données numériques brutes), et à la banalisation des renseignements ou des données aéronautiques qui auront des répercussions sur les principes d'imputation de redevances connexes. Les rôles et les responsabilités primaires en ce qui concerne l'offre d'un service d'information aéronautique, tel qu'énoncé dans l'annexe 15, ne changeront pas. Les normes et pratiques recommandées (SARPS) ainsi que le matériel d'orientation en ce qui concerne l'offre d'un service d'information aéronautique doivent cependant être suffisamment souples pour permettre l'innovation, l'émergence de nouveaux modèles d'affaires et l'offre de produits à valeur ajoutée, tout en veillant à ce que la qualité et la diffusion opportune des renseignements ou des données fournis soient maintenues.

- a) L'OACI doit considérer que tout produit de l'AIS faisant partie intégrante de l'IAIP actuel, ou de son équivalent futur, soit assujéti aux principes d'imputation de redevances, tels qu'énoncés dans la *Politique* de l'OACI sur les *redevances d'aéroport et de services de navigation aérienne* (Doc 9082). Tout autre produit ou service AIS serait considéré comme un produit ou un service à valeur ajoutée pouvant être offert par le service d'information aéronautique sur une échelle commerciale. Il incombe aux États, par le biais de l'OACI, et avec la contribution d'actionnaires tels que des usagers de l'espace aérien ou des fournisseurs de services de navigation aérienne, de définir l'équivalent futur de l'IAIP.
- b) Il est à noter pour les États que lorsqu'un fournisseur de services de navigation aérienne fournit un AIS, la responsabilité potentielle, dans le cas de pertes liées à des renseignements erronés ou incomplets, peut incomber au fournisseur de services de navigation aérienne, et que, en conséquence, le fournisseur de services de navigation aérienne doit être en droit de limiter sa responsabilité et d'obtenir une indemnisation à la suite d'une manipulation par un tiers.

- c) Un fournisseur de services de navigation aérienne qui fournit un AIS doit être autorisé à facturer un tiers dont l'intention est d'utiliser les renseignements ou les données aéronautiques à des fins de gains commerciaux, lesdits termes pouvant être couverts via une entente commerciale négociée sur une échelle commerciale. Les revenus pourraient être utilisés aux fins de réduire les coûts de base pour les redevances de services de navigation aérienne.

4. SUITE À DONNER PAR LA CONFÉRENCE

4.1 La Conférence est invitée à :

- a) adopter les conclusions du paragraphe 3.1 ;
- b) recommander au fournisseur de services de navigation aérienne de fournir une orientation au Groupe d'étude AIS-AIMSG nouvellement formé sur les principes d'imputation de redevances énoncés dans la *Politique* de l'OACI sur les *redevances d'aéroport et de services de navigation aérienne* (Doc 9082), dans le cadre d'apport de renseignements ou de données aéronautiques.

— FIN —

* À mesure que la nature et le type d'informations et de données exigés pour le futur système de gestion du trafic aérien s'élargissent et dépassent la portée de l'AIS, une clarification et une entente sont nécessaires quant à une définition unique à l'échelle mondiale des termes « données », « information » et « produit ». L'annexe 15 – Services d'information aéronautique n'offre pas de définition et ne fait pas de distinction entre les termes « données » et « information » (la nomenclature de l'OACI utilise « information/données), cependant leur définition présentent des implications pour les ententes contractuelles et modèles de gestion futurs dans le cadre de la transition vers un AIM axé sur les données. Les États ont pour rôle, par le biais de l'OACI et à l'appui des réactions des intervenants tels que les utilisateurs de l'espace aérien et les fournisseurs de services de navigation aérienne, de définir ces termes de telle sorte que la distinction et les implications des différences soient évidentes dans le contexte de l'AIM.