



ASSEMBLÉE — 40^e SESSION

COMMISSION TECHNIQUE

Point 30 : Autres questions à examiner par la Commission technique

RÈGEMENTSATION DES SYSTÈMES DE SERVICES MOBILES PAR SATELLITE

(Note présentée par les Émirats arabes unis)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

La nécessité de règlements et de normes pour les fournisseurs de services mobiles par satellite est évidente, puisque l'aviation civile est devenue de plus en plus dépendante des systèmes mobiles par satellite. L'OACI est la mieux placée pour trouver une solution à l'échelle internationale.

Suite à donner : L'Assemblée est invitée :

- a) à prendre note des informations présentées;
- b) à examiner les questions soulevées dans le présent document, en particulier, la proposition décrite à la section 3 visant l'adoption d'une solution internationale pour réglementer les fournisseurs de services mobiles par satellite pour l'aviation civile.

<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note de travail se rapporte aux Objectifs stratégiques liés à la mise en œuvre et à la gestion des services de sécurité aéronautique par satellite.
<i>Incidences financières :</i>	L'introduction d'une couche indépendante d'évaluation et de réglementation pour la prestation de communications par satellite dans les services de sécurité aéronautique par satellite exigera l'examen d'un moyen de financement des activités de réglementation requises, comme par exemple des redevances annuelles versées par les fournisseurs de services par satellite, sans nécessiter de contributions des États membres.
<i>Références :</i>	Annexe 10 — Télécommunications aéronautiques Doc 9925, Manuel du service mobile aéronautique (en route) par satellite

1. INTRODUCTION

1.1 L'aviation civile dépend de liaisons de communication fiables, et la grande évolution technologique qui a eu lieu au cours des dernières décennies a mis les systèmes satellitaires à la disposition du secteur aéronautique. Par rapport aux radiocommunications traditionnelles, à haute fréquence (HF) et très haute fréquence (VHF), la technologie satellitaire présente d'excellents avantages. Ces avantages sont les suivants : disponibilité de réseaux satellitaires, superficie de couverture par satellite, bande passante d'information par satellite, fiabilité cruciale de la navigation, des communications, etc. Ces systèmes permettent désormais un suivi continu en temps réel des communications de données et vocales. Le secteur aéronautique a examiné les avantages des systèmes satellitaires et leur contribution au renforcement de la sécurité de l'aviation civile, en se concentrant plus particulièrement sur le suivi en temps réel au-dessus des régions océaniques, à la lumière de la perte des vols AF447 (2009) et MA370 (2014). Aujourd'hui, les terminaux mobiles par satellite sont utilisés communément à bord des avions effectuant des vols commerciaux.

1.2 Le principe énoncé dans la Résolution 1721 (XVI) de l'Assemblée générale des Nations Unies veut que les communications par satellite soient mises à la disposition des nations du monde à l'échelle mondiale et sur une base non discriminatoire, tandis que les dispositions pertinentes du Traité sur les principes régissant les activités des États en matière d'exploration et d'utilisation de l'espace extra-atmosphérique, y compris la Lune et les autres corps célestes, conclu le 27 janvier 1967, et en particulier son Article 1^{er}, stipule que l'espace extra-atmosphérique sera utilisé à des fins pacifiques et dans l'intérêt de tous les pays.

2. ANALYSE

2.1 L'importance de la technologie mobile satellitaire pour l'OACI est désormais formalisée par les spécifications des services mobiles aéronautiques (en route) par satellite (AMS(R)S) figurant dans l'Annexe 10 — *Télécommunications aéronautiques*, Chapitre 4. Ce document, ainsi que le *Manuel du service mobile aéronautique (en route) par satellite* (Doc 9925) décrivent les exigences imposées sur les systèmes mobiles satellitaires destinés à fournir les communications dans le AMS(R)S.

2.2 Le degré de dépendance de l'aviation civile sur les systèmes mobiles par satellite ne manquera pas d'augmenter rapidement, avec l'arrivée du Système mondial de détresse et de sécurité aéronautique (GADSS) et ses services de suivi et de détresse. Même si l'on considère que les spécifications sont neutres en matière de technologie, le fait est que la technologie satellitaire sera le premier choix pour les nouveaux services liés à la sécurité. Il convient de noter par ailleurs que les services du GADSS deviendront toujours plus dépendants de la disponibilité de constellations de satellites, alors que le nombre de constellation capables de supporter de tels services reste encore faible.

2.3 Le résultat est que les compagnies aériennes, surtout celles desservant des routes au-dessus de régions éloignées ou océaniques, dépendront des services assurés par ce petit nombre de constellations de satellites pour leurs communications, navigation, télémétrie et détresse.

2.4 Le Manuel AMS(R)S considère que les dispositions institutionnelles doivent reconnaître la responsabilité et l'autorité des États de mettre en œuvre ces règles de sécurité. Le Manuel reconnaît par ailleurs qu'en raison de la complexité des systèmes de satellites modernes, il est difficile pour les États de déterminer la meilleure façon de s'acquitter de leurs responsabilités individuelles dans le contexte général international. En effet, le manuel n'indique pas comment assurer la conformité continue aux stipulations à

l'échelle internationale, et laisse aux différentes administrations le soin de décider de quelle façon elles détermineront et s'acquitteront de leurs propres responsabilités.

2.5 Les deux principes mentionnés au paragraphe 1.2 ci-dessus montrent clairement que les questions liées au services de satellite doivent être abordées aux niveaux mondial ou international. Dans la pratique, les entreprises basées dans un pays et assurant des services satellitaires ont une formation multinationale et offre des services à l'échelle mondiale. En raison de la nature de ces entreprises, il est difficile pour un État de leur imposer un règlement indépendamment et de façon harmonisée. De même, il n'est guère possible que des centaines d'États jouent leur rôle de réglementation de manière harmonisée vis-à-vis d'une entreprise individuelle multinationale. C'est pourquoi des organismes de réglementation couvrant les services satellitaires ont été établis au niveau international, pour réglementer les fournisseurs de services de satellite de manière harmonisée au nom de tous les États membres, en imposant des normes convenues de façon universelle.

2.6 Du côté du secteur maritime international, il est à noter que l'Organisation maritime internationale (OMI) a établi son propre régime (*Critères pour la prestation de services de satellite*) afin de réglementer les fournisseurs de services de satellite et qu'elle a recruté un organisme intergouvernemental (IGO) pour superviser les services de communication par satellite, afin d'assurer la disponibilité continue de réseaux de satellites aux utilisateurs et de réduire au minimum toutes interruptions des services. Le régime de réglementation de l'OMI est conçu de manière à ne pas imposer aux États membres de nouvelles charges en termes d'efforts et de coûts, tout en offrant la transparence à toutes les parties prenantes.

2.7 La nécessité d'examiner la réglementation des services mobiles par satellite à l'échelle internationale est encore plus pertinente pour le secteur aéronautique. L'OACI établit les exigences et les critères minimaux applicables à la prestation de services de sécurité aéronautique par satellite et détermine de quelle façon les administrations des États membres devraient gérer l'application de ces règlements de manière harmonisée. Une solution créant un organisme de réglementation international unique chargé d'assurer la disponibilité continue de services de communications mobiles par satellite, notamment les services liés à la sécurité, conformément aux spécifications, permettrait non seulement de sauvegarder la fiabilité du système, mais aussi d'en renforcer l'efficacité et l'efficacités par rapport aux coûts, à l'échelle mondiale.

3. PROPOSITION

3.1 Compte tenu du scénario présenté, les Émirats arabes unis sont d'avis que l'OACI devrait envisager les façons de mettre en œuvre des arrangements efficaces pour réglementer les fournisseurs de services satellitaires. La nécessité de règlements est flagrante, étant donné que l'aviation civile dépend de plus en plus des systèmes mobiles par satellite. L'Organisation est donc bien placée pour trouver une solution à l'échelle internationale, afin de réduire le fardeau des États membres et de rendre le processus plus efficace et plus transparent.

3.2 À cette fin, le Conseil de l'OACI pourrait être autorisé à examiner les questions soulevées et à établir des régimes réglementaires appropriés afin de réglementer de manière harmonisée les fournisseurs de services satellitaires.