

ONZIÈME CONFÉRENCE DE NAVIGATION AÉRIENNE

Montréal, 22 septembre – 3 octobre 2003

Point 6 : Questions de navigation aérienne

6.2 : Questions de politique de navigation en fonction des services et architectures actuels et envisagés du GNSS, de l'intégration et des options de rechange

ASPECTS JURIDIQUES DU GNSS

(Note présentée par les Etats africains*)

SOMMAIRE

Les Etats africains partagent les principes fondamentaux du cadre juridique GNSS tout en étant préoccupés par l'absence d'un cadre juridique plus complet et durable pour l'avenir.

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

1. Introduction

1.1 Lors de la 16^{ème} Session plénière de la CAFAC, les Etats africains ont adopté la Résolution S16-1 sur la mise en œuvre de systèmes CNS/ATM dans la région AFI. Dans cette résolution, les Etats africains appuyaient les efforts faits par l'OACI pour réglementer le cadre juridique des systèmes de navigation par satellite (GNSS) y compris par une convention internationale.

1.2 Il est généralement accepté qu'il n'y a pas d'obstacle juridique à la mise en œuvre de systèmes CNS/ATM et qu'il n'y a rien d'inhérent dans ces systèmes qui soit incompatible avec la Convention de Chicago. Il y a également consensus sur l'idée que le GNSS doit être compatible avec la Convention de Chicago, ses annexes et autres principes de droit international.

¹ La version française est fournie par les Etats africains.

* Afrique du Sud, Algérie, Angola, Bénin, Botswana, Burkina Faso, Burundi, Cameroun, Cap-Vert, Comores, Congo, Côte d'Ivoire, Djibouti, Egypte, Erytrée, Ethiopie, Gabon, Gambie, Ghana, Guinée, Guinée-Bissau, Guinée équatoriale, Jamahiriya arabe libyenne, Kenya, Lesotho, Libéria, Madagascar, Malawi, Mali, Maroc, Mauritanie, Maurice, Mozambique, Namibie, Niger, Nigéria, Ouganda, Rwanda, Sao-Tomé-et Principe, Sénégal, Seychelles, Sierra Leone, Somalie, Soudan, Swaziland, Togo, Tunisie, République démocratique du Congo, République-Unie de Tanzanie, Tchad, Zambie, Zimbabwe.

1.3 Depuis quelque temps, le Conseil, avec l'aide du Comité juridique, d'un groupe d'experts techniques et juridiques et d'un groupe d'étude du Secrétariat, examine la question d'un cadre juridique pour le GNSS sous la forme d'un nouvel instrument juridique ou de plusieurs instruments de différents types. Bien qu'il n'y ait pas de consensus sur la forme du nouvel instrument, il y a eu beaucoup de discussions sur les éléments qu'il pourrait contenir. Des experts africains sont activement impliqués dans les activités de ces groupes susmentionnés. De plus, la nécessité d'une étude approfondie par l'OACI des aspects juridiques relatifs au concept du CNS/ATM, y compris le GNSS, a été exprimée par les Etats africains durant la Conférence mondiale sur la mise en œuvre des systèmes CNS/ATM qui s'est tenue à Rio de Janeiro, Brésil du 11 au 15 mai 1998.

1.4 En conséquence, l'examen du cadre juridique a abouti à un consensus sur le texte d'un projet de charte sur les droits et obligations des Etats relatifs aux services du GNSS, qui a été adopté par la 32^{ème} Session de l'Assemblée sous la forme de la Résolution A32-19.

2. Nécessité d'une Convention

2.1 En plaidant vigoureusement pour une Convention internationale, les Etats africains expriment à nouveau le point de vue d'une grande partie des Etats usagers qui ne sont pas en mesure de fournir eux-mêmes les services GNSS mais ne peuvent être exonérés de leurs responsabilités aux termes de la Convention de Chicago. Un grand nombre de ces Etats qui comprennent les Etats africains aurait à autoriser l'utilisation du système sur lequel ils n'ont aucun contrôle, le seul moyen d'assurer la confiance est d'amener fournisseurs et utilisateurs à accepter certains droits et responsabilités par le biais d'un instrument juridique contraignant. Cet instrument juridique aux effets exécutoires devrait clairement énumérer les droits et responsabilités de toutes les parties impliquées dans les services GNSS et du CNS/ATM.

2.2 Toute convention internationale devrait aussi couvrir une supervision de la sécurité et de la sûreté institutionnalisée au niveau international.

2.3 De plus, les Etats africains sont d'avis que quelques éléments dans la Résolution A32-19 et dans le projet de convention élaboré il y a quelque temps par le Secrétariat, pourraient constituer une contribution préliminaire dans l'élaboration de la Convention internationale.

2.4 En outre, le nombre d'Etats fournisseurs de services GNSS qui sont composés des Etats Unis et de la Fédération de Russie avec respectivement le GPS et le GLONASS et l'inclusion de l'Europe avec, à venir GALILEO, représentent presque 9.6% du nombre total des Etats membres de l'OACI. Sur la question de la pertinence de l'actuelle Charte, des vues se sont exprimées selon lesquelles la charte n'est pas différente de la déclaration de politique du Conseil sur les systèmes CNS/ATM de l'OACI. Les Etats africains partagent aussi cette vue. La Charte n'offre pas de garantie dans le sens où elle est simplement déclaratoire et non pas obligatoire.

2.5 Les principes suivants pourraient être examinés :

- a) Reconnaissance de la responsabilité de l'OACI dans l'élaboration des principes et techniques et pour encourager la planification et le développement du transport aérien international.

- b) Reconnaissance de l'importance primordiale de la sécurité du transport aérien international. Le droit de chaque Etat et aéronef à un accès illimité et sur une base non discriminatoire aux services du GNSS sans tenir compte de sa taille et de son idéologie.
- c) Le droit souverain de chaque Etat de contrôler l'exploitation des aéronefs et d'assurer la sécurité dans son espace aérien.
- d) L'obligation des fournisseurs d'assurer la continuité, la disponibilité, la précision, la transparence et la responsabilité.
- e) La coopération de tous les fournisseurs du GNSS en vue d'assurer l'uniformité des services et équipements.
- f) Le recours obligatoire à l'arbitrage par toutes les parties en cas d'accident.

3. Relations avec le cadre contractuel

3.1 Contrairement à la Charte, le cadre contractuel contient des dispositions contraignantes et pourrait coexister avec toute convention internationale adoptée. Il faut rappeler que le cadre contractuel constitue uniquement un arrangement intérimaire en attendant l'adoption de la Convention.

3.2 A l'inverse de la Convention, le cadre contractuel est un arrangement bilatéral au terme duquel les services GNSS doivent être fournis par le fournisseur d'un signal GNSS. A cet égard, les droits et responsabilités des parties doivent, dans une large mesure, être déterminés selon les pouvoirs de négociation de celles-ci.

4. Suite à donner par la Conférence

4.1 Les Etats africains invitent la Conférence à appuyer l'élaboration d'une convention internationale qui définisse clairement les droits et obligations des fournisseurs et utilisateurs des services GNSS.