



**NOTE DE TRAVAIL**

**COMITÉ JURIDIQUE — 40<sup>e</sup> SESSION**

(Montréal, 26 – 30 octobre 2026)

**Point 3 : Révision du programme général des travaux du Comité juridique**

**RÉTROSPECTIVE DES TRAVAUX MENÉS À L'OACI CONCERNANT LE POINT N° 6  
DU PROGRAMME GÉNÉRAL DES TRAVAUX DU COMITÉ JURIDIQUE :  
ÉTUDE DES QUESTIONS JURIDIQUES INTERNATIONALES RELATIVES AUX SYSTÈMES  
ET SERVICES MONDIAUX PAR SATELLITE À L'APPUI DES SERVICES  
DE NAVIGATION AÉRIENNE INTERNATIONALE**

(Note présentée par le Secrétariat)

**1. INTRODUCTION**

1.1 Les questions juridiques internationales associées aux systèmes mondiaux de navigation par satellite (GNSS) et aux systèmes de communications, navigation et surveillance/gestion du trafic aérien (CNS/ATM) sont à l'étude à l'OACI depuis des dizaines d'années. Ce travail s'est étalé sur plusieurs sessions de l'Assemblée et du Conseil, plusieurs conférences de navigation aérienne, et plusieurs réunions du Comité juridique, d'un groupe d'experts juridiques et techniques, ainsi que d'un groupe d'étude du Secrétariat, qui s'est réuni à onze reprises sur une période de près de cinq ans.

1.2 En juin 1983, le Conseil de l'OACI a fait part de son intention de créer un comité spécial chargé de prévoir les besoins en matière de navigation aérienne et activités connexes pour l'aviation civile internationale, étant entendu que l'examen approfondi de cette question porterait sur toutes les technologies nouvelles et avancées, y compris la technologie des satellites<sup>1</sup>. En novembre 1983, le Comité spécial des futurs systèmes de navigation aérienne (Comité FANS) a été créé avec le mandat suivant : *étudier les questions techniques, opérationnelles, institutionnelles et économiques, notamment les effets coûts-avantages, relatives au potentiel futur des systèmes de navigation aérienne ; recenser et évaluer les nouveaux concepts et les nouvelles technologies, y compris la technologie des satellites, susceptibles d'apporter à l'avenir des avantages pour le développement de l'aviation civile internationale, ainsi que leurs implications probables pour les usagers et les fournisseurs de ces systèmes ; et formuler des recommandations à cet égard en vue d'élaborer une projection globale à long terme pour l'évolution coordonnée de la navigation aérienne dans le cadre de l'aviation civile internationale sur une période de vingt-cinq ans. Le Comité devrait éviter les doubles emplois, et ses travaux devraient être coordonnés avec ceux de groupes existants de l'Organisation*<sup>2</sup>. Le mandat de ce comité consistait aussi à étudier les aspects institutionnels des futurs systèmes de navigation aérienne (FANS).

1.3 Les aspects institutionnels des FANS ont été examinés par les experts techniques du Comité FANS lors de ses deuxième (1985), troisième (1986) et quatrième (1988) réunions, ainsi que par le Comité spécial chargé de surveiller et de coordonner le développement du futur système de navigation

<sup>1</sup> C-DEC 109/20.

<sup>2</sup> C-DEC 110/9, par. 1. (traduction originale non disponible)

aérienne et la planification de la transition (Comité FANS II), lors de ses première (1990), deuxième (1991) et troisième réunions (1992). La 10<sup>e</sup> Conférence de navigation aérienne (5-20 septembre 1991) s'est penchée, au titre du point 4 de son ordre du jour, sur l'examen des aspects institutionnels du futur système de navigation aérienne. Elle a souligné le rôle important que l'OACI est appelée à jouer dans les futurs arrangements institutionnels, en vertu de l'article 44 de la Convention de Chicago, et a conclu que bon nombre des problèmes institutionnels et juridiques étaient interdépendants et qu'ils devaient être examinés par le Comité juridique. À l'issue de ses délibérations, la Conférence a recommandé que l'OACI accélère les travaux du Comité juridique sur les aspects institutionnels et juridiques des futurs systèmes de navigation aérienne, dans la mesure nécessaire pour mettre en œuvre le concept FANS, et que les organes de l'OACI tiennent compte, dans les travaux qu'ils mèneront sur le sujet, des résolutions pertinentes de l'Assemblée, ainsi que des principes directeurs et des lignes directrices proposés par le Comité FANS.

1.4 Le 29 juin 1988, le Conseil a décidé d'ajouter le point relatif aux aspects institutionnels et juridiques des futurs systèmes de navigation aérienne au programme général des travaux du Comité juridique<sup>3</sup>. Le titre de ce point a depuis été modifié à plusieurs reprises par l'Assemblée, le Conseil ou le Comité juridique ; il est désormais libellé comme suit : « Étude des questions juridiques internationales relatives aux systèmes et services mondiaux par satellite à l'appui des services de navigation aérienne internationale ». Comme cela est exposé plus en détail ci-dessous, les travaux menés par le Comité juridique sur ce point ont abouti à l'adoption des instruments suivants, ou y ont largement contribué : *Énoncé de politique de l'OACI sur la mise en œuvre et l'exploitation des systèmes CNS/ATM*, approuvé par le Conseil le 9 mars 1994, *Charte sur les droits et obligations des États concernant les services GNSS*<sup>4</sup>, résolution intitulée *Définition et établissement d'un cadre juridique approprié à long terme régissant la mise en œuvre du GNSS*<sup>5</sup>, résolution intitulée *Une façon pratique de faire avancer les aspects juridiques et institutionnels des systèmes de communications, navigation et surveillance et de gestion du trafic aérien (CNS/ATM)*<sup>6</sup>, et *Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI relatives à un système de gestion du trafic aérien (ATM) mondial et aux systèmes de communication, de navigation et surveillance/gestion du trafic aérien (CNS/ATM)*<sup>7</sup>. Nonobstant ce qui précède, le Comité juridique n'a pas mené de travaux de fond au titre de ce point depuis sa 33<sup>e</sup> session, tenue en 2008.

1.5 Comme l'a fait remarquer M. Assad Kotaite, ancien Président du Conseil de l'OACI, lors de l'examen par le Conseil, le 5 mars 2004, du rapport final du Groupe d'étude du Secrétariat sur les aspects juridiques des systèmes CNS/ATM, les efforts de l'OACI en matière de systèmes CNS/ATM ont commencé bien avant la date indiquée ci-dessus. Selon lui, *même si l'on avait souvent fait référence à la dixième Conférence de navigation aérienne de 1991, qui avait adopté le concept d'un système CNS/ATM, approuvé par la suite par le Conseil et l'Assemblée, c'est lors de la septième Conférence de navigation aérienne, en 1972, que l'idée d'un système de navigation aérienne par satellite avait été évoquée pour la première fois. Cette idée avait progressivement donné naissance aux programmes FANS I et FANS II dans les années 1980*. M. Kotaite a en outre souligné que *cette question, complexe non seulement d'un point de vue juridique, mais aussi d'un point de vue technologique et technique, était inscrite au programme des travaux du Comité juridique, qui était approuvé par l'Assemblée et examiné chaque année par le Conseil*<sup>8</sup>.

1.6 L'introduction de services GNSS pour répondre aux besoins de l'aviation civile internationale a été rendue possible par le déploiement opérationnel de deux constellations satellitaires de base : le système mondial de localisation (GPS) des États-Unis et le système mondial de navigation par

---

<sup>3</sup> C-DEC 124/16, par. 1.

<sup>4</sup> Résolution A32-19 de l'Assemblée

<sup>5</sup> Résolution A32-20 de l'Assemblée

<sup>6</sup> Adoptée à l'origine en tant que résolution A35-3 de l'Assemblée, actuellement appendice F de la résolution A42-5 de l'Assemblée

<sup>7</sup> Résolution A42-8 de l'Assemblée

<sup>8</sup> C-MIN 171/9, para. 47 (traduction).

satellite (GLONASS) de la Fédération de Russie<sup>9</sup>. En 1994, les États-Unis ont offert le service de localisation standard du GPS (GPS-SPS) pour répondre aux besoins de l'aviation civile internationale, et ils ont réaffirmé cette offre en 2007. Le Conseil de l'OACI a accepté ces deux offres<sup>10</sup>. En 1996, la Fédération de Russie a également offert le GLONASS pour répondre aux besoins de l'aviation civile internationale, offre que le Conseil de l'OACI a acceptée<sup>11</sup>. Ces deux États mettent à niveau leurs constellations et se sont engagés auprès de l'OACI à prendre toutes les mesures nécessaires pour maintenir la fiabilité du service. L'infrastructure GNSS globale a connu une grande évolution depuis la mise en œuvre de nouvelles constellations de base. L'Europe et la Chine ont développé de nouveaux systèmes (Galileo et BeiDou, respectivement) qui sont interopérables avec le GPS et le GLONASS mis à niveau. La Commission européenne a annoncé la fourniture des services initiaux de Galileo en 2016 et elle travaille depuis lors sur les aménagements supplémentaires nécessaires pour déclarer la pleine capacité opérationnelle. La Chine a annoncé la mise en service complète de la troisième phase du système de navigation par satellite BeiDou (BDS-3) en juillet 2020 et a offert le service ouvert BDS-3 à la communauté de l'aviation civile en 2021<sup>12</sup>.

1.7 En 2001, l'OACI a adopté des normes et pratiques recommandées (SARP) définissant les prescriptions relatives aux GNSS<sup>13</sup>. Ces SARP sous-tendent des opérations GNSS fondées sur le renforcement des signaux des constellations satellitaires de base afin de répondre aux exigences de sécurité et de fiabilité<sup>14</sup>.

1.8 La présente note rend compte de l'évolution des travaux menés par divers organes et instances de l'OACI sur les aspects institutionnels et juridiques des systèmes CNS/ATM, notamment GNSS, afin d'aider le Comité juridique à déterminer s'il y a lieu de poursuivre les travaux sur ce sujet, et, le cas échéant, de le seconder pour qu'il fournisse des orientations précises sur la portée et l'orientation des travaux futurs.

## 2. 1990-1991 : ASPECTS INSTITUTIONNELS ET JURIDIQUES DES FUTURS SYSTÈMES DE NAVIGATION AÉRIENNE

2.1 Le Comité juridique, à sa 27<sup>e</sup> session (27 mars - 12 avril 1990), a examiné le point portant sur les aspects institutionnels et juridiques des futurs systèmes de navigation aérienne, sur la base d'une note élaborée par le Secrétariat<sup>15</sup>. Cette note indiquait que la mise en place des futurs systèmes de navigation aérienne dépendrait non seulement du développement et de la disponibilité de technologies nouvelles, mais aussi, dans une large mesure, du degré de coopération des États et du consensus qui leur permettrait de mettre ces nouveaux systèmes en application dans des conditions juridiques bien définies. Après avoir approuvé à l'unanimité la nomination d'un rapporteur chargé d'étudier la question, le Comité juridique a conclu que toute étude menée en la matière devrait être coordonnée avec les travaux qui font suite aux activités du Comité FANS<sup>16</sup>.

2.2 Compte tenu des travaux menés par le Comité FANS et des ramifications institutionnelles des futurs systèmes, le Conseil a estimé que le point portant sur les aspects institutionnels et juridiques des futurs systèmes de navigation aérienne méritait la plus haute priorité dans le programme général des travaux du Comité juridique, lequel a été modifié en conséquence par le Conseil le 14 juin 1991. Conformément à

<sup>9</sup> Doc 9849, *Manuel du système mondial de navigation par satellite (GNSS)*, cinquième édition, 2025.

<sup>10</sup> C-DEC 143/12 ; C-DEC 182/7 et échange de lettres correspondant entre l'OACI et le Gouvernement des États-Unis.

<sup>11</sup> C-DEC 147/15 et échange de lettres correspondant entre l'OACI et le Gouvernement de la Fédération de Russie.

<sup>12</sup> Doc 9849, *Manuel du système mondial de navigation par satellite (GNSS)*, cinquième édition, 2025.

<sup>13</sup> Amendement n° 76 de l'Annexe 10 — *Télécommunications aéronautiques*, 16 juillet 2001.

<sup>14</sup> Doc 9849, *Manuel du système mondial de navigation par satellite (GNSS)*, cinquième édition, 2025.

<sup>15</sup> LC/27-WP/7 *Aspects institutionnels et juridiques des futurs systèmes de navigation aérienne – Note liminaire présentée par le Secrétariat*.

<sup>16</sup> Doc 9556-LC/187, *Rapport, Comité juridique, 27<sup>e</sup> session*, par. 7.1-7.8

la règle 17 du Règlement intérieur du Comité juridique, le président de l'époque avait désigné un rapporteur (M. W. Guldemann, Suisse) pour étudier la question des aspects institutionnels et juridiques des futurs systèmes de navigation aérienne et élaborer un rapport à ce sujet.

3. **1992-1993 : UTILITÉ D'UN CADRE JURIDIQUE EN CE QUI CONCERNE LES SYSTÈMES MONDIAUX DE SATELLITES DE NAVIGATION ; EXAMEN, EN CE QUI CONCERNE LES SYSTÈMES MONDIAUX DE NAVIGATION PAR SATELLITE (GNSS), DE LA CRÉATION D'UN CADRE JURIDIQUE**

3.1 À sa 28<sup>e</sup> session (11 - 22 mai 1992), le Comité juridique a conclu, à l'issue de l'examen du rapport du rapporteur sur le point consacré aux aspects institutionnels et juridiques des futurs systèmes de navigation aérienne, qu'il n'existait aucun obstacle juridique à la mise en œuvre et à la réalisation du concept de systèmes CNS/ATM, et que rien dans ce concept n'était incompatible avec la Convention de Chicago. Il a aussi approuvé les lignes directrices élaborées à la troisième réunion du Comité FANS II concernant les arrangements institutionnels acceptables relatifs à la mise en œuvre du GNSS dans le domaine de l'aviation civile. Lors de l'examen de son programme des travaux, le Comité juridique a décidé de supprimer le point n° 1 sur les aspects institutionnels et juridiques des futurs systèmes de navigation aérienne, compte tenu des travaux menés au cours de la 28<sup>e</sup> session, et d'inclure un nouveau point concernant le GNSS, classé priorité 5, et intitulé « **Utilité d'un cadre juridique en ce qui concerne les systèmes mondiaux de satellites de navigation (GNSS)** »<sup>17</sup>.

3.2 Le 17 juin 1992, lors de sa 136<sup>e</sup> session, le Conseil a décidé de modifier l'intitulé du point n° 5 du programme des travaux du Comité juridique comme suit : « **Examen, en ce qui concerne les systèmes mondiaux de navigation par satellite (GNSS), de la création d'un cadre juridique** », et d'en faire la priorité n° 1<sup>18</sup>. L'Assemblée, à sa 29<sup>e</sup> session (22 septembre - 8 octobre 1992), a approuvé le programme des travaux du Comité juridique tel que modifié par le Conseil et a reconnu qu'il était urgent que le Conseil définisse clairement les objectifs de ce point de l'ordre du jour. En conséquence, lors de sa 137<sup>e</sup> session (le 18 novembre 1992) et de sa 138<sup>e</sup> session (les 5 et 26 mars 1993), le Conseil, après avoir examiné le programme des travaux du Comité juridique, est convenu qu'en ce qui concerne le point n° 1, intitulé « **Examen, en ce qui concerne les systèmes mondiaux de navigation par satellite (GNSS), de la création d'un cadre juridique** », le Comité juridique devrait se pencher sur les questions spécifiques suivantes :

- a) la définition d'arrangements institutionnels acceptables au niveau international ;
- b) le rôle que pourrait jouer l'OACI dans la mise à disposition des GNSS à long terme ;
- c) la teneur des arrangements qui seront conclus entre l'OACI et les États mettant actuellement à disposition les GNSS ;
- d) la conformité des fournisseurs de systèmes GNSS aux normes et pratiques recommandées (SARP) pertinentes de l'OACI<sup>19</sup>.

3.3 En juillet 1993, le Président du Comité juridique de l'époque a nommé M. Kenneth Rattray (Jamaïque) rapporteur sur le thème : « **Examen, en ce qui concerne les systèmes mondiaux de navigation**

---

<sup>17</sup> Doc 9588-LC/188, *Rapport, Comité juridique, 28<sup>e</sup> session*, par. 5.1-5.8

<sup>18</sup> C-DEC 136/12

<sup>19</sup> C-DEC 138/18.

par satellite (GNSS), de la création d'un cadre juridique ». Le rapport du rapporteur<sup>20</sup>, examiné lors de la 29<sup>e</sup> session du Comité juridique, portait essentiellement sur la création d'une institution de réglementation chargée de la supervision et du contrôle des fournisseurs de GNSS, sans pour autant être propriétaire du système. Le rapporteur a proposé que le cadre juridique prenne la forme d'une convention ou d'un accord international adopté sous l'égide de l'OACI. Cet accord imposerait à un fournisseur GNSS d'obtenir une certification de l'OACI. Le rapporteur a ensuite examiné un certain nombre de questions supplémentaires, à savoir la détermination des redevances d'usage, les questions de responsabilité, les dispositions éventuelles relatives à la coopération et à la consultation entre les États parties et les fournisseurs de services, la compatibilité de la convention proposée avec d'autres instruments internationaux, ainsi que les procédures de règlement des différends. Enfin, le rapporteur a évoqué la nécessité de prévoir des dispositions transitoires qui reconnaîtraient l'existence du GPS et du GLONASS comme faisant partie intégrante de l'approche évolutive menant à la version définitive du système mondial de navigation par satellite. Afin d'offrir un point de départ concret, le rapporteur a proposé la conclusion d'un protocole d'accord entre l'OACI et les États qui fournissent ces services.

#### **4. 1994 : ÉNONCÉ DE POLITIQUE DE L'OACI SUR LA MISE EN ŒUVRE ET L'EXPLOITATION DES SYSTÈMES CNS/ATM**

4.1 Au cours de sa 139<sup>e</sup> session, alors qu'il examinait la proposition<sup>21</sup> du Secrétaire général relative à la création éventuelle d'un mécanisme CNS/ATM de l'OACI pour donner suite aux recommandations 4/5 et 8/5 de la dixième Conférence de navigation aérienne, le Conseil s'est entendu pour dire qu'il convenait d'élaborer une politique de l'OACI sur la mise en œuvre et l'exploitation des systèmes CNS/ATM<sup>22</sup>. Cette politique devrait notamment aborder des questions telles que la continuité des systèmes de navigation aérienne existants, l'accès aux nouveaux systèmes, la prévention des situations de monopole et la non-discrimination. En conséquence, le Conseil a demandé au Secrétaire général de rédiger une proposition relative à la politique générale de l'OACI en matière de CNS/ATM, définissant les éléments stratégiques à intégrer dans un cadre juridique consacré au GNSS. Le Conseil a estimé qu'il convenait d'informer le Comité juridique qu'il lui serait demandé d'inscrire dans son programme de travaux l'élaboration d'un cadre juridique pour la mise en œuvre à long terme du GNSS et que, en temps voulu, un rapporteur serait désigné par la présidence du Comité juridique.

4.2 Le 9 mars 1994, le Conseil a approuvé l'Énoncé de politique de l'OACI sur la mise en œuvre et l'exploitation des systèmes CNS/ATM, élaboré par le Secrétariat<sup>23</sup>, et a demandé au Comité juridique d'intégrer, le cas échéant, les éléments de cet énoncé dans ses propositions concernant un cadre juridique.

#### **5. 1994 : VINGT-NEUVIÈME SESSION DU COMITÉ JURIDIQUE**

5.1 Après avoir examiné le rapport du rapporteur, le Comité juridique, à sa 29<sup>e</sup> session (4-15 juillet 1994) a adopté un projet d'accord-type qui devait être conclu incessamment entre l'OACI et les fournisseurs de signaux GNSS. Le Comité juridique a aussi approuvé une liste des éléments à vérifier dans les contrats de fourniture de signaux GNSS conclus avec des fournisseurs de signaux dans l'optique de services GNSS à long terme et a recommandé au Conseil de former un groupe d'experts juridiques et techniques dont le mandat serait le suivant, compte tenu : a) du rapport du rapporteur ; b) de l'Énoncé de

<sup>20</sup> LC/29-WP/3-1 *Rapport du Rapporteur sur le point intitulé « Examen, en ce qui concerne les systèmes mondiaux de navigation par satellite (GNSS), de la création d'un cadre juridique ».*

<sup>21</sup> C-WP/9776 *Establishment of ICAO Communications, Navigation and Surveillance/Air Traffic Management (CNS/ATM) Mechanism*

<sup>22</sup> C-DEC 139/13 et 14

<sup>23</sup> C-DEC 141/13

politique de l'OACI sur la mise en œuvre et l'exploitation des systèmes CNS/ATM ; c) des rapports des 28<sup>e</sup> et 29<sup>e</sup> sessions du Comité juridique ; et d) tout autre document pertinent :

- a) examiner les différents types et les différentes formes de cadre juridique à long terme pour le GNSS, en indiquant les avantages et les inconvénients de chaque forme ainsi que leurs préférences, et, en particulier, étudier la nécessité éventuelle d'une convention ;
- b) élaborer un cadre juridique qui tiendrait compte, entre autres, des principes fondamentaux énoncés au paragraphe 6 du rapport du rapporteur ;
- c) rédiger un ou plusieurs projets de texte, y compris un contrat type s'appuyant sur la liste de vérification approuvée par le Comité juridique, à sa 29<sup>e</sup> session, en vue de leur examen par le Conseil de l'OACI.

**6. 1995-1998 : GROUPE D'EXPERTS JURIDIQUES ET TECHNIQUES  
CHARGÉ DE L'ÉLABORATION DU CADRE JURIDIQUE RELATIF  
AU GNSS (LTEP)**

6.1 À la 11<sup>e</sup> séance de sa 146<sup>e</sup> session, le 6 décembre 1995, le Conseil a créé le Groupe d'experts juridiques et techniques chargé de l'élaboration du cadre juridique relatif au GNSS. Il a aussi décidé que le LTEP devrait se voir attribuer le mandat recommandé par la 29<sup>e</sup> session du Comité juridique et entériné par la 31<sup>e</sup> session de l'Assemblée<sup>24</sup>.

6.2 Le LTEP a tenu trois réunions et a mis en place deux groupes de travail : l'un chargé d'élaborer les dispositions d'une charte définissant les principes fondamentaux du GNSS, et l'autre chargé d'examiner les questions relatives à la certification, à la responsabilité, à l'administration, aux finances, au recouvrement des coûts et aux futures structures d'exploitation du GNSS.

6.3 Il a mis au point le texte de la charte sur les droits et obligations des États concernant les services GNSS. Cette charte énonce les principes fondamentaux applicables à la mise en œuvre et à l'exploitation du GNSS, notamment en matière de sécurité de l'aviation civile internationale ; l'accès universel aux services GNSS, sans discrimination ; le respect de la souveraineté, de l'autorité et de la responsabilité des États ; la continuité, la disponibilité, l'intégrité, la précision et la fiabilité des services GNSS ; la compatibilité des arrangements régionaux avec le processus de planification et de mise en œuvre mondiales, ainsi que le principe de coopération et d'assistance mutuelle. En ce qui concerne la forme que devrait prendre la Charte, la majorité des membres du LTEP a indiqué préférer une nouvelle convention internationale, tandis qu'une minorité souhaitait qu'elle soit adoptée sous la forme d'une résolution de l'Assemblée. La majorité favorable à une convention n'a eu aucune difficulté à accepter une résolution de l'Assemblée comme disposition provisoire ou transitoire. Le Groupe d'experts a estimé que la décision concernant la forme définitive de la charte devait être laissée au Conseil ou à un autre organe compétent.

6.4 Le LTEP a formulé plusieurs autres recommandations sur des questions juridiques liées à la certification, à la responsabilité, à l'administration, aux finances et au recouvrement des coûts, ainsi qu'aux futures structures d'exploitation du GNSS. Certaines de ces recommandations soulignaient la nécessité de mener des études complémentaires sur certains sujets.

6.5 Lors de sa 153<sup>e</sup> session, le 20 mars 1998, le Conseil a décidé, après avoir examiné le rapport de la troisième réunion du LTEP, qu'un rapport sur les travaux de ce dernier devrait être soumis à la 32<sup>e</sup> session de l'Assemblée afin d'obtenir de nouvelles orientations ; et que le projet de charte sur les droits

---

<sup>24</sup> C-DEC 146/11

et obligations des États concernant les services GNSS devrait être soumis à la 32<sup>e</sup> session de l'Assemblée pour adoption<sup>25</sup>.

## 7. 1998 : CONFÉRENCE MONDIALE SUR LA MISE EN ŒUVRE DES SYSTÈMES CNS/ATM

7.1 Lors de la Conférence mondiale sur la mise en œuvre des systèmes CNS/ATM, qui s'est tenue à Rio de Janeiro du 11 au 15 mai 1998, les résultats des travaux du LTEP ont été présentés à titre d'information. La Conférence s'est prononcée en faveur de l'adoption du projet de charte en tant que cadre provisoire à court terme. Si la forme à donner à un cadre juridique à long terme faisait l'objet de controverses, l'opinion dominante était qu'une convention internationale était nécessaire pour offrir des garanties solides quant à l'accessibilité universelle et à la continuité des services ainsi qu'à d'autres questions connexes, et pour régler la question de la responsabilité. Par ailleurs, il a été convenu que la mise en œuvre des systèmes CNS/ATM ne devait pas être retardée dans l'attente de la résolution des questions juridiques. La Conférence a aussi conclu que les arrangements régionaux pouvaient contribuer à l'élaboration d'un cadre juridique et institutionnel mondial pour la mise en œuvre des systèmes CNS/ATM, y compris le GNSS, à condition qu'ils soient pleinement compatibles avec le cadre mondial, dans la mesure où celui-ci existe, et qu'ils favorisent l'interopérabilité des composantes régionales des systèmes CNS/ATM. Elle a reconnu le rôle central joué par l'OACI dans la mise en œuvre d'un système GNSS mondial à long terme, grâce à l'élaboration de SARP de nature technique et opérationnelle. Un autre point de vue exprimé lors de la Conférence était que l'examen du cadre juridique ne devait pas se limiter au GNSS, mais qu'il devait s'étendre aux autres aspects des systèmes CNS/ATM. Par ailleurs, afin de préserver la sécurité de l'aviation civile, il y avait lieu d'élaborer des mesures juridiques permettant de lutter efficacement contre toute intervention illicite potentielle dans le traitement et la circulation des données relatives aux systèmes CNS/ATM.

7.2 La Conférence mondiale a adopté les recommandations suivantes :

« Les aspects juridiques complexes de la mise en œuvre des systèmes CNS/ATM, y compris le GNSS, doivent faire l'objet de travaux complémentaires à réaliser par l'OACI. Ces travaux devraient viser à établir un cadre juridique approprié à long terme pour régir l'exploitation et la disponibilité des systèmes CNS/ATM, et porter sur l'examen d'une convention internationale à cette fin. Ils ne devraient cependant pas retarder la mise en œuvre des systèmes CNS/ATM.

[...]

Les travaux complémentaires sur cette question, dont devrait se charger l'OACI, devraient avoir les objectifs suivants :

- a) créer et développer une confiance mutuelle entre les États au sujet des systèmes CNS/ATM ;
- b) appuyer la mise en œuvre des systèmes CNS/ATM. »

## 8. 1998 : 32<sup>e</sup> SESSION DE L'ASSEMBLÉE (22 SEPTEMBRE-2 OCTOBRE 1998)

8.1 Après avoir examiné les résultats des travaux du LTEP et les recommandations de la Conférence mondiale sur les systèmes CNS/ATM, la 32<sup>e</sup> session de l'Assemblée adopte deux résolutions sur ce sujet : la résolution A32-19 intitulée « *Charte sur les droits et obligations des États concernant les services GNSS* » ; et la résolution A32-20, intitulée « *Définition et établissement d'un cadre juridique approprié à long terme régissant la mise en œuvre du GNSS* ». Dans cette dernière résolution, l'Assemblée charge le Conseil et le Secrétariat de créer un groupe d'étude du Secrétariat en vue d'assurer le suivi des

<sup>25</sup> C-DEC 153/16, par. 10.

recommandations de la Conférence de Rio et du LTEP, notamment en ce qui concerne les éléments institutionnels et la question de la responsabilité, ainsi que celle d'étudier l'élaboration d'un cadre à long terme pour régir l'exploitation des systèmes GNSS. Ce faisant, l'Assemblée entérine la décision prise par le Conseil lors de sa 154<sup>e</sup> session, le 10 juin 1998, visant à créer le groupe d'étude du Secrétariat devant se pencher sur les aspects juridiques des systèmes CNS/ATM.

8.2 La 32<sup>e</sup> session de l'Assemblée décide également de modifier le point n° 1 du programme des travaux du Comité juridique, qui ne faisait auparavant référence qu'aux GNSS, pour qu'il se lise comme suit : « **Examen de la création d'un cadre juridique en ce qui concerne les systèmes CNS/ATM, y compris les systèmes mondiaux de navigation par satellite (GNSS)** ». À cet égard, il est rappelé que, lorsque le Conseil a créé le LTEP, il lui avait confié un mandat portant uniquement sur les GNSS et non sur les autres aspects des systèmes CNS/ATM<sup>26</sup>. En conséquence, le Groupe d'experts n'a pas examiné les aspects juridiques d'autres éléments des systèmes CNS/ATM. La modification du titre du point n° 1 du Programme des travaux du Comité juridique, décidée lors de la 32<sup>e</sup> session de l'Assemblée, faisait donc suite à la recommandation formulée lors de la Conférence mondiale de 1998 sur la mise en œuvre des systèmes CNS/ATM, selon laquelle l'examen des aspects juridiques ne devait pas se limiter exclusivement au GNSS, mais s'étendre également à d'autres éléments des systèmes CNS/ATM.

## 9. 1999-2004 : TRAVAUX DU GROUPE D'ÉTUDE DU SECRÉTARIAT CHARGÉ DES ASPECTS JURIDIQUES DES SYSTÈMES CNS/ATM

9.1 Le Groupe d'étude du Secrétariat chargé des aspects juridiques des systèmes CNS/ATM s'est réuni à onze reprises entre avril 1999 et janvier 2004, et a présenté des rapports d'étape périodiques au Conseil. Un rapport d'avancement sur les travaux du groupe d'étude a été présenté à la 33<sup>e</sup> session de l'Assemblée en 2001, laquelle a décidé que les travaux sur les aspects juridiques des systèmes CNS/ATM devaient se poursuivre afin de finaliser le concept d'un cadre contractuel pour les systèmes CNS/ATM, à titre provisoire, et de définir la voie à suivre pour sa mise en œuvre, notamment la possibilité de mettre en place une convention internationale. En application de cette décision, le Groupe d'étude du Secrétariat chargé des aspects juridiques des systèmes CNS/ATM a achevé ses travaux en janvier 2004. Il a passé en revue le cadre juridique existant applicable aux systèmes CNS/ATM, recensé certaines lacunes, délibéré en détail sur un cadre contractuel pour ces systèmes et étudié la possibilité de mettre en place une convention internationale à cette fin.

9.2 Il a mené des discussions approfondies et est convenu d'un ensemble de dispositions contractuelles sous la forme d'un « projet de cadre contractuel relatif à la fourniture de services GNSS ». Bien que ce document ait reçu l'approbation de la majorité des membres du groupe, des divergences de vues ont subsisté quant à la portée et au caractère contraignant de ce cadre. Certains membres l'ont considéré comme un contrat type facultatif et non contraignant, que les États ou d'autres parties étaient libres d'accepter ou non. D'autres ont estimé que, pour maintenir le degré d'uniformité souhaité et offrir des garanties indispensables pour susciter la confiance à l'égard des systèmes CNS/ATM, le cadre devrait comporter un certain nombre d'éléments communs obligatoires, contraignants pour les parties. Selon eux, ces éléments devraient prendre la forme d'un accord intergouvernemental et seraient susceptibles, à terme, d'évoluer progressivement vers une convention internationale. Bien que des discussions approfondies aient été menées au cours de plusieurs réunions, le groupe n'est pas parvenu à un consensus sur la question d'une convention internationale.

9.3 En son sein, deux courants de pensée se sont dégagés concernant une convention internationale devant servir de cadre juridique sur le long terme pour régir le fonctionnement des systèmes GNSS : d'un côté, certains estimaient qu'il était prématuré d'élaborer et de rédiger une convention internationale à ce stade, car l'expérience acquise en matière de mise en œuvre des systèmes CNS/ATM, et

---

<sup>26</sup> C-DEC 146/11

du GNSS en particulier, était encore insuffisante ; de l'autre, un courant de pensée estimait qu'une convention internationale était nécessaire et souhaitable.

9.4 Le 5 mars 2004, lors de l'examen par le Conseil du rapport final du groupe d'étude du Secrétariat, un participant a indiqué que, puisqu'aucun consensus ne s'était dégagé sur la nécessité d'établir une convention internationale, le Conseil devrait prendre note du fait que les études de l'OACI sur les aspects juridiques de la mise en œuvre des systèmes CNS/ATM avaient été exhaustives, et recommander à la 35<sup>e</sup> session de l'Assemblée que l'OACI considère que ses travaux de recherche juridique étaient achevés et concentre ses efforts sur les aspects techniques de la mise en œuvre des systèmes CNS/ATM. Plusieurs représentants du Conseil ont estimé qu'il était prématuré, à ce stade, d'élaborer et de rédiger une convention internationale. D'autres ont souligné que l'étude sur les aspects juridiques des systèmes CNS/ATM devait se poursuivre. Pour étayer ce point de vue, ils ont avancé que, dans la mesure où les communications radio par satellite devaient à terme devenir le seul outil utilisé pour la gestion du trafic aérien, il convenait de tenir compte de la nécessité de mettre en place de nouveaux accords internationaux régissant la mise en œuvre et l'exploitation du futur système GNSS. Ces dispositions devraient notamment garantir une sécurité juridique suffisante aux États qui s'appuieraient sur les indications fournies par d'autres États concernant leurs obligations au titre de l'article 28 de la Convention de Chicago. Elles devraient également établir un cadre de responsabilité complet, cohérent et coordonné englobant les activités liées au système GNSS.

9.5 Tout en tenant compte de l'importance majeure des aspects juridiques liés à la mise en œuvre des systèmes CNS/ATM, le Conseil a décidé de renvoyer la question à la 35<sup>e</sup> session de l'Assemblée afin de déterminer quelles mesures supplémentaires pourraient être prises à ce sujet.

## 10. 2004 : 35<sup>e</sup> SESSION DE L'ASSEMBLÉE (28 SEPTEMBRE-8 OCTOBRE 2004)

10.1 Lors de sa 35<sup>e</sup> session, l'Assemblée a examiné ce point en se fondant sur la note A35-WP/75 présentée par le Secrétariat, la note A35-WP/125 présentée par les 41 membres de la Conférence européenne de l'aviation civile, la note A35-WP/179 présentée par les 21 États membres de la Commission latino-américaine de l'aviation civile, la note A35-WP/215 présentée par l'Association du transport aérien international et la note A35-WP/216 présentée par les États-Unis. La Commission juridique a tenu compte des points de vue divergents exprimés dans les notes de travail susmentionnées, qui comportaient plusieurs propositions visant notamment à envisager l'établissement d'une convention internationale, à adopter un cadre contractuel pour, à terme, atteindre l'objectif de mise en place d'un instrument mondial de droit international, ou encore à suspendre les travaux relatifs à un nouveau « cadre juridique à long terme » jusqu'à la prochaine session ordinaire de l'Assemblée. Sur recommandation de la Commission juridique, l'Assemblée a adopté la résolution A35-3 intitulée « *Une façon pratique de faire avancer les aspects juridiques et institutionnels des systèmes de communications, navigation et surveillance/gestion du trafic aérien (CNS/ATM)* ».

10.2 La résolution A35-3 rappelle que l'OACI a consacré des ressources considérables à l'étude des aspects juridiques et institutionnels des systèmes CNS/ATM dans le cadre de travaux de l'Assemblée, du Conseil, du Comité juridique, d'un groupe d'experts juridiques et techniques et d'un groupe d'étude, produisant un dossier détaillé des questions, enjeux et préoccupations auxquels la communauté mondiale est confrontée et permettant de les comprendre. Le paragraphe 3 du dispositif de la résolution invite les États contractants à envisager aussi de faire appel aux organismes régionaux pour créer les mécanismes qui contribueront à la prise en compte des questions juridiques ou institutionnelles qui pourraient faire obstacle à la mise en œuvre des systèmes CNS/ATM dans la région, tout en veillant à ce que ces mécanismes soient compatibles avec la Convention de Chicago et le droit public international. La résolution invite en outre le Secrétaire général à veiller et, s'il y a lieu, à apporter son concours à l'élaboration de cadres contractuels auxquels les parties puissent adhérer, fondés notamment sur la structure et le modèle proposés par les membres de la Conférence européenne de l'aviation civile (CEAC) et d'autres commissions régionales de l'aviation civile, et sur le droit international.

**11. 2007-2008 : EXAMEN DE LA CRÉATION D'UN CADRE JURIDIQUE EN CE QUI CONCERNE LES SYSTÈMES CNS/ATM, Y COMPRIS UN SYSTÈME MONDIAL DE NAVIGATION PAR SATELLITE (GNSS) ET DES ORGANISMES MULTINATIONAUX RÉGIONAUX**

11.1 Au cours de la 36<sup>e</sup> session de l'Assemblée (du 18 au 28 septembre 2007), EUROCONTROL, au nom des membres de la Conférence européenne de l'aviation civile (CEAC), a communiqué à l'Assemblée les progrès réalisés dans la mise en œuvre de la résolution A35-3. EUROCONTROL a mis en lumière l'importance du cadre contractuel pour aborder les questions juridiques et institutionnelles liées au GNSS au niveau régional, et a indiqué que le modèle élaboré au niveau européen constituerait un outil souple et facile à mettre en œuvre, capable de s'adapter aux exigences spécifiques des différentes régions. EUROCONTROL a indiqué à l'Assemblée que le cadre contractuel de la CEAC avait été adopté au niveau européen et qu'il serait prochainement soumis à l'OACI pour examen, voire validation. La question cruciale de la responsabilité serait traitée dans ce cadre.

11.2 La Commission juridique a estimé qu'une fois qu'un modèle de cadre juridique régional aurait été élaboré par les membres de la CEAC, il pourrait être diffusé par l'intermédiaire de l'OACI à ses États membres, et que les États intéressés pourraient utiliser ces informations comme document d'orientation pour élaborer leurs propres cadres juridiques régionaux, le cas échéant. Compte tenu de ce qui précède, la 36<sup>e</sup> session de l'Assemblée a décidé de modifier l'intitulé de ce point (qui figurait alors en 3<sup>e</sup> position de l'ordre des priorités du programme des travaux du Comité juridique) afin d'inviter les organismes multinationaux régionaux à participer à l'examen d'un cadre juridique. Le nom du point modifié se lit donc comme suit : « *Examen de la création d'un cadre juridique en ce qui concerne les systèmes CNS/ATM, y compris un système mondial de navigation par satellite (GNSS), et les organismes multinationaux régionaux* ».

11.3 Au cours de la 33<sup>e</sup> session du Comité juridique (du 21 avril au 2 mai 2008), EUROCONTROL a présenté une note de travail<sup>27</sup> dans laquelle l'accord-cadre européen est présenté comme mécanisme régional, en réponse à l'invitation adressée aux organismes multinationaux régionaux de donner suite à la résolution A35-3 de l'Assemblée. Le Comité juridique a pris connaissance de la note présentée par EUROCONTROL.

**12. 2009 – 2018 : AUCUNE ÉVOLUTION MAJEURE**

12.1 Durant la 34<sup>e</sup> session du Comité juridique (du 9 au 17 septembre 2009), aucune évolution particulière n'a été signalée concernant les travaux en cours du Comité juridique relatifs au point « *Examen de la création d'un cadre juridique en ce qui concerne les systèmes CNS/ATM, y compris les systèmes mondiaux de navigation par satellite (GNSS), et les organismes multinationaux régionaux* ». À cet égard, il convient de rappeler que la 34<sup>e</sup> session du Comité juridique a été principalement consacrée à l'examen des projets d'instruments élaborés par le sous-comité chargé de la recherche de solutions aux menaces nouvelles et émergentes. Ces instruments ont finalement donné naissance à la Convention de Pékin et à son Protocole de 2010.

12.2 Le Programme des travaux du Comité juridique, ainsi que la hiérarchisation des points y afférents, ont été examinés par le Conseil à la troisième séance de sa 197<sup>e</sup> session en novembre 2012. À cette occasion, le Conseil a décidé de faire passer le point « *Examen de la création d'un cadre juridique en ce qui concerne les systèmes CNS/ATM, y compris les systèmes mondiaux de navigation par satellite (GNSS)*,

---

<sup>27</sup> LC/33-WP/4-8 : Une marche à suivre concrète : modèle d'accord-cadre pour la mise en œuvre, la fourniture, l'exploitation et l'utilisation d'un système mondial de navigation par satellite à des fins de navigation aérienne

*et les organismes multinationaux régionaux* » du 3<sup>e</sup> au 4<sup>e</sup> rang des priorités du programme des travaux du Comité juridique.

12.3 Au cours de la 35<sup>e</sup> session du Comité juridique (du 6 au 15 mai 2013), des tentatives ont été faites pour supprimer le point 4 « *Examen de la création d'un cadre juridique en ce qui concerne les systèmes CNS/ATM, y compris les systèmes mondiaux de navigation par satellite (GNSS), et les organismes multinationaux régionaux* » du programme des travaux du Comité juridique. Bien qu'aucune évolution pertinente n'ait été notée à ce sujet depuis 2008, la 35<sup>e</sup> session du Comité juridique a décidé de maintenir ce point à l'ordre du jour du programme des travaux, étant donné que certains États avaient indiqué ne pas avoir bénéficié de l'assistance technique nécessaire à la mise en œuvre des systèmes CNS/ATM.

12.4 Au cours de la 38<sup>e</sup> session de l'Assemblée (du 24 septembre au 4 octobre 2013), une délégation a estimé que ce point pouvait être retiré du programme des travaux ou voir sa priorité revue à la baisse, compte tenu des documents déjà élaborés par l'OACI et du fait que ni le Comité juridique ni la Commission juridique n'avaient réalisé de travaux à cet effet depuis neuf ans. La Commission africaine de l'aviation civile (CAFAC) s'est opposée au retrait de ce point du programme des travaux du Comité juridique ou à la réduction de sa priorité au sein de celui-ci, et a demandé que le Secrétaire général élabore des éléments indicatifs sur la mise en œuvre des systèmes CNS/ATM. Sur recommandation de la Commission juridique, la 38<sup>e</sup> session de l'Assemblée a décidé de maintenir ce point à l'ordre du jour du Comité juridique en lui accordant le niveau de priorité 4.

12.5 Au cours de la 203<sup>e</sup> session du Conseil (du 15 septembre au 14 novembre 2014), un représentant a demandé que le point 4 « *Examen de la création d'un cadre juridique en ce qui concerne les systèmes CNS/ATM, y compris les systèmes mondiaux de navigation par satellite (GNSS), et les organismes multinationaux régionaux* » soit abordé en priorité, car la mise en place dudit cadre juridique est essentielle pour formaliser les droits liés au GNSS et faciliter l'utilisation de ce dernier. Soulignant que les systèmes CNS/ATM, et plus particulièrement le GNSS, constituaient des éléments essentiels aux mises à niveau par blocs du système de l'aviation (ASBU), le représentant a insisté sur la nécessité d'aligner le cadre juridique envisagé sur le cadre global de ces mises à niveau par blocs. Un autre représentant a estimé que même si aucun progrès ne semblait avoir été fait récemment sur ce point, cela ne devait pas remettre en cause l'importance de la mise en place du cadre juridique. Le domaine des systèmes CNS/ATM, et celui des satellites en particulier, évoluait de jour en jour. Des propositions ont été formulées concernant des systèmes mondiaux de surveillance dépendante automatique en mode diffusion (ADS-B) qui devraient entrer en service dans les prochains mois. D'autres initiatives ont été envisagées pour mettre en place des systèmes mondiaux susceptibles de répondre aux besoins de l'aviation en matière de communications entre réseaux associées au stockage à distance (dans le nuage) pour la surveillance en temps réel de données de vol, lesquelles revêtaient une importance particulière pour le suivi mondial des vols. Il conviendrait, à un certain moment, de procéder à un examen juridique, dans chacun des États concernés, de ces services fournis à l'échelle mondiale, car, en vertu de la Convention de Chicago, ce sont les États qui assument la responsabilité de fournir ces services, sur la base des renseignements reçus d'autres États. En proposant donc de maintenir ce point à l'ordre du jour, le représentant a souligné que l'absence apparente de progrès ces derniers temps ne signifiait pas pour autant qu'un tel cadre juridique ne serait pas nécessaire à l'avenir. Nonobstant les avis exprimés ci-dessus, le Conseil a décidé de modifier l'ordre de priorité du point figurant au programme des travaux du Comité juridique, le faisant passer de la 4<sup>e</sup> à la 5<sup>e</sup> place<sup>28</sup>.

12.6 Par la suite, le programme des travaux a été révisé lors de la 36<sup>e</sup> session du Comité juridique (du 30 novembre au 3 décembre 2015), et ce point a été reclassé au niveau de priorité 4. Bien que l'OACI n'ait mené aucune activité majeure concernant ce point, le Secrétariat a accepté de continuer à suivre et à surveiller les évolutions pertinentes selon que de besoin.

<sup>28</sup> C-DEC 203/5

12.7 Lors de sa 207<sup>e</sup> session (du 11 janvier au 11 mars 2016), le Conseil a examiné les résultats de la 36<sup>e</sup> session du Comité juridique. Au cours de la discussion, un représentant a estimé que ce point devait être considéré comme une question importante par le comité juridique, soulignant que de nombreuses activités avaient été menées par le groupe d'experts sur le GNSS concernant le GPS, le GLONASS, Galileo et la toute nouvelle constellation chinoise BeiDou. Le représentant a évoqué la mise en œuvre du GNSS, qui a eu des incidences sur les responsabilités des États en vertu de l'article 28 de la Convention de Chicago lorsqu'un État utilisait ces signaux pour fournir des services de navigation aérienne sans toutefois en avoir le contrôle. Il a souligné que les États membres devaient avoir l'assurance que les signaux et services GNSS proposés dans leur espace aérien répondaient aux spécifications de performance appropriées en matière d'intégrité, de fiabilité, de précision et de continuité, et que les responsabilités étaient clairement définies. Constatant qu'il n'existait aucun cadre global offrant la sécurité juridique nécessaire aux États ou aux entreprises dans le contexte mondial, le représentant a souligné que le recours aux législations et procédures nationales ne suffisait pas pour relever efficacement le défi posé par les progrès technologiques. Tenant compte du fait que cette question était restée en suspens depuis un certain temps sans que des mesures importantes n'aient été prises, il a souligné l'importance de ce sujet du point de vue de l'utilisation des signaux GNSS en toute sécurité. À ce titre, il a proposé que le cadre juridique du GNSS, classé en quatrième position, se fasse attribuer une plus grande priorité dans le programme des travaux du Comité juridique. Il a réaffirmé l'importance de l'examen, par le Secrétariat ou le Comité juridique, de la question de l'article 28 de la Convention relative à la responsabilité découlant de l'utilisation de signaux qui ne relèvent pas du contrôle de l'État lui-même. Un autre représentant a fait remarquer que, dans la mesure où les travaux sur ce point n'avaient pas progressé au cours des dix dernières années et que la seule mesure envisagée consistait à suivre et à observer la situation, il serait opportun de rehausser la priorité accordée à ce dossier si des problèmes juridiques se posaient concernant la mise en œuvre du GNSS. À défaut, il a indiqué que la meilleure solution serait de retirer ce point du programme des travaux. À titre de solution de compromis, le Conseil a décidé de maintenir ce point à l'ordre du jour du Comité juridique, en lui accordant la même priorité.

### 13. **2018 : ÉTUDE DES QUESTIONS JURIDIQUES INTERNATIONALES RELATIVES AUX SYSTÈMES MONDIAUX DE NAVIGATION PAR SATELLITE**

13.1 À la suite des décisions prises par le Conseil demandant au Comité juridique de revoir le libellé actuel de ce point pour mieux rendre compte des progrès enregistrés dans le domaine technologique, notamment l'adoption du Plan mondial de navigation aérienne (GANP) et d'autres initiatives telles que la navigation par satellite et le suivi mondial des vols, la 37<sup>e</sup> session du Comité juridique (du 4 au 7 septembre 2018) a reformulé le titre de ce point comme suit : « *Étude des questions juridiques internationales relatives aux systèmes et services mondiaux par satellite (GNSS)* », en tenant compte des résultats de la 13<sup>e</sup> Conférence de navigation aérienne, qui avait examiné l'état des technologies actuelles et futures en matière de système mondial de navigation aérienne. Lors de la cinquième séance de sa 215<sup>e</sup> session, le 7 novembre 2018, le Conseil, après avoir examiné le rapport de la 37<sup>e</sup> session du Comité juridique, a attribué le numéro de priorité 8 au point « *Étude des questions juridiques internationales relatives aux systèmes mondiaux par satellite* ».

### 14. **2019 : ÉTUDE DES QUESTIONS JURIDIQUES INTERNATIONALES RELATIVES AUX SYSTÈMES ET SERVICES MONDIAUX PAR SATELLITE À L'APPUI DES SERVICES DE NAVIGATION AÉRIENNE INTERNATIONALE**

14.1 Lors de la troisième séance de sa 216<sup>e</sup> session, le 22 février 2019, le Conseil a demandé que soit examinée plus avant la proposition visant à élargir le champ d'application de l'étude juridique au-

délà du GNSS afin d'y inclure d'autres systèmes de navigation aérienne ayant une couverture mondiale.<sup>29</sup> À cet égard, les résultats de la 13<sup>e</sup> Conférence de navigation aérienne ont été pris en compte.<sup>30</sup> Pour résumer les délibérations, le Président du Conseil a confirmé que le point 8 du programme des travaux du Comité juridique couvrirait désormais les systèmes et services mondiaux par satellite, tels que la surveillance dépendante automatique en mode diffusion (ADS-B) par satellite et les services météorologiques par satellite. Insistant sur le fait que depuis l'avènement du GPS et du système GLONASS, il y a eu une transformation importante, au profit du secteur privé, de la propriété des systèmes par satellite à l'appui des services de navigation aérienne internationale, il a souligné la nécessité que le Comité juridique, qui est composé d'experts juridiques désignés par les États membres, puise également dans l'expertise pertinente du secteur privé lorsqu'il abordera le point 8 de son programme des travaux.

14.2 Conformément à la demande du Conseil, la 40<sup>e</sup> session de l'Assemblée (du 24 septembre au 4 octobre 2019) a reformulé le libellé de ce point comme suit : « *Étude des questions juridiques internationales relatives aux systèmes et services mondiaux par satellite à l'appui des services de navigation aérienne internationale* », tout en le conservant en huitième position dans le programme des travaux<sup>31</sup>.

## 15. 2022 : 38<sup>e</sup> SESSION DU COMITÉ JURIDIQUE (22-25 MARS 2022) ET 41<sup>e</sup> SESSION DE L'ASSEMBLÉE (27 SEPTEMBRE-7 OCTOBRE 2022)

15.1 Lors de sa 38<sup>e</sup> session, le Comité juridique a reclassé ce point, le faisant passer de la 8<sup>e</sup> à la 6<sup>e</sup> place dans le programme des travaux<sup>32</sup>.

15.2 Au cours de la 41<sup>e</sup> session de l'Assemblée, la Commission africaine de l'aviation civile (CAFAC) a présenté une note de travail en son nom propre et au nom de 54 États africains<sup>33</sup>. La note indiquait que certains aspects du GNSS nécessitaient des cadres/instruments juridiques supplémentaires pour guider : a) les services opérationnels ; et b) l'introduction d'un plus grand nombre de satellites dans la constellation GNSS. Il était indiqué dans la note qu'en raison de l'application accrue du GNSS comme principal moyen d'aide à la navigation pendant toutes les phases de vol, il était important d'assurer la sécurité, la disponibilité et la continuité du GNSS. Tout en tenant compte du fait que le point « Étude des questions juridiques internationales relatives aux systèmes et services mondiaux par satellite à l'appui des services de navigation aérienne internationale (GNSS) » avait longtemps figuré au programme général des travaux du Comité juridique sans avoir progressé récemment, la note prenait position en faveur d'un changement de priorité du point et indiquait qu'il fallait élaborer des règlements pour tenir compte de la probabilité de propriété privée des systèmes de satellites supportant la navigation aérienne internationale en termes d'implications pour les États membres. Tout en reconnaissant que l'application des mesures proposées dans la note de travail aurait des incidences financières pour l'Organisation, il a été fait savoir que cela ne devrait pas dissuader la reprise des travaux de l'OACI concernant l'élaboration d'un cadre/instrument juridique couvrant les aspects des opérations du GNSS à l'appui du système ATM mondial.

15.3 Le Secrétariat a donc présenté le contexte historique des travaux précédemment menés par l'Organisation sur cette question depuis qu'elle a été ajoutée au programme des travaux du Comité juridique en 1988. Il a en outre indiqué que les États qui fournissaient les services GNSS avaient établi des

<sup>29</sup> C-DEC 216/3

<sup>30</sup> C-DEC 217/3, par. 8.

<sup>31</sup> A40-WP/617 *Rapport de la Commission juridique sur la partie « Généralités » et sur les points 37, 38, 39 et 40 de l'ordre du jour.*

<sup>32</sup> Doc 10195-LC/38, *Rapport de la 38<sup>e</sup> session du Comité juridique*

<sup>33</sup> A41-WP/208, révision n° 1, *Une façon pratique de faire avancer les aspects juridiques et institutionnels des systèmes de communications, navigation et surveillance/gestion du trafic aérien (CNS/ATM).*

arrangements avec l'OACI dans le cadre de l'échange de lettres relatives au système mondial de localisation (GPS) des États-Unis, qui avait eu lieu en 1994 et été réaffirmé en 2007, au système GLONASS de la Fédération de Russie, en 1996, et au système BeiDou de la Chine, en 2022. Ces arrangements prévoient l'utilisation gratuite des signaux, l'assurance de la conformité aux SARP et un préavis d'au moins six ans avant tout arrêt du service. Le Secrétariat a fait observer que, comme pour d'autres services de navigation aérienne à longue portée, les instruments de droit aérien international demeurent applicables aux services GNSS et que par conséquent l'exploitation et l'utilisation actuelles de systèmes GNSS ne peuvent se faire en dehors d'un large cadre juridique. Il a fait remarquer qu'il avait continué de suivre toute évolution justifiant la reprise des travaux de fond sur ce point, mais qu'il n'avait relevé aucun fait nouveau qui aurait nécessité de prendre en compte d'autres instruments juridiques en sus des résolutions de l'Assemblée en vigueur. Néanmoins, le Secrétariat s'est dit ouvert aux propositions concrètes que les États pourraient formuler pour reprendre ou faire avancer les travaux sur ce point.

15.4 La 41<sup>e</sup> session de l'Assemblée a décidé de conserver ce point dans le programme des travaux du Comité juridique et de le maintenir en 6<sup>e</sup> position. Ce faisant, l'Assemblée a estimé qu'un changement du niveau de priorité attribué à ce point n'était pas susceptible de produire les résultats escomptés. Au contraire, compte tenu de la disponibilité du Secrétariat à se pencher sur les propositions concrètes des États ainsi que la proposition, largement soutenue, de passer en revue les travaux déjà menés sur ce point, il serait peut-être utile de se concentrer sur les éléments de fond des travaux à réaliser plutôt que sur la redéfinition des priorités de ce point, afin de clarifier les mesures devant être prises à l'avenir<sup>34</sup>. L'Assemblée a donc prié instamment les États à présenter des propositions concrètes afin que le Comité juridique puisse reprendre ses travaux sur ce point.

## 16. 2025 : 42<sup>e</sup> SESSION DE L'ASSEMBLÉE (23 SEPTEMBRE-3 OCTOBRE 2025)

16.1 Lors de sa 42<sup>e</sup> session, l'Assemblée a maintenu ce point à la 6<sup>e</sup> place de la liste des priorités, tout en prenant note de la proposition du Secrétariat de mener une enquête auprès de l'ensemble des États membres de l'OACI et de certaines organisations internationales afin d'évaluer leurs besoins en vue de la reprise des travaux sur ce point.<sup>35</sup> L'Assemblée a été informée qu'aucune proposition concrète concernant la reprise des travaux n'a été reçue de la part des États.

16.2 L'Assemblée a aussi examiné une note de travail présentée par l'Afrique du Sud<sup>36</sup> qui prie instamment l'Assemblée de confier aux organes compétents de l'OACI des séries de travaux essentiels se rapportant à la surveillance continue des conditions d'activité de l'aviation afin de recenser les risques possibles, y compris les mesures d'atténuation relatives à la mise en œuvre des systèmes CNS/ATM, ainsi que les effets possibles d'une augmentation de la rentrée d'objets spatiaux et des opérations à plus haute altitude. La note suggère en outre que le Comité juridique de l'OACI soit chargé de créer une matrice des risques concernant les aspects étudiés et considérés comme ayant été traités dans la Convention de Chicago et les SARP/PANS pertinentes, pour examen par les États. Compte tenu des divergences de vues exprimées par les États lors des discussions qui ont suivi, l'Assemblée a décidé de renvoyer la question au Comité juridique afin qu'il détermine si les éléments couverts par la proposition de l'Afrique du Sud pourraient s'inscrire dans un champ d'application plus large du point 6.

---

<sup>34</sup> A 41-WP/649 *Rapport de la Commission juridique sur la partie « Généralités » et sur les points 40, 41, 42 et 43 de l'ordre du jour.*

<sup>35</sup> A42-WP/699 *Rapport de la Commission juridique sur la partie « Généralités » et sur les points 28 et 29 de l'ordre du jour.*

<sup>36</sup> A42-WP/90 *Étude des questions juridiques internationales relatives aux systèmes et services mondiaux par satellite à l'appui des services de navigation aérienne internationale.*

**17. SUITE À DONNER PAR LE COMITÉ**

17.1 Le Comité juridique est invité à prendre note des informations figurant dans la présente note en vue de mener ses travaux.

— FIN —