



COMITÉ JURIDIQUE — 33^e SESSION

(Montréal, 21 avril – 2 mai 2008)

Point 4 : Examen d'autres points du programme général des travaux du Comité juridique — Examen, en ce qui concerne les systèmes CNS/ATM, y compris les systèmes mondiaux de navigation par satellite (GNSS) et les organismes multinationaux régionaux, de la création d'un cadre juridique

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

(Document présenté par les 42 États contractants, membres de la Conférence européenne de l'aviation civile. Ce document a été élaboré et coordonné par EUROCONTROL)

1. INTRODUCTION

1.1 Dans sa Résolution A36-26 adoptée à sa 36^e session (18-28 septembre 2007), l'Assemblée, dans sa volonté de poursuivre la politique de l'OACI dans le domaine juridique, s'est penchée en particulier, à l'Appendice F, sur « 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) ». Les États contractants étaient invités à envisager de faire appel aux organismes régionaux pour créer les mécanismes qui permettront de prendre en compte les questions juridiques ou institutionnelles qui pourraient faire obstacle à la mise en œuvre des systèmes CNS/ATM et à communiquer les initiatives régionales au Conseil. Le Secrétaire général était, quant à lui, chargé de veiller et, s'il y a lieu, d'apporter son concours à l'élaboration de cadres contractuels, fondés sur la structure et le modèle proposés par les États membres de la CEAC et les autres commissions régionales d'aviation civile. Enfin, le Conseil était chargé d'enregistrer ces initiatives régionales, de les évaluer et de les rendre publiques aussitôt que possible.

1.2 C'est conformément à l'Appendice F de la Résolution A36-26 de l'Assemblée et à la demande formulée par plusieurs États à la dernière Assemblée que le présent document d'information est soumis au Comité juridique. Il constitue le modèle de cadre juridique élaboré en Europe aux fins de la mise en œuvre, la fourniture, l'exploitation et l'utilisation du GNSS pour les besoins de la navigation aérienne.

¹ Les versions espagnole et française sont fournies par EUROCONTROL.

2. L'ÉLABORATION DU MODÈLE DE CADRE

2.1 Le régime que connaît actuellement le CNS/ATM par satellite ne constitue pas une solution satisfaisante pour traiter les questions juridiques inhérentes à l'évolution des technologies. Si les annexes de la Convention de Chicago (essentiellement l'Annexe 10) ont progressé au même rythme que les avancées technologiques et opérationnelles, une certitude fait toujours défaut quant aux conséquences découlant de ces avancées sur les plans juridique et institutionnel.

2.2 La nécessité d'un cadre juridique et institutionnel global résulte des implications des systèmes mondiaux de navigation, de leur dimension multimodale et de la multiplicité des intervenants. En règle générale, les États souhaitent particulièrement comprendre ce qu'il en est de leurs responsabilités au titre de l'article 28 de la Convention de Chicago dans cet environnement, ainsi que des questions de responsabilité civile connexes et des moyens grâce auxquels la sécurité et la fiabilité du ou des systèmes peuvent leur être garantis. Dans un contexte mondial, ils estiment que le fait de s'en remettre aux législations et procédures nationales n'offre pas un moyen suffisamment robuste et efficace pour couvrir les exigences propres à de tels systèmes. Par conséquent, la clarté et la certitude juridique sont des questions essentielles qui doivent être abordées. C'est dans ce contexte que le modèle d'accord-cadre (Appendice A) a été élaboré.

3. SYSTÈMES ACTUELS ET PRÉVUS

3.1 Outre les systèmes GPS et GLONASS, plusieurs initiatives sont en cours de développement pour offrir des services de navigation améliorés et des systèmes complémentaires. Les projets WAAS, EGNOS, GAGAN et GALILEO soulignent la dimension planétaire du GNSS et la nécessité d'entretenir durablement la coopération et les complémentarités dans ce domaine.

3.2 Le modèle d'accord-cadre joint prend en considération, notamment, les développements européens relatifs à EGNOS et GALILEO. Il est soumis à l'OACI et aux autres États sous un format générique, propre à faciliter sa mise en œuvre compte tenu de toute exigence régionale spécifique.

4. L'ACCORD-CADRE

4.1 Le modèle d'accord-cadre joint n'est pas entièrement nouveau. Il a déjà été soumis et examiné à la 33^e Assemblée, qui a demandé qu'il lui soit donné une forme finale, à titre de jalon intérimaire sur la voie de l'élaboration d'une éventuelle convention. Ce modèle a été adapté afin de refléter les derniers développements dans le domaine.

4.2 Le modèle d'accord-cadre repose sur une approche à deux niveaux. Au premier niveau, il offre un accord réglementaire régissant les questions de droit public, dont la certification, la responsabilité et l'arbitrage. Au second niveau, il énonce des modalités contractuelles d'ordre privé entre les différents partenaires, qui laisseraient à ces derniers un degré d'autonomie très large sous réserve de certains éléments obligatoires définis par l'accord réglementaire. Ces éléments obligatoires concerneraient, entre autres, le respect des SARP pour ce qui est de facteurs tels que la continuité, la disponibilité, l'intégrité, la précision, la fiabilité, la responsabilité, la couverture obligatoire des risques, le recours à l'arbitrage et la renonciation au droit d'invoquer l'immunité souveraine. L'harmonisation de ces clauses essentielles des contrats permettrait d'établir un cadre dans lequel le rôle et les responsabilités de toutes les parties prenantes seraient clairs pour tous et les relations parfaitement définies.

4.3 L'accord-cadre proposé dans le présent document n'est pas une convention GNSS. S'il comprend des éléments obligatoires, il crée également un cadre souple et facile d'accès, couvrant tous les aspects juridiques et institutionnels liés au GNSS au niveau régional, et harmonise les relations contractuelles entre les parties en cause, offrant clarté et sécurité juridique.

5. CONCLUSION

5.1 Comme indiqué ci-dessus, cette démarche a bénéficié de l'appui constant et soutenu de ceux qui considèrent qu'en l'état, le cadre juridique et institutionnel CNS/ATM n'offre pas de réponses satisfaisantes aux demandes et aux attentes des États et des autres parties qui souhaitent identifier convenablement et adopter le système GNSS dans le cadre d'un nouveau service CNS. Le présent modèle d'accord-cadre a pour objectif d'apporter la clarté juridique et la certitude par la voie de l'établissement d'un cadre juridique à l'usage des entités et des personnes participant à la mise en œuvre, la fourniture, l'exploitation et l'utilisation du GNSS pour les besoins de la navigation aérienne, qui régit les relations entre ces entités et personnes intervenant dans les activités GNSS. Il est présenté sous la forme d'un modèle générique afin que les États concernés puissent l'adapter aux besoins et aux spécificités de leurs régions respectives.

APPENDICE

ACCORD-CADRE CONCLU ENTRE LES GOUVERNEMENTS DE

CONCERNANT 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

1. OBJECTIFS

1.1 Le présent accord a pour objet d'établir un cadre juridique à l'usage des entités et personnes intervenant dans la mise en œuvre, la fourniture, l'exploitation et l'utilisation du GNSS à des fins de navigation aérienne au-dessus du territoire des Parties contractantes et dans l'espace aérien relevant de leur responsabilité, et de réglementer les relations entre ces entités et les personnes qui participent aux activités GNSS.

1.2 Le présent accord vise à assurer à l'échelle planétaire la sécurité, l'accessibilité technique et opérationnelle, la continuité, la disponibilité, l'intégrité, la précision et la fiabilité des services GNSS. Les Parties contractantes réaffirment qu'elles s'engagent à agir conformément au droit international et aux principes régissant le GNSS, en particulier à la Convention de Chicago, à ses Annexes, à la Charte sur les droits et obligations des États concernant les services GNSS et aux règles applicables aux activités extra-atmosphériques.

1.3 Le présent accord traite des conditions dans lesquelles les services GNSS, notamment les signaux électromagnétiques, peuvent être utilisés sans danger aux fins de la navigation aérienne au-dessus du territoire des Parties contractantes et dans l'espace aérien relevant de leur responsabilité. Il vise aussi à préciser les obligations des parties intéressées.

2. DÉFINITIONS

2.1 Aux fins du présent accord, les termes énumérés ci-après ont les significations indiquées :

Certification : Mécanisme qui aboutit à l'attestation formelle par l'autorité compétente qu'un système et/ou fournisseur spécifié, qu'un de ses éléments ou qu'un service est conforme à des spécifications établies à l'avance.

Domage : Perte de vie, lésion corporelle, perte de biens ou dégâts matériels [facultatif : perte économique due à la perte de biens ou à des dégâts matériels].

Entité GNSS : Organisme ou organisation public ou privé, ou partenariat public-privé, créé en vue de gérer, ou ayant reçu mandat de gérer, par le truchement de modalités contractuelles, les relations entre les exploitants de systèmes GNSS et les fournisseurs de services GNSS qui participent à l'exploitation d'un système GNSS à des fins de navigation aérienne.

Service GNSS : Service d'appui à la navigation aérienne, fondé sur des signaux émis par un système GNSS.

Fournisseur de services GNSS : Organisme ou organisation dont l'activité consiste à fournir un service GNSS à des fins de navigation aérienne.

Signal GNSS : Signal émis par un élément faisant partie d'un système GNSS.

Système GNSS : Infrastructure composée de satellites et d'autres moyens spatiaux et/ou basés au sol, capable d'appuyer la navigation aérienne au moyen de signaux électromagnétiques.

Élément d'un système GNSS : Tout élément individuel d'un système GNSS.

Exploitant d'un système GNSS : Organisme ou organisation qui participe à l'exploitation et/ou à l'entretien d'un système GNSS ou de ses éléments.

Utilisateur GNSS : Organisme, organisation ou personne qui utilise des signaux GNSS ou des services GNSS à des fins de navigation aérienne.

Système de renforcement : Système GNSS qui a pour objet d'améliorer la précision, la fiabilité, la continuité et l'intégrité d'un signal primaire GNSS à un emplacement / dans une région donnée(e).

Système de signal primaire : Système GNSS, qui a pour objet de produire un signal électromagnétique primaire.

Fournisseur de signal GNSS : Organisme ou organisation dont l'activité consiste à produire un signal électromagnétique primaire.

3. SOUVERAINETÉ

3.1 Le présent accord ne porte en aucune manière atteinte à la souveraineté totale et exclusive des Parties contractantes sur l'espace aérien surjacent à leur territoire.

3.2 Les Parties contractantes reconnaissent que la mise en œuvre, la fourniture, l'exploitation et l'utilisation du GNSS ne doivent pas enfreindre ni limiter l'autorité ou la responsabilité de l'État dans le contrôle de la navigation aérienne ni l'adoption et l'application des règlements de sécurité. Sera aussi préservée l'autorité de l'État en matière de coordination et de contrôle des communications et, si nécessaire, de renforcement des services de navigation aérienne par satellite.

4. RESPONSABILITÉS DES PARTIES CONTRACTANTES

4.1 Les Parties contractantes définissent, conformément aux dispositions du présent accord, les conditions dans lesquelles un système GNSS ou un élément d'un tel système peut être utilisé à des fins de navigation aérienne au-dessus de leur territoire.

4.2 Les Parties contractantes peuvent autoriser toute organisation privée, publique ou mixte, y compris des organismes étrangers, à fournir des signaux ou des services GNSS à l'appui de la

navigation aérienne au-dessus de leur territoire, à condition que ces organismes ou organisations se conforment aux dispositions du présent accord ainsi qu'au droit national et international.

4.3 Il continue d'appartenir à chaque Partie contractante de veiller à ce que les signaux et les services GNSS soient fournis et utilisés au-dessus de leur territoire conformément aux dispositions pertinentes de la Convention relative à l'aviation civile internationale et de ses Annexes.

4.4 Les Parties contractantes mettent en place des mécanismes appropriés :

- a) pour veiller à ce que les organisations qui participent à la mise en œuvre, la fourniture, l'exploitation et l'utilisation d'un système GNSS ou de ses éléments, se conforment aux dispositions du présent accord ; et
- b) pour veiller à ce que les activités de l'Entité GNSS établie ou ayant reçu mandat aux termes de l'article 5 se conforment aux dispositions du présent accord.

5. L'ENTITÉ GNSS

5.1 Une entité (appelée Entité GNSS) est établie aux termes du présent accord.

Les Parties contractantes peuvent donner mandat à une organisation ou à un organisme déjà établi de s'acquitter des tâches de l'Entité GNSS décrites dans le présent accord.

5.2 L'Entité GNSS est une personne morale. Elle jouit dans les territoires de ses Parties contractantes de la capacité juridique nécessaire pour pouvoir s'acquitter de ses tâches.

5.3 L'Entité GNSS est chargée de faciliter et de [gérer] [établir], par voie de modalités contractuelles ou d'autres dispositions juridiques, les relations entre les divers exploitants de systèmes GNSS et les fournisseurs de services GNSS visés par le présent accord.

5.4 L'Entité GNSS peut notamment être chargée des tâches ci-après, sur décision des Parties contractantes :

- a) spécification des signaux et services GNSS ;
- b) rédaction, négociation, application des accords contractuels et des accords de niveau de service conclus entre l'Entité GNSS, les exploitants de systèmes GNSS et les fournisseurs de services GNSS, conformément à l'article 8 du présent accord;
- c) supervision / contrôle des exploitants de systèmes GNSS et des fournisseurs de services GNSS par les autorités compétentes ;
- d) définition des mécanismes de partage des responsabilités entre les parties GNSS ;
- e) gestion d'un fonds d'indemnisation GNSS si un tel fonds est établi en application de l'article 8.2 du présent accord et du droit international applicable ;
- f) définition des obligations applicables relatives à la protection contre les risques ;

- g) mise en place de modalités de travail appropriées avec les autres entités GNSS régionales.

6. RÔLE DE L'OACI

6.1 Les Parties contractantes reconnaissent le rôle central que l'OACI joue dans la coordination de la mise en œuvre mondiale du GNSS, en particulier :

- a) dans la formulation des SARP ;
- b) dans la collecte, le traitement, la gestion et la diffusion des renseignements aéronautiques pertinents relatifs aux systèmes et services GNSS visés dans le présent accord ;
- c) dans la coordination des activités de l'Entité GNSS ou de l'organisme/organisation ayant reçu mandat de s'acquitter de ses tâches avec celles d'autres entités créées aux termes d'accords similaires et/ou ayant des fonctions similaires dans d'autres régions.

7. MODALITÉS CONTRACTUELLES

7.1 Les Parties contractantes s'engagent à conclure les contrats et autres modalités contractuelles passés au titre du présent accord en conformité avec les termes de celui-ci, et à y inclure les éléments obligatoires ci-après :

- a) conformité aux SARP ;
- b) conformité avec la Charte en matière de continuité, disponibilité, intégrité, précision et fiabilité ;
- c) responsabilité basée sur les dispositions de l'article 11 du présent accord ;
- d) couverture obligatoire des risques ;
- e) recours obligatoire à l'arbitrage ;
- f) reconnaissance du fait que les organisations et organismes d'État sont soumis aux mêmes règles que les parties privées.

8. PROTECTION CONTRE LES RISQUES

8.1 Les Parties contractantes veillent à ce que les exploitants de systèmes et les fournisseurs de services GNSS contractent une assurance satisfaisante ou toute autre protection contre les risques en vue du dédommagement de pertes ou de dommages qui pourraient résulter d'un dysfonctionnement, d'une défaillance ou d'une utilisation indue du GNSS.

8.2 Les Parties contractantes peuvent créer un fonds spécial ou d'autres mécanismes appropriés d'indemnisation en cas de pertes ou de dommages qui pourraient résulter d'un

dysfonctionnement, d'une défaillance ou d'une utilisation indue du GNSS, pour compenser toute insuffisance du recouvrement obtenu de l'organisme/organisation responsable.

9. ENQUÊTE SUR LES INCIDENTS ET ACCIDENTS

9.1 Les enquêtes portant sur les incidents ou accidents de navigation aérienne résultant éventuellement d'un dysfonctionnement, d'une défaillance ou de l'utilisation indue du GNSS sont menées conformément aux dispositions de l'Annexe 13 de la Convention de Chicago. À cet effet, les exploitants de systèmes procèdent à l'enregistrement des signaux, qui pourra servir d'élément de preuve, et conservent ces enregistrements.

10. CERTIFICATION

10.1 Les Parties contractantes veillent à ce que les systèmes GNSS, les fournisseurs de services GNSS et les éléments des systèmes, dont l'avionique, ainsi que les services GNSS soient certifiés avant de commencer à fonctionner.

10.2 Les Parties contractantes et leurs services de réglementation veillent, par le truchement de leurs systèmes de gestion de la sécurité, à ce que le GNSS puisse être utilisé sans danger. L'intégrité des systèmes nationaux de gestion de la sécurité est contrôlée par l'OACI [dans le cadre de son Programme universel d'audits de supervision de la sécurité] et, le cas échéant, par d'autres organisations/organes régionaux.

11. RESPONSABILITÉ

11.1 En cas de dommage découlant d'une défaillance, d'un dysfonctionnement ou de l'utilisation indue du GNSS, toute entité ou personne impliquée est tenue responsable dans la mesure où elle a contribué audit dommage.

11.2 Les Parties contractantes et autres parties publiques sont tenus de se prêter à l'arbitrage et elles sont soumises aux mêmes règles que les partenaires privés.

11.3 Au cas où le dommage peut être attribué à une défaillance, à un dysfonctionnement ou à une utilisation indue du GNSS sans qu'il soit possible de l'imputer avec certitude à une partie défenderesse particulière, les parties défenderesses impliquées dans la séquence des événements qui ont provoqué la perte ou le dommage sont tenues conjointement responsables du montant intégral de la perte ou du dommage. Cette décision appartient aux arbitres désignés conformément à l'article 12 du présent accord.

12. ARBITRAGE

12.1 Les Parties contractantes veillent à ce que toutes les actions en responsabilités soient groupées et soumises à arbitrage, conformément aux règles d'arbitrage établies dans le présent accord [facultatif : conformément au Règlement facultatif d'arbitrage de la Cour permanente d'arbitrage].

12.3 Les décisions de la Commission d'arbitrage sont finales et contraignantes pour les Parties à la procédure d'arbitrage.

13. CONFIDENTIALITÉ

13.1 Les informations confidentielles échangées au titre du présent accord ne peuvent être communiquées à un tiers ni être exploitées à des fins commerciales, sauf accord écrit préalable de la Partie qui les divulgue, et dans les conditions fixées par les Parties contractantes.

14. ENREGISTREMENT À L'OACI

14.1 Le présent accord est enregistré auprès du Conseil de l'OACI, conformément aux dispositions de l'Article 83 de la Convention de Chicago.

15. AMENDEMENT

15.1 Toute proposition d'amendement du présent accord doit être approuvée par [deux-tiers] des Parties contractantes.

16. ADMISSION D'AUTRES PARTIES

16.1 Au cas où un autre État souhaite devenir partie au présent accord, il soumet sa candidature aux Parties contractantes. À l'issue de la procédure de consultation appropriée, les Parties contractantes statuent sur la demande d'admission.

16.2 L'adhésion d'un État à l'accord devient effective à l'issue d'une période transitoire convenue.

17. RÉSILIATION

17.1 Toute Partie contractante peut mettre fin à sa participation au présent accord moyennant un préavis écrit envoyé aux autres Parties contractantes. La résiliation du présent accord est effective pour cette Partie à l'expiration d'un délai d'[1] an à compter de la date d'envoi du préavis aux autres Parties contractantes.

17.2 Les Parties contractantes fixent conjointement les coûts découlant de la résiliation pour la Partie concernée et la redistribution de ceux-ci.

18. ENTRÉE EN VIGUEUR

18.1 Le présent accord entre en vigueur à la date de sa signature.