Organisation de l'aviation civile internationale

NOTE DE TRAVAIL

A42-WP/90
LE/4
24/7/25

ASSEMBLÉE — 42e SESSION

COMMISSION JURIDIQUE

Point 29 : Autres questions à examiner par la Commission juridique

ÉTUDE DES QUESTIONS JURIDIQUES INTERNATIONALES RELATIVES AUX SYSTÈMES ET SERVICES MONDIAUX PAR SATELLITE A L'APPUI DES SERVICES DE NAVIGATION AÉRIENNE INTERNATIONALE

(Note présentée par l'Afrique du Sud)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

Les techniques spatiales sont de plus en plus utilisées à l'appui du secteur mondial de l'aviation. Diverses notes ont été présentées par des États pour examen par la Conférence de navigation aérienne et par l'Assemblée de l'OACI.

Nombre de résolutions élaborées en réponse aux notes en question portent sur les mêmes considérations juridiques, comme la sécurité, l'accès, la fiabilité, la souveraineté et les obligations qui incombent aux États et aux fournisseurs de services par satellite.

La présente note reprend certaines de ces considérations juridiques passées et actuelles qui nécessitent d'être examinées et étayées afin d'orienter et d'appuyer le secteur mondial de l'aviation.

Suite à donner : L'Assemblée est invitée à :

a) examiner le contenu de la présente note ;
b) attribuer des séries de tâches essentielles aux groupes d'experts, comités et groupes de travail concernés de l'OACI pour ce qui est de la surveillance continue du paysage d'exploitation aéronautique, afin de repérer les possibles risques et mesures d'atténuation en lien avec la mise en œuvre des systèmes CNS/ATM, ainsi que les éventuels effets de la hausse des cas de rentrée atmosphérique d'objets spatiaux ayant une incidence sur la navigation aérienne internationale et de l'exploitation de l'espace aérien supérieur (HAO) ;
c) charger le Comité juridique de l'OACI de créer une matrice des risques concernant les aspects étudiés et jugés traités dans la Convention de Chicago et les SARP/PANS pertinentes, pour examen par les États.

Objectifs stratégiques :	La présente note de travail se rapporte aux objectifs stratégiques *L'aviation assure une mobilité fluide, accessible et fiable pour tous* et *La Convention relative à l'aviation civile internationale et autres traités, lois et règlements s'attaquent à tous les défis*.
Incidences financières :	Les activités visées dans la présente note devraient être entreprises dans le cadre des ressources disponibles dans le budget ordinaire 2026-2028 et/ou au moyen de contributions extrabudgétaires, selon les indications contenues dans le plan d'activités 2026-2028.

Références :	Résolution A32-19 — *Charte sur les droits et obligations des États concernant les services GNSS* Résolution A32-20 — *Définition et établissement d'un cadre juridique approprié à long terme régissant la mise en œuvre du GNSS* Doc 9849, *Manuel du système mondial de navigation par satellite (GNSS)*

1. INTRODUCTION

1.1 Les techniques satellitaires ont considérablement profité au secteur de l'aviation : elles ont amélioré la navigation, la communication et la transmission des données, de façon à renforcer la sécurité, l'efficacité et les capacités opérationnelles. Elles permettent le positionnement précis, la surveillance météorologique et la communication en temps réel, même dans les zones isolées, ce qui sert les intérêts de toutes les parties prenantes.

1.2 Compte tenu de l'évolution du système de gestion du trafic aérien (système ATM), l'utilisation du système mondial de navigation par satellite (GNSS) est aujourd'hui déterminante en aviation puisque ce dernier fournit des données précises de positionnement, de synchronisation et de navigation pendant plusieurs phases de vol. Le GNSS renforce la sécurité, l'efficacité et les capacités dans le domaine de la gestion du trafic aérien. L'OACI a décelé le besoin de mettre au point un cadre juridique à l'appui de la mise en œuvre du GNSS et de définir plus précisément la Charte sur les droits et obligations des États concernant les services GNSS.

1.3 À sa 32e session, en 1998, l'Assemblée de l'OACI a élaboré les deux résolutions suivantes à cet égard :

1.3.1 Résolution A32-19 — *Charte sur les droits et obligations des États concernant les services GNSS* ;

1.3.2 Résolution A32-20 — *Définition et établissement d'un cadre juridique approprié à long terme régissant la mise en œuvre du GNSS*.

1.4 Depuis, il est apparu d'autres questions qui méritent d'être prises en considération selon un angle juridique, comme la rentrée atmosphérique d'objets spatiaux ayant une incidence sur la navigation aérienne internationale, y compris l'exploitation de l'espace aérien supérieur.

2. ANALYSE

2.1 Plusieurs notes ont été présentées par l'OACI, des États et des acteurs du secteur dans des enceintes multilatérales telles que la Conférence de navigation aérienne et l'Assemblée de l'OACI. Des résolutions ont été élaborées pour répondre aux questions qui y étaient soulevées par l'intermédiaire des groupes de travail de l'Organisation (groupes d'experts, comités et commissions).

2.2 La question des dispositions juridiques relatives aux systèmes et services mondiaux par satellite à l'appui des services de navigation aérienne internationale revient dans les différentes notes. Cela tient au fait que l'exploitation et la propriété des services fournis au secteur de l'aviation au moyen de techniques satellitaires ne relèvent pas forcément des États.

2.3 La Convention de Chicago reconnaît que chaque État a la souveraineté complète et exclusive sur l'espace aérien au-dessus de son territoire et qu'il incombe aux États contractants de fournir des installations et services de navigation aérienne ainsi que des systèmes normalisés. La Convention est étayée par ses Annexes qui contiennent des normes et pratiques recommandées (SARP) pour l'aviation civile internationale garantissant la sécurité, l'efficacité et la cohérence des activités aéronautiques à l'échelle mondiale.

2.4 Dans sa résolution A32-19 – *Charte sur les droits et obligations des États concernant les services GNSS*, l'Assemblée met en évidence les principes applicables à la mise en œuvre et à l'exploitation du GNSS, à savoir notamment : primauté de la sécurité ; accès sans discrimination aux services du GNSS ; souveraineté des États ; obligation pour l'État fournisseur d'assurer la fiabilité des services ; coopération et assistance mutuelle dans la planification mondiale.

2.5 Dans sa résolution A32-20 – *Définition et établissement d'un cadre juridique approprié à long terme régissant la mise en œuvre du GNSS*, l'Assemblée a ensuite mis en évidence la complexité des aspects juridiques à prendre en compte pour la mise en œuvre des systèmes CNS/ATM, y compris du GNSS, et l'importance d'élaborer des orientations pour la mise au point et la mise en œuvre d'un cadre juridique mondial pour les systèmes CNS/ATM et, en particulier, pour le GNSS.

2.6 Cette résolution visait à instaurer des liens mutuels de confiance entre les États en ce qui concerne les systèmes CNS/ATM, ainsi qu'à appuyer la mise en œuvre des systèmes CNS/ATM par les États contractants.

2.7 À mesure qu'il évolue, le système ATM nécessite que l'on effectue un suivi continu du paysage d'exploitation du secteur de l'aviation afin de repérer les possibles risques et mesures d'atténuation en lien avec la mise en œuvre des systèmes CNS/ATM, en particulier du GNSS. C'est l'une des raisons pour lesquelles un examen constant du cadre juridique s'impose, de façon à faire face à tout risque qui surgirait au fil de l'évolution du système ATM. Il se pourrait que les risques et les possibles incidences de la mise en œuvre des systèmes CNS/ATM pris en compte en 1998 aient considérablement changé et qu'il soit nécessaire d'examiner ces questions plus avant afin de s'assurer qu'elles sont bien traitées dans les SARP et les PANS sur le sujet.

2.8 Parmi les incidences possibles figure la rentrée atmosphérique d'objets spatiaux ayant des effets sur la navigation aérienne internationale, question abordée dans la note AN-Conf/14-WP/204 présentée par l'Afrique du Sud à la 14e Conférence de navigation aérienne. Sachant qu'il est prévu de développer l'infrastructure satellitaire dans l'espace afin d'assurer le fonctionnement des réseaux de fourniture de services, lesquels devraient passer de 10 000 à 100 000 ces prochaines années, la gestion des conjonctions entre des satellites actifs en orbite et d'autres objets spatiaux, y compris aéronautiques, sera un enjeu de taille de plus en plus complexe. Dans ce contexte, des cadres réglementaires et juridiques adéquats seraient nécessaires pour protéger les intérêts des États, conformément à l'article premier et à l'article 28 de la Convention de Chicago.

2.9 En outre, l'exploitation de l'espace aérien supérieur (HAO) pose des questions juridiques inédites qui demandent d'être soigneusement étudiées. Il s'agit entre autres de déterminer la législation applicable aux opérations qui impliquent de traverser l'espace ou d'y rester un certain temps, de définir le statut juridique des véhicules à mi-chemin entre l'aéronef et l'objet spatial, et de fixer la responsabilité civile et l'assurance dans le cas des risques possiblement plus élevés associés à l'exploitation de l'espace aérien supérieur. En outre, il est fondamental que soit adoptée une stratégie coordonnée entre le secteur de l'aviation, les institutions spatiales, les organismes de recherche et le secteur privé pour explorer ces questions juridiques complexes.

3. CONCLUSION

3.1 Les aspects juridiques de la mise en œuvre des systèmes CNS/ATM et du GNSS sur lesquels l'OACI et les États membres doivent se pencher sont nombreux et continueront d'être examinés par le Comité juridique à mesure que les systèmes ATM évoluent.

3.2 Il est nécessaire que le Comité juridique examine une matrice des risques concernant les aspects juridiques et que les SARP/PANS appropriées soient élaborées afin d'orienter les activités dans le cadre d'une stratégie coordonnée entre les institutions aéronautiques et spatiales, les organismes de recherche et les acteurs de l'industrie, conformément aux résolutions A32-19 et A32-20 de l'Assemblée.

— FIN —