

## ASSEMBLÉE — 35<sup>e</sup> SESSION

### COMMISSION JURIDIQUE

**Point 36 : Rapport sur la création d'un cadre juridique pour les systèmes CNS/ATM, y compris le GNSS**

#### **RAPPORT SUR LA CRÉATION D'UN CADRE JURIDIQUE POUR LES SYSTÈMES CNS/ATM, Y COMPRIS LE GNSS**

##### **SOMMAIRE**

La présente note rend compte des travaux sur les aspects juridiques des systèmes CNS/ATM et les soumet à l'examen de l'Assemblée.

La suite à donner par l'Assemblée figure au paragraphe 5.

### 1. INTRODUCTION

1.1 Lors de sa 32<sup>e</sup> session, en 1998, l'Assemblée a adopté la Résolution A32-20, *Définition et établissement d'un cadre juridique approprié à long terme régissant la mise en œuvre du GNSS*, qui chargeait le Conseil et le Secrétaire général, dans les limites de leurs compétences respectives et en commençant par un groupe d'étude du Secrétariat, d'étudier la mise en place d'un cadre juridique approprié pour le long terme, propre à régir l'exploitation des systèmes GNSS, notamment sous la forme d'une convention internationale. Lors de sa 33<sup>e</sup> session, en septembre-octobre 2001, l'Assemblée, sur la base de la note A33-WP/34, *Rapport d'avancement sur la création d'un cadre juridique concernant les systèmes CNS/ATM, y compris le GNSS*, a décidé notamment :

- a) que les travaux sur les aspects juridiques des systèmes CNS/ATM devraient se poursuivre de manière à donner forme finale au concept d'un cadre contractuel pour les systèmes CNS/ATM, à titre de mesure intérimaire, et à ouvrir la voie à sa mise en œuvre, y compris l'étude d'une convention internationale, compte tenu des éléments d'orientation ci-après :
  - 1) garder à l'esprit le fait que des États font appel à d'autres États pour la prestation de la totalité ou d'une partie de leurs services CNS/ATM;
  - 2) étudier avec soin les types de relations que les États devraient avoir avec les fournisseurs de services ou d'éléments de service;

3) s'assurer que les États conserveront la pleine responsabilité, en vertu de la Convention de Chicago, des services fournis en leur nom;

b) qu'un rapport serait présenté à la prochaine session ordinaire de l'Assemblée.

1.2 En janvier 2004, le Groupe d'étude du Secrétariat sur les aspects juridiques des systèmes CNS/ATM a terminé les travaux qui donnaient suite à cette décision. Il a analysé le cadre juridique qui s'applique actuellement aux systèmes CNS/ATM et en a dégagé les insuffisances, a examiné en détail l'application d'un cadre contractuel pour ces systèmes et a étudié la possibilité d'établir une convention internationale. Le *Rapport final sur les travaux du Groupe d'étude du Secrétariat sur les aspects juridiques des systèmes CNS/ATM* figure en appendice à la présente note.

## 2. PRINCIPAUX POINTS DU RAPPORT FINAL DU GROUPE D'ÉTUDE

2.1 La Partie I du rapport final décrit le cadre juridique qui s'applique actuellement aux systèmes CNS/ATM. Les travaux du Groupe d'étude partent du principe qu'il est généralement admis qu'il n'existe aucun obstacle juridique à la mise en œuvre des systèmes CNS/ATM et qu'il n'y a rien d'inhérent aux systèmes CNS/ATM qui soit incompatible avec la *Convention relative à l'aviation civile internationale* (Chicago, 1944, ci-après dénommée «Convention de Chicago»). Il est aussi admis que la Convention de Chicago et ses Annexes sont applicables aux systèmes CNS/ATM et que le GNSS doit être compatible avec la Convention de Chicago, ses Annexes et d'autres principes de droit international. Le cadre juridique actuel comprend aussi l'énoncé de politique du Conseil de l'OACI, l'échange de lettres entre l'OACI et les États-Unis d'Amérique ainsi que la Fédération de Russie, et la Résolution A32-19 de l'Assemblée — *Charte sur les droits et obligations des États concernant les services GNSS* (paragraphe 2.1 du rapport final). Il faut également inclure dans ce cadre la législation nationale, puisque celle-ci régit certains aspects juridiques des systèmes CNS/ATM, notamment les règles de responsabilité. Le Groupe a conclu que la mise en œuvre du GNSS ne change en rien la responsabilité que l'article 28 de la Convention de Chicago confère aux États en ce qui concerne la prestation de services de navigation aérienne dans leurs espaces aériens respectifs. Le Groupe a également reconnu que pour fournir les services prévus à l'article 28 une fois que le GNSS sera mis en œuvre, la plupart des États devront avoir recours à des signaux électromagnétiques, et à des renforcements de ces signaux, fournis par d'autres parties. Il convient donc d'établir un lien entre les fournisseurs de signaux et les États ayant juridiction en vertu de l'article 28. Le rapport final du Groupe traite également des questions relatives à la certification, à l'autorisation d'utiliser les signaux, les services et d'autres moyens ainsi qu'à la délégation de la responsabilité.

2.2 La Partie II met en évidence les insuffisances du cadre juridique actuel en matière de responsabilité. Même si le droit positif peut raisonnablement permettre de déterminer ou de répartir la responsabilité en cas d'accidents dus à une panne ou à un dysfonctionnement des systèmes GNSS, les règles de procédure et, en particulier, les règles applicables à la compétence juridictionnelle n'ont peut-être pas tous les éléments nécessaires pour faire comparaître toutes les parties devant le tribunal afin d'assurer une réparation prompte et équitable dans ces cas. En particulier, l'application de la doctrine d'immunité souveraine et des principes connexes pourrait, dans bien des cas, rendre difficile ou impossible une action en justice contre des États ou des organes gouvernementaux étrangers prestataires de services ATC ou de signaux, de moyens et de services GNSS.

2.3 La Partie III rend compte de l'examen du cadre contractuel, qui constituait l'axe principal des travaux du Groupe d'étude. Un cadre contractuel peut fournir un lien entre le ou les fournisseurs de signaux et l'État ayant juridiction en vertu de l'article 28 de la Convention de Chicago en ce qui concerne

les termes et conditions de prestation des services GNSS. Il pourrait aussi contenir les dispositions nécessaires relatives à la question de la responsabilité. Le Groupe d'étude a examiné en détail et retenu une série de clauses contractuelles présentées dans le **Projet de cadre contractuel relatif à la fourniture de services GNSS**, qui figure à la **Pièce jointe F** au rapport final. Même si la majorité des membres du Groupe appuient le projet de cadre contractuel, les avis sont partagés pour ce qui est de la portée et du caractère obligatoire du cadre. Certains membres considèrent le cadre comme un contrat modèle facultatif, non contraignant, que les États ou autres parties auraient la liberté d'accepter. D'autres membres estiment que pour maintenir le niveau d'uniformité souhaité et pour donner des assurances essentielles de confiance dans les systèmes CNS/ATM, le cadre doit contenir une série d'éléments communs obligatoires, liant les parties, et prendre la forme d'un accord intergouvernemental qui pourrait graduellement, dans l'avenir, évoluer vers une convention internationale.

2.4 La Partie IV rend compte des débats sur la convention internationale. Bien qu'ayant examiné longuement cette question à plusieurs de ses réunions, le Groupe n'est pas parvenu à un consensus. Certains membres estiment que, vu qu'un grand nombre d'États doivent autoriser l'utilisation de signaux GNSS sur lesquels ils n'ont aucun contrôle, la seule façon de donner confiance dans le système est de faire accepter, tant par les fournisseurs que par les utilisateurs, certains droits et certaines obligations sous forme d'un instrument juridique international liant les parties. Il a aussi été souligné que la question de la responsabilité est un élément essentiel du cadre juridique du GNSS. D'autres membres sont d'avis que le cadre juridique actuel de l'OACI, c'est-à-dire la Convention de Chicago et ses Annexes, permet d'assurer la continuité du service et qu'il n'a été relevé aucune carence faisant obstacle à la mise en œuvre des systèmes CNS/ATM. Il n'est pas nécessaire d'établir un nouveau régime universel de responsabilité ou une convention relative à la responsabilité pour le GNSS, car rien n'indique que le régime de responsabilité actuel prévu dans la législation nationale ne puisse pas s'appliquer au GNSS. D'autres enfin souhaitent, comme le premier groupe de membres, le recours à une convention internationale et considèrent en fait qu'elle constitue la solution à long terme à la question du cadre juridique du GNSS; cependant, ils estiment aussi que le cadre contractuel obligatoire pourrait être une solution temporaire entre le statu quo et l'élaboration d'une convention internationale pour le long terme.

2.5 En résumé, on a noté deux écoles de pensée au sein du Groupe quant à la question d'une convention internationale servant de cadre juridique à long terme régissant le fonctionnement du système GNSS, l'une étant que l'expérience acquise à ce jour dans la mise en œuvre des systèmes CNS/ATM, et du GNSS en particulier, était insuffisante et qu'il était donc prématuré de procéder à la rédaction d'un projet de convention internationale à ce stade, et l'autre voulant qu'une convention internationale est nécessaire et souhaitable.

2.6 La Partie V du rapport traite de questions relatives aux communications et à la surveillance.

### 3. EXAMEN DU RAPPORT FINAL DU GROUPE D'ÉTUDE PAR LE CONSEIL

3.1 Lorsque le Conseil a examiné le rapport final du Groupe d'étude, à la neuvième séance de sa 171<sup>e</sup> session, le 5 mars 2004, il a été proposé, devant l'absence de consensus sur la nécessité d'élaborer une convention internationale, que le Conseil considère que l'OACI a étudié tous les aspects juridiques de la mise en œuvre des systèmes CNS/ATM et qu'il recommande à la 35<sup>e</sup> session de l'Assemblée que l'Organisation tienne sa recherche juridique pour terminée et qu'elle axe ses efforts sur les aspects techniques de la mise en œuvre des systèmes CNS/ATM, du moins pendant le prochain triennat. Plusieurs représentants au Conseil étaient également d'avis qu'il était prématuré d'élaborer un projet de convention internationale à ce stade-ci.

3.2 On estimait aussi, par ailleurs, qu'il fallait poursuivre l'étude des aspects juridiques des systèmes CNS/ATM. Puisque les radiocommunications par satellite devraient, à terme, devenir l'outil unique de gestion du trafic aérien, il convient de reconnaître la nécessité de conclure de nouveaux arrangements internationaux pour régir la mise en œuvre et le fonctionnement du futur GNSS. Ces arrangements devraient notamment, en ce qui concerne les obligations prévues à l'article 28 de la Convention de Chicago, apporter une certitude juridique suffisante aux États qui doivent compter sur les signaux fournis par d'autres entités. Ils devraient également fournir un cadre de responsabilité complet, cohérent et coordonné pour les activités liées au GNSS.

3.3 Il a également été souligné que les trois points de vue indiqués au paragraphe 2.4 pouvaient en fait être considérés comme quatre points de vue puisque le troisième, celui du cadre contractuel, présente deux possibilités : une formule souple et une formule ayant force obligatoire. La formule souple prévoit l'élaboration de plusieurs clauses types, mais l'utilisation de ces clauses dans le contrat est laissée à la décision des parties en négociation. Dans la formule obligatoire, le cadre contractuel contient plusieurs éléments communs obligatoires qui lient toutes les parties. Le cadre contractuel doit donc inclure un accord-cadre entre les États, au niveau gouvernemental, surtout afin de définir les éléments communs obligatoires.

3.4 Pour finir, le Conseil a fait observer que la question des aspects juridiques de la mise en œuvre des systèmes CNS/ATM était extrêmement importante. Cette question complexe, non seulement du point de vue juridique, mais aussi des points de vue technologique et technique, est inscrite au Programme général des travaux du Comité juridique, qui a été approuvé par l'Assemblée et revu chaque année par le Conseil. Il appartient à la 35<sup>e</sup> session de l'Assemblée de déterminer si d'autres travaux sont nécessaires. Le Conseil a aussi souligné la nécessité de faire une distinction entre les deux formules proposées pour cadre contractuel (voir paragraphe 3.3).

#### **4. INCIDENCES FINANCIÈRES DES MESURES PROPOSÉES**

4.1 Les incidences financières des travaux dans ce domaine dépendent de la suite que l'Assemblée donnera au paragraphe 5.1 b).

#### **5. SUITE À DONNER PAR L'ASSEMBLÉE**

5.1 L'Assemblée est invitée à :

- a) prendre note de la présente note et de son appendice;
- b) fournir des orientations, s'il y a lieu, au sujet des travaux à réaliser.

-----

## APPENDICE

### RAPPORT FINAL SUR LES TRAVAUX DU GROUPE D'ÉTUDE DU SECRÉTARIAT SUR LES ASPECTS JURIDIQUES DES SYSTÈMES CNS/ATM

(Présenté par le Secrétariat)

#### 1. INTRODUCTION

1.1 Le Groupe d'étude du Secrétariat sur les aspects juridiques des systèmes CNS/ATM a été constitué en application d'une décision du Conseil, prise à la dixième séance de sa 154<sup>e</sup> session (C-DEC 154/10) et entérinée par la Résolution A32-20 de l'Assemblée — *Définition et établissement d'un cadre juridique approprié à long terme régissant la mise en œuvre du GNSS*, qui chargeait le Conseil et le Secrétaire général, dans les limites de leurs compétences respectives, et en commençant par un groupe d'étude du Secrétariat :

- a) «de donner suite, sans délai, aux recommandations de la Conférence mondiale sur la mise en œuvre des systèmes CNS/ATM ainsi qu'aux recommandations formulées par le Groupe d'experts sur la création d'un cadre juridique pour le GNSS (LTEP), notamment en ce qui concerne les questions institutionnelles et de responsabilité;
- b) d'étudier la mise en place d'un cadre juridique approprié pour le long terme, propre à régir l'exploitation des systèmes GNSS, notamment sous la forme d'une convention internationale, et de présenter des propositions dans ce sens en temps utile pour qu'elles soient examinées à la prochaine session ordinaire de l'Assemblée.»

1.2 La 33<sup>e</sup> session de l'Assemblée, en 2001, a décidé de faire poursuivre les travaux sur les aspects juridiques des systèmes CNS/ATM, en vue de finaliser le concept d'un cadre contractuel pour les systèmes CNS/ATM, à titre de cadre intérimaire, et d'ouvrir la voie à sa mise en œuvre.

1.3 Le Groupe a tenu 11 réunions entre 1999 et janvier 2004 pour étudier les aspects juridiques des systèmes CNS/ATM, particulièrement en ce qui concerne le GNSS.

1.4 Le système mondial de navigation par satellite (GNSS), qui est un des éléments clés des systèmes CNS/ATM, est un système mondial de détermination de la position et de l'heure, qui se compose de constellations de satellites, de récepteurs embarqués et d'un contrôle de l'intégrité du système, renforcés selon les besoins pour appuyer la qualité de navigation requise pour la phase effective de l'exploitation. Deux systèmes de navigation par satellite fonctionnent actuellement : le système mondial de localisation (GPS), développé par les États-Unis, et le système mondial de satellites de navigation (GLONASS), développé par la Fédération de Russie. Il y a aussi le développement en Europe d'un nouveau système, appelé GALILEO, qui doit devenir un nouvel élément du GNSS à compter de 2008.

1.5 L'examen des aspects juridiques des systèmes CNS/ATM a été fondé sur les hypothèses de base suivantes : 1) le GNSS à long terme, qui constituera une évolution des systèmes existants, sera composé de différents systèmes mondiaux et régionaux; 2) ces systèmes pourraient être contrôlés par des civils, des militaires ou une combinaison des deux, et 3) le GNSS à long terme comprendra des éléments de base (signaux électromagnétiques primaires) et des systèmes de renforcement. Dans ce contexte, le Groupe d'étude du Secrétariat a examiné l'actuel cadre juridique applicable aux systèmes CNS/ATM, il a identifié certaines carences, il a débattu en détail un cadre contractuel pour les systèmes et il a étudié la possibilité d'une convention internationale à cet effet.

## 2. PARTIE I — CADRE JURIDIQUE ACTUEL

2.1 Les travaux du Groupe d'étude ont été fondés sur la prémisse qu'il est généralement admis qu'il n'y a pas d'obstacle juridique à la mise en œuvre des systèmes CNS/ATM et qu'il n'y a rien d'inhérent aux systèmes CNS/ATM qui soit incompatible avec la Convention relative à l'aviation civile internationale (Chicago, 1944, dénommée ci-après «Convention de Chicago») (*Rapport de la 28<sup>e</sup> session du Comité juridique*, Doc 9588-LC/188, 3-12). Il est aussi admis que la Convention de Chicago et ses Annexes sont applicables aux systèmes CNS/ATM et que le GNSS doit être compatible avec la Convention de Chicago, ses Annexes et d'autres principes de droit international. De plus, l'OACI a adopté ou effectué :

- 1) l'*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), reproduit à la **Pièce jointe A** au présent rapport;
- 2) un échange de lettres entre l'OACI et les États-Unis d'Amérique au sujet du GPS, en date des 14 et 27 octobre 1994, reproduites à la **Pièce jointe B** au présent rapport;
- 3) un échange de lettres entre l'OACI et la Fédération de Russie au sujet du GLONASS, en date du 4 juin et du 29 juillet 1996, reproduites à la **Pièce jointe C** au présent rapport;
- 4) la Résolution A32-19 de l'Assemblée — *Charte sur les droits et obligations des États concernant les services GNSS* (appelée ci-après « Charte »), reproduite à la **Pièce jointe D** au présent rapport.

### 2.2 Convention de Chicago

2.2.1 À l'issue de ses débats, le Groupe d'étude a formulé les conclusions et recommandations qui suivent.

#### 2.2.2 Responsabilité en vertu de l'article 28

2.2.2.1 En vertu de l'article 28 de la Convention de Chicago, chaque État contractant s'engage à fournir des installations et services de navigation aérienne conformément aux normes et pratiques recommandées (SARP) de l'OACI. La mise en œuvre du GNSS laisse inchangée la responsabilité des États prévue à l'article 28 à l'égard de la mise en œuvre de services de navigation aérienne dans leurs espaces aériens respectifs. Les États s'étant engagés à fournir des installations et services de navigation

aérienne dans leur territoire, soit en utilisant leurs propres signaux, services ou installations, soit en les faisant fournir par des tiers, ils demeurent responsables en vertu de l'article 28 de la Convention. En fournissant pareils services une fois que le GNSS est mis en œuvre, la plupart des États doivent compter sur la fourniture de signaux électromagnétiques et leur renforcement par des tiers. À cet égard, il y a lieu de se demander si la mise en œuvre du GNSS devrait aussi faire intervenir des arrangements additionnels établissant un lien entre le ou les fournisseurs de signaux et l'État ayant juridiction en vertu de l'article 28. Le Groupe d'étude a été d'avis qu'en mettant en œuvre le GNSS un État contractant devrait s'assurer que soient conformes aux SARP de l'OACI pertinentes : a) les signaux électromagnétiques; b) ses propres moyens de mise en œuvre; c) les équipements et procédures des exploitants. Le Groupe a recommandé d'utiliser les procédures exposées dans les recommandations 1 à 7 du LTEP (voir **Pièce jointe E** au présent rapport) pour faciliter les processus décisionnels des États contractants à cet égard.

### 2.2.3 Certification

2.2.3.1 En raison de leur responsabilité en vertu de l'article 28, les États qui fournissent des signaux électromagnétiques, ou sous la compétence juridictionnelle desquels pareils signaux sont fournis, devraient certifier les signaux électromagnétiques en attestant qu'ils sont conformes aux SARP de l'OACI, et l'État ayant juridiction en vertu de l'article 28 devrait veiller à ce que l'avionique, les installations au sol ainsi que les conditions de formation et de délivrance des licences soient conformes aux SARP de l'OACI.

### 2.2.4 Autorisation d'utiliser des signaux, des services ou d'autres moyens

2.2.4.1 Dans la mise en œuvre d'installations et de services de navigation aérienne, les États qui font usage de signaux, de services ou d'autres moyens fournis par des tiers, y compris d'autres États et des organisations internationales, devraient prescrire que l'utilisation de pareils signaux, services ou autres moyens fournis par des tiers dans leur espace aérien soit sujette à autorisation. Conformément aux recommandations du LTEP (en particulier les recommandations 1 à 8) et à la pratique émergente, et sous réserve d'un complément d'étude, les États, lorsqu'ils autorisent l'utilisation de signaux GNSS à des fins de navigation aérienne, devraient prendre en compte, notamment, les aspects suivants :

- a) application de processus de gestion de la sécurité;
- b) attestation de conformité avec les SARP de l'OACI;
- c) engagements relatifs à la disponibilité continue du signal;
- d) licences et formation du personnel;
- e) coordination et procédures d'urgence;
- f) établissement de moyens d'échange d'informations.

## 2.2.5 Délégation de responsabilité

2.2.5.1 Le Groupe a conclu que pour la mise en œuvre des systèmes CNS/ATM il n'était pas justifié pour le moment d'amender l'article 28 de la Convention de Chicago. Cet article n'empêche pas les États contractants de déléguer à un autre État la responsabilité d'établir et de fournir des services de navigation aérienne dans des régions d'information de vol, des régions de contrôle ou des zones de contrôle s'étendant au-dessus de leurs territoires. L'Annexe 11 de la Convention prévoit pareille délégalion dans son paragraphe 2.1.1. Ces dispositions, ainsi que des arrangements contractuels, peuvent fournir une base de délégalion de responsabilité en ce qui concerne la fourniture de services de navigation aérienne par un État à un autre État ou une autre entité.

## 2.2.6 Deux genres de responsabilité

2.2.6.1 Le Groupe a aussi fait observer que la responsabilité prévue à l'article 28 (*responsibility*) ne devrait pas être assimilée à la responsabilité à l'égard d'actions en justice (*liability*). Du point de vue du droit international, l'article 28 s'applique à la relation entre États seulement et ne donne pas à des particuliers un motif d'action en justice pour obtenir réparation de dommages. Ce genre d'action devrait plutôt être traité au niveau de la loi nationale applicable.

## 2.3 Énoncé de politique approuvé par le Conseil

2.3.1 Le Conseil de l'OACI a approuvé le 9 mars 1994 son *Énoncé de politique de l'OACI sur la mise en œuvre et l'exploitation des systèmes CNS/ATM*, qui établissait les bases de certains principes juridiques à appliquer aux services GNSS, notamment le principe d'accessibilité universelle sans discrimination, la souveraineté, l'autorité et la responsabilité des États contractants, la responsabilité et le rôle de l'OACI, la continuité et la qualité du service et le recouvrement des coûts. Il portait aussi sur les aspects de la coopération technique, des arrangements institutionnels et de la mise en œuvre, du système mondial de navigation par satellite, ainsi que de l'organisation et de l'utilisation de l'espace aérien.

## 2.4 Échanges de lettres avec les États-Unis et la Fédération de Russie

2.4.1 Le Conseil de l'OACI a échangé des lettres avec les États-Unis au sujet du GPS en octobre 1994 et avec la Fédération de Russie au sujet du GLONASS en juin-juillet 1996. Les deux pays ont offert leurs systèmes à l'usage de la communauté internationale, sans perception de redevances directes, pour une période d'au moins dix ans dans le cas du GPS et de quinze ans dans le cas du GLONASS. Ces lettres réitéraient certains principes de l'Énoncé de politique mentionné ci-dessus, tels que la fourniture de signaux à tous les utilisateurs de l'aviation civile, sans discrimination, le maintien de l'intégrité et de la fiabilité du service, et le droit de tout État de contrôler les vols d'aéronefs et d'appliquer des règlements de sécurité à l'intérieur de son espace aérien souverain.

## 2.5 La Charte

2.5.1 En octobre 1998, sur la base des travaux du LTEP, l'Assemblée (32<sup>e</sup> session) a adopté la Résolution A32-19 : *Charte sur les droits et obligations des États concernant les services GNSS*. La Charte consacrait les principes fondamentaux à appliquer dans la mise en œuvre et l'exploitation du GNSS.



2.5.2 Pour ce qui est du statut de la Charte, il y avait dans le Groupe d'étude une école de pensée selon laquelle, tout en étant une importante déclaration, la Charte n'était pas contraignante. Selon une autre école de pensée, la valeur juridique de la Charte ne devrait pas être sous-estimée. Une Charte adoptée à l'unanimité sous la forme d'une résolution de l'Assemblée n'est pas sans effets juridiques. Le facteur crucial est la volonté des États de s'entendre sur des normes de conduite, plutôt que la forme de ces normes.

2.5.3 Après l'adoption de la Charte, les débats ont porté sur la question de savoir si et comment d'autres arrangements devraient être conclus à l'égard du cadre juridique à long terme applicable aux systèmes CNS/ATM.

## 2.6 Législation nationale

2.6.1 Un certain nombre d'aspects juridiques des systèmes CNS/ATM sont actuellement traités dans la législation nationale applicable, particulièrement en relation avec la question de la responsabilité. Dans ce contexte de l'actuel cadre juridique, le Groupe d'étude a examiné la législation nationale de certains États, représentant différents systèmes juridiques, en relation avec les règles de responsabilité qui seraient applicables aux activités GNSS. Cet examen a montré que le droit positif régissant la responsabilité des organismes de contrôle de la circulation aérienne (ATC), qui s'appliquerait probablement en cas de panne ou de dysfonctionnement du GNSS, était dans tous les cas basé sur le principe de la faute. Il est en particulier fondé sur la négligence (acte ou omission dommageable, faute grave dans le cas d'un État) et il nécessite la preuve de la faute de l'organisme ATC ou de ses préposés.

## 3. PARTIE II — CARENCES IDENTIFIÉES DANS L'ACTUEL CADRE JURIDIQUE RELATIF À LA RESPONSABILITÉ

3.1 Sur la base de l'examen de l'actuel cadre juridique dont il est fait mention ci-dessus dans la Partie I, le Groupe a ensuite examiné si des carences pouvaient être identifiées dans l'actuel cadre juridique, notamment en relation avec la responsabilité résultant d'un accident causé par un dysfonctionnement ou une panne du GNSS.

### 3.2 Principes régissant la responsabilité

3.2.1 Sur la base de l'étude mentionnée au paragraphe 2.6.1 ci-dessus, le Groupe d'étude a exprimé l'avis que lorsqu'ils fournissent des moyens GNSS à l'intérieur de leur territoire, les États restent responsables en vertu de la loi nationale à l'égard de pertes ou dommages résultant de leur propre négligence ou faute, ou de celle de leurs préposés, qu'ils fournissent leurs propres signaux, services ou moyens ou les fassent fournir par des tiers, dans la mesure où la négligence ou la faute est prouvée.

3.2.2 De la même façon, les États ou organisations internationales qui fournissent des signaux, services ou autres moyens GNSS à d'autres États sont responsables en vertu de la loi nationale à l'égard de dommages résultant de leur négligence ou faute, ou de celle de leurs préposés.

3.2.3 Ainsi, les États devraient faire en sorte, dans leur législation nationale, que les personnes qui subissent des dommages par suite de la négligence ou faute de l'État ou de ses préposés dans la fourniture de signaux, services ou moyens CNS/ATM aient accès à des remèdes adéquats pour obtenir réparation prompte, juste et équitable, sans que l'immunité souveraine soit invoquée.

### 3.3 Carences de l'actuel cadre juridique

3.3.1 Alors que le droit positif mentionné ci-dessus pourrait être raisonnablement adéquat pour déterminer ou répartir la responsabilité en cas d'accidents dus à une panne ou à un dysfonctionnement du système GNSS, les règles de procédure et en particulier les règles applicables à la compétence juridictionnelle ne seraient peut-être pas adéquates pour faire comparaître toutes les parties devant le tribunal afin d'assurer une réparation prompte et équitable dans ces cas. En particulier, l'application de la doctrine d'immunité souveraine et des principes connexes pourrait dans bien des cas rendre difficile ou impossible une action en justice contre des États ou organes gouvernementaux fournissant des services ATC en utilisant des signaux, moyens et services GNSS, si l'action en justice était intentée à l'étranger.

### 3.4 Approches de la question de la responsabilité

3.4.1 Le Groupe a identifié trois approches possibles du problème de la responsabilité en relation avec le GNSS :

- a) faire en sorte que la doctrine de l'immunité souveraine et les principes connexes ne constituent pas un obstacle à ce que tous les défendeurs potentiels, y compris toutes les parties intervenant dans la fourniture de services GNSS, soient traduits devant le tribunal où la victime d'un accident consécutif à une panne ou un dysfonctionnement du GNSS a intenté une action;
- b) établir un mécanisme adéquat d'action en recours afin que l'État ayant juridiction en vertu de l'article 28 et l'exploitant d'aéronefs aient un recours contre l'autre ou les autres parties (principalement le fournisseur de signaux primaires et le fournisseur de signaux de renforcement) intervenant dans la fourniture des services, dans la mesure où cette autre ou ces autres parties ont été négligentes dans la fourniture des signaux;
- c) assurer une couverture de dédommagement adéquate au moyen de fonds d'indemnisation du genre de ceux qui ont été établis dans le domaine du transport maritime et dans d'autres domaines.

3.4.2 Le Groupe a débattu longuement et en détail les approches possibles du problème de la responsabilité. Certains membres du Groupe estimaient que pour réaliser l'universalité et la certitude du nouveau système de navigation aérienne il fallait traiter la question de la responsabilité dans le cadre d'un régime universel et ne pas la laisser au droit national. D'autres membres du Groupe ne jugeaient pas nécessaire d'établir un nouveau régime de responsabilité universel ou une convention sur la responsabilité pour le GNSS, puisque rien n'indiquait que le régime de responsabilité relevant actuellement du droit national ne puisse pas convenir au GNSS, et puisqu'il n'y a pas de rapport entre le GNSS et les lacunes perçues dans le régime de responsabilité. Le Groupe a finalement été partisan d'une solution intermédiaire : explorer l'approche d'un cadre contractuel. Il a recommandé qu'un certain nombre d'éléments communs, dont certains concernent la responsabilité, soient incorporés au cadre contractuel. Ces éléments communs devraient comprendre au moins les suivants :

- a) les participants au GNSS, y compris le fournisseur contractuel de services, doivent se conformer aux SARP de l'OACI;
- b) la question de l'immunité souveraine;

- c) bien qu'un État de l'article 28 reste entièrement responsable de la fourniture des services ATC dans son territoire, les autres participants sont également responsables, en même temps, des services ou éléments qu'ils s'engagent à assurer; en conséquence, les États de l'article 28 devraient veiller à ce qu'un mécanisme de recours adéquat soit établi;
- d) les participants au GNSS doivent veiller à disposer de moyens suffisants pour couvrir les risques;
- e) la responsabilité devrait être basée sur la faute.

3.4.3 Certains membres du Groupe considéraient que ces éléments communs devraient être obligatoires pour toutes les parties au cadre contractuel et qu'ils devraient par conséquent être incorporés à l'accord relatif au cadre, de la façon indiquée à la **Pièce jointe G** au présent rapport. D'autres membres préféreraient l'inclusion des éléments communs dans le cadre contractuel, à condition que chaque partie reste libre de participer ou non au cadre contractuel.

#### 4. PARTIE III — EXAMEN D'UN CADRE CONTRACTUEL

4.1 En application de son mandat, confirmé par l'Assemblée de l'OACI à sa 33<sup>e</sup> session (voir paragraphe 1.2 ci-dessus), le Groupe d'étude a aussi porté son attention sur un cadre contractuel, comme cadre intérimaire pour les systèmes CNS/ATM.

##### 4.2 Concept de cadre contractuel

4.2.1 Un cadre contractuel pourrait fournir un lien entre le ou les fournisseurs de signaux et l'État ayant juridiction au titre de l'article 28 de la Convention de Chicago quant aux termes et conditions selon lesquels les services GNSS sont fournis. Un cadre contractuel pourrait aussi fournir les dispositions nécessaires au sujet de la question de la responsabilité.

4.2.2 Les débats du Groupe ont fait préciser qu'en principe un cadre contractuel serait un cadre non obligatoire, bien que plusieurs membres aient exprimé l'avis qu'il faudrait une série d'éléments communs obligatoires. Le cadre porterait sur les relations entre différents acteurs à divers stades de la fourniture de services GNSS, y compris les fournisseurs de signaux primaires, les fournisseurs de signaux de renforcement et les États ayant juridiction au titre de l'article 28 de la Convention de Chicago. Vu la possibilité que les contrats concernant le GNSS soient négociés séparément entre de nombreuses parties différentes, certains membres du Groupe estimaient que pour maintenir le niveau souhaité d'uniformité et pour donner des assurances essentielles de confiance dans les systèmes CNS/ATM, un ensemble d'éléments communs devrait être applicable à tous les contrats. Ces éléments communs devraient avoir une grande force de persuasion dans la recherche de l'uniformité. Certains des éléments communs relatifs à la responsabilité sont indiqués au paragraphe 3.1 ci-dessus. Ces arrangements doivent être compatibles avec la Charte.

##### 4.3 Éléments d'un cadre contractuel

4.3.1 Le Groupe d'étude a examiné en détail et a retenu une série de clauses contractuelles sous la forme du **Projet de cadre contractuel relatif à la fourniture de services GNSS**, reproduit à la

**Pièce jointe F** (dénommé ci-après «Projet de cadre contractuel»), qui a reçu l'appui de la majorité des membres du Groupe. Les éléments ci-après font partie du Projet de cadre contractuel.

#### 4.3.2 **Parties**

4.3.2.1 L'article 1<sup>er</sup> du Projet de cadre contractuel définit les parties relevant du cadre et le champ d'application du cadre. Le cadre est conçu principalement pour la relation entre le fournisseur de services de la circulation aérienne (ATS) et le fournisseur de signaux GNSS, qui est définie dans l'article 2, mais pourra aussi être utilisé pour la relation entre le fournisseur de services ATS et le fournisseur de signaux de renforcement et potentiellement d'autres parties. Chaque contrat serait applicable à l'espace aérien dans lequel le fournisseur de services ATS respectif est responsable de la fourniture de ses services.

#### 4.3.3 **Obligations du fournisseur de signaux GNSS**

4.3.3.1 L'article 3 détermine les obligations fondamentales du fournisseur de signaux GNSS, comprenant la fourniture des signaux, l'obtention d'une licence s'il y a lieu, la conformité avec les dispositions sur la gestion de la sécurité, ainsi que la fourniture des informations aéronautiques pertinentes. Des critères techniques détaillés devraient être exposés dans une annexe, qui devrait être rédigée par des experts.

#### 4.3.4 **Obligations du fournisseur de services ATS**

4.3.4.1 L'article 4 détermine les obligations fondamentales du fournisseur de services ATS, notamment obtention de l'autorisation nécessaire pour utiliser les signaux GNSS, coordination avec le fournisseur de signaux GNSS en vue de faciliter la transmission des signaux, conformité avec les dispositions relatives à la gestion de la sécurité, et paiement des redevances d'usage au fournisseur de signaux GNSS, s'il y a lieu.

#### 4.3.5 **Recouvrement des coûts**

4.3.5.1 L'article 5 permet au fournisseur de signaux GNSS d'établir un mécanisme de recouvrement des coûts, afin de recouvrer le coût des services auprès des utilisateurs de signaux GNSS. Il a été avancé qu'un tel mécanisme devrait assurer une répartition raisonnable des coûts entre utilisateurs de l'aviation civile eux-mêmes ainsi qu'entre utilisateurs de l'aviation civile et autres utilisateurs du système, étant donné que selon les statistiques existantes les utilisateurs de l'aviation ne représentent qu'un faible pourcentage des utilisateurs des signaux.

#### 4.3.6 **Responsabilité**

4.3.6.1 L'article 6 prévoit que la responsabilité de chaque partie pour manquement à ses obligations en vertu de ce contrat sera régie par le régime de responsabilité applicable à son activité. Cette clause est focalisée sur la responsabilité entre les parties dans le contexte contractuel, sans traiter de la question de la responsabilité à l'égard de tiers.

#### 4.3.7 **Autres questions**

4.3.7.1 L'article 7 porte sur la question du recours et de l'indemnisation, l'article 8 traite de la renonciation à l'immunité souveraine, afin de faciliter la solution des questions de responsabilité mentionnées dans la Partie II du présent rapport, et l'article 9 traite du règlement des différends.

4.3.8 Lorsque la **Pièce jointe F** a été présentée et débattue dans le Groupe, une nette majorité a été d'avis que le cadre contractuel exposé ici correspond à une approche réaliste de la question d'un cadre juridique pour les systèmes CNS/ATM, et il a été accepté.

#### 4.4 **Autre proposition par certains membres du Groupe**

4.4.1 Certains membres du Groupe étaient cependant fermement d'avis que le cadre contractuel devrait aller au-delà du contenu de la **Pièce jointe F**, c'est-à-dire ne pas être limité à une série de contrats entre les différentes parties prenantes dans la mise en œuvre des systèmes CNS/ATM, mais devrait inclure un accord sur le cadre entre États, au niveau gouvernemental, surtout pour définir les éléments communs obligatoires qui devraient s'appliquer. À leur avis, l'accord ne devrait pas seulement porter sur les relations entre États mais devrait aussi régir certains aspects des relations contractuelles entre les exploitants de systèmes et les fournisseurs de services. Un élément essentiel de l'accord serait une série d'éléments communs obligatoires, que tous les acteurs devraient respecter. Ces éléments obligatoires pourraient inclure notamment la conformité avec les normes et pratiques recommandées de l'OACI, le respect de la Charte, la couverture obligatoire du risque, le recours à l'arbitrage, la renonciation au droit d'invoquer l'immunité souveraine et un rôle central pour l'OACI en qualité de coordonnateur à l'échelle mondiale. Ces vues sont exprimées dans la **Pièce jointe G**.

### 5. **PARTIE IV — EXAMEN D'UNE CONVENTION INTERNATIONALE**

#### 5.1 **Étude d'une convention internationale dans d'autres organes de l'OACI**

5.1.1 Une partie du mandat du Groupe consistait à envisager une convention internationale afin d'élaborer un cadre juridique à long terme pour les systèmes CNS/ATM. La question de la nécessité éventuelle d'une convention internationale relative au GNSS avait déjà fait l'objet de débats approfondis dans des organes de l'OACI, notamment les 28<sup>e</sup> et 29<sup>e</sup> sessions du Comité juridique, la Conférence mondiale sur la mise en œuvre des systèmes CNS/ATM, tenue à Rio de Janeiro du 11 au 15 mai 1998, et les 32<sup>e</sup> et 33<sup>e</sup> sessions de l'Assemblée.

5.1.2 La conférence de Rio avait recommandé que l'OACI continue à travailler aux aspects juridiques complexes de la mise en œuvre des systèmes CNS/ATM, y compris le GNSS, en vue d'élaborer un cadre juridique approprié pour le long terme, régissant l'exploitation et la disponibilité des systèmes CNS/ATM, et éventuellement une convention internationale à cet effet. Ces travaux ne devaient toutefois pas retarder la mise en œuvre des systèmes CNS/ATM.

5.1.3 Comme suite à la Résolution A32-20, l'Assemblée a décidé, lors de sa 33<sup>e</sup> session, de faire poursuivre le travail sur les aspects juridiques des systèmes CNS/ATM afin de finaliser le concept d'un cadre contractuel pour les systèmes CNS/ATM, à titre de cadre intérimaire, et d'ouvrir la voie à sa mise en œuvre, y compris par l'étude d'une convention internationale.

## 5.2 Étude d'une convention internationale par le Groupe d'étude

5.2.1 En application des décisions des 32<sup>e</sup> et 33<sup>e</sup> sessions de l'Assemblée, le Groupe a examiné la question d'une convention internationale qui déterminerait les droits et obligations des États en relation avec les services GNSS. Toutefois, bien qu'ayant débattu longuement cette question à plusieurs de ses réunions, le Groupe n'a pas pu réaliser un consensus sur ce sujet.

5.2.2 Certains membres étaient d'avis que comme un grand nombre d'États seraient appelés à autoriser l'utilisation de signaux GNSS sur lesquels ils n'auraient aucun contrôle, la seule façon de donner confiance dans le système serait de faire accepter, tant par les fournisseurs que par les utilisateurs, certains droits et certaines obligations sous la forme d'un instrument juridique international contraignant. De l'avis de ces membres, la convention internationale devrait fixer notamment des principes tels que la reconnaissance de l'importance primordiale de la sécurité de l'aviation civile internationale, l'accès illimité aux services GNSS sans discrimination, le droit souverain de chaque État de contrôler l'exploitation des aéronefs et d'appliquer des règlements de sécurité dans son espace aérien, et l'obligation des fournisseurs d'assurer la continuité, la disponibilité, la précision, la transparence et la responsabilité des services GNSS. Il a aussi été observé que la question de la responsabilité est un élément essentiel du cadre juridique du GNSS, particulièrement en raison de la multiplicité des acteurs et de la possibilité d'actions en justice simultanées dans un certain nombre de pays au sujet du même événement. Selon ce point de vue, la mise en œuvre d'un système mondial interopérable et sans discontinuité, tel que CNS/ATM, ne serait pas compatible avec un régime de responsabilité dispersé. Ces membres étaient partisans de l'élaboration d'une convention internationale, qui à leur avis avait été une option préférée par une nette majorité à la conférence de Rio ainsi qu'aux 32<sup>e</sup> et 33<sup>e</sup> sessions de l'Assemblée. Ils considéraient le cadre contractuel comme une solution intérimaire souple dont pourraient émerger une convention internationale ou d'autres instruments contraignants.

5.2.3 Un deuxième point de vue était que le cadre juridique existant de l'OACI, c'est-à-dire la Convention de Chicago, ses Annexes et les autres éléments examinés dans la Partie I ci-dessus, y compris la législation nationale applicable, assurait la continuité du service et qu'il n'avait été relevé aucune carence faisant obstacle à la mise en œuvre des systèmes CNS/ATM. Il ne serait pas nécessaire d'établir un nouveau régime universel de responsabilité ou une convention relative à la responsabilité pour le GNSS, car rien n'indiquait que l'actuel régime de responsabilité en vertu de la législation nationale ne pourrait pas régir le GNSS, et qu'en plus il n'y avait aucune relation entre le GNSS et les lacunes perçues dans le régime de responsabilité. Alors que les questions juridiques avaient été débattues dans différents organes de l'OACI, aucun de ces organes n'avait jamais réalisé un consensus sur une proposition de législation mondiale par une convention. D'autre part, chaque organe de l'OACI qui avait examiné des questions juridiques relatives aux systèmes CNS/ATM s'était attaché à déclarer que les travaux sur les questions juridiques ne devraient pas retarder la mise en œuvre technique des systèmes CNS/ATM.

5.2.4 Un troisième groupe de membres avait une aspiration similaire, pour une convention internationale, que les membres dont il est question au paragraphe 5.2.2 ci-dessus et la considéraient en fait comme la solution nécessaire à long terme de la question d'un cadre juridique pour le GNSS. Les contraintes n'étaient pas à leur avis de caractère juridique mais de caractère pratique, car la mise en place d'une convention demanderait évidemment plus de temps qu'un cadre contractuel. Entre-temps, une solution contractuelle aiderait à combler la lacune, mais de plus une convention émergerait probablement plus harmonieusement à partir d'une solution intérimaire praticable. Par conséquent, un cadre contractuel du genre mentionné au paragraphe 4.4.1 ci-dessus pourrait servir de solution intérimaire entre le statu quo et l'élaboration d'une convention internationale pour le long terme. Il ne faut pas oublier que le cadre

mentionné au paragraphe 4.4.1 ci-dessus nécessiterait, notamment, un accord entre États sur le cadre, au niveau gouvernemental.

5.2.5 Les membres dont il est question au paragraphe qui précède ont soumis une proposition de convention recouvrant des éléments tirés de la Charte, des éléments inspirés par les recommandations du LTEP ainsi que d'autres éléments jugés nécessaires pour créer un instrument contraignant et inclusif de droit international. La proposition de certains membres du Groupe sur les éléments principaux d'une convention internationale est présentée pour information à la **Pièce jointe H**; il faut toutefois noter que cette proposition ne correspond pas à l'avis de la majorité du Groupe.

5.2.6 À l'issue des débats sur la question d'un projet de convention et de ses clauses spécifiques, la plupart des membres présents ont indiqué que la mise en œuvre du GNSS était en cours et que l'expérience n'était pas encore suffisante pour étayer la rédaction d'une convention internationale. Il a donc été préconisé de ne pas poursuivre plus avant cette question, en attendant un plus ample développement du GNSS.

5.2.7 En résumé, lorsque la question d'une convention internationale était à l'ordre du jour de la 10<sup>e</sup> réunion pour un examen final par le Groupe, l'avis majoritaire était que l'expérience acquise jusqu'ici dans la mise en œuvre des systèmes CNS/ATM, et du GNSS en particulier, était encore insuffisante et qu'il serait donc prématuré d'élaborer un projet de convention internationale. D'autres ont exprimé l'avis qu'une convention internationale était nécessaire et souhaitable.

## 6. PARTIE V — AUTRES QUESTIONS EXAMINÉES PAR LE GROUPE

6.1 Deux points additionnels avaient été inclus dans le mandat du Groupe d'étude : questions relatives aux communications et questions relatives à la surveillance dans le cadre des systèmes CNS/ATM.

### 6.2 Questions relatives aux communications

6.2.1 Au sujet de la question de la responsabilité et d'autres principes juridiques concernant les communications par satellite, le Groupe a noté l'utilisation généralisée de clauses d'exclusion de responsabilité dans l'industrie des télécommunications, y compris l'industrie des communications par satellite. Le Groupe a retenu par consensus le constat que, malgré la pratique courante de responsabilité limitée, le régime juridique relatif aux télécommunications n'avait pas sapé la confiance du public dans le système. L'utilisation de satellites de communications, comparativement à l'utilisation de systèmes de Terre, ne soulevait pas pour le moment de nouvelles questions juridiques. La clause d'exclusion était presque universellement utilisée. Il incombait aux fournisseurs de services de la circulation aérienne de prévoir une redondance dans les services de communications pour répondre aux besoins de fiabilité, de disponibilité et de continuité des services. D'un autre côté, à la lumière d'une expérience plus large des systèmes CNS/ATM, et si cela était jugé nécessaire et opportun, la question de la limitation de la responsabilité dans les services de communications pourrait être étudiée davantage à l'avenir.

### 6.3 Questions relatives à la surveillance

6.3.1 Le Groupe a aussi examiné les questions juridiques relatives à la surveillance. Comme ces questions n'étaient pas une partie majeure de son mandat, le Groupe s'est limité à un débat général. Il a été noté que, comme la surveillance est liée tant aux communications qu'à la navigation, le cadre

juridique pour cette activité dépendrait largement des régimes juridiques applicables à ces deux éléments des systèmes CNS/ATM. Le Groupe a observé en outre que, comme la surveillance dépend davantage de systèmes automatisés, il faudrait s'attendre à ce que la focalisation glisse de la responsabilité pour erreur humaine vers la responsabilité des fabricants d'équipements. Le Groupe n'a toutefois identifié aucune question juridique distincte, relative à la surveillance, qui devrait être abordée à ce stade.

## 7. CONCLUSIONS

7.1 Le GNSS, un des éléments clés des systèmes CNS/ATM, en est au stade de la mise en œuvre. Les travaux du Groupe d'étude étaient fondés sur la prémisse qu'il a été généralement admis 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 les systèmes CNS/ATM qui soit incompatible avec la Convention de Chicago.

### 7.2 Cadre juridique actuel

7.2.1 Selon le cadre juridique actuel, la Convention de Chicago, en particulier son article 28, est applicable aux systèmes CNS/ATM. D'autres éléments du cadre actuel sont l'Énoncé de politique adopté par le Conseil de l'OACI, l'échange de lettres avec les États-Unis et avec la Fédération de Russie, et la Résolution A32-19 de l'Assemblée — *Charte sur les droits et obligations des États concernant les services GNSS*. Le cadre actuel inclut aussi la législation nationale, car certains aspects juridiques des systèmes CNS/ATM sont régis par la loi nationale, particulièrement en ce qui concerne les règles relatives à la responsabilité.

7.2.2 En vertu de l'article 28 de la Convention de Chicago, chaque État contractant s'engage à fournir des installations et services de navigation aérienne conformément aux SARP de l'OACI. La mise en œuvre du GNSS laisse inchangée la responsabilité des États, en vertu de l'article 28, de fournir des services de navigation aérienne dans leurs espaces aériens respectifs. En s'acquittant de cette responsabilité, les États concernés devront résoudre certaines questions relatives à la certification du GNSS et à l'autorisation de l'utiliser, ainsi qu'à la délégation de responsabilité.

7.2.3 Le Groupe a aussi reconnu qu'en fournissant les services en vertu de l'article 28 lorsque le GNSS est mis en œuvre, la plupart des États doivent compter sur des signaux électromagnétiques, ainsi que leur augmentation, fournis par d'autres. Il y aurait donc lieu d'établir un lien entre le ou les fournisseurs de signaux et les États ayant juridiction en vertu de l'article 28.

### 7.3 Carences du cadre juridique actuel

7.3.1 Le Groupe a conclu que, s'il est vrai que le droit positif régissant la responsabilité pourrait raisonnablement convenir pour déterminer ou imputer la responsabilité d'accidents dus à une panne ou à un dysfonctionnement du système GNSS, les règles de procédure, et en particulier les règles applicables à la compétence juridictionnelle, ne sont peut-être pas suffisantes pour traduire en justice toutes les parties en vue d'assurer qu'il y ait un dédommagement prompt et équitable dans ces cas. En particulier, l'application de la doctrine de l'immunité souveraine et des principes connexes pourrait dans de nombreux cas rendre difficiles ou impossibles des poursuites contre des États étrangers ou des entités gouvernementales étrangères fournissant des services ATC ou faisant usage de signaux, moyens et services GNSS, si ces poursuites étaient intentées à l'étranger.



#### 7.4 Examen d'un cadre contractuel

7.4.1 En application de la décision de la 33<sup>e</sup> session de l'Assemblée, le Groupe a porté son attention sur l'examen d'un cadre contractuel de nature à fournir un lien entre le ou les fournisseurs de signaux et l'État ayant juridiction en vertu de l'article 28 de la Convention de Chicago, en ce qui concerne les termes et conditions dans lesquels les services GNSS sont fournis. Le cadre contractuel pourrait aussi fournir les dispositions nécessaires au sujet de la question de la responsabilité. Une série de dispositions pour ce cadre contractuel, dans la forme de la **Pièce jointe F** au présent rapport, a été appuyée par la majorité du Groupe. Il y a toutefois des divergences au sujet de la portée et du caractère obligatoire du cadre contractuel. Certains membres considéraient le cadre comme un contrat modèle facultatif, non contraignant, que les États ou autres parties auraient la liberté d'accepter. D'autres membres étaient d'avis que le cadre devrait contenir une série d'éléments communs obligatoires, contraignants pour les parties, qui devrait prendre la forme d'un accord intergouvernemental et qui pourrait graduellement, dans l'avenir, évoluer vers une convention internationale.

#### 7.5 Examen d'une convention internationale

7.5.1 Sur le sujet d'une convention internationale, malgré de longs débats au cours de plusieurs réunions du Groupe, il n'a pas été possible de parvenir à un consensus sur ce sujet. Lorsque la question de la convention internationale était à l'ordre du jour de la 10<sup>e</sup> réunion pour un examen final par le Groupe, le point de vue de la majorité était qu'il n'y avait pas encore assez d'expérience de la mise en œuvre des systèmes CNS/ATM, et du GNSS en particulier, et qu'il serait donc prématuré d'élaborer et de rédiger une convention internationale. D'autres membres ont exprimé l'avis qu'une convention internationale était nécessaire et souhaitable.

-----

A35-WP/75  
LE/5  
**Appendice**

A-14

Page blanche

**PIÈCE JOINTE A**

**ÉNONCÉ DE POLITIQUE DE L'OACI SUR LA MISE EN ŒUVRE  
ET L'EXPLOITATION DES SYSTÈMES CNS/ATM**

## **ÉNONCÉ DE POLITIQUE DE L'OACI SUR LA MISE EN OEUVRE ET L'EXPLOITATION DES SYSTÈMES CNS/ATM**

*Approuvé par le Conseil de l'OACI, le 9 mars 1994 et amendé le 28 juin 1996*

Continuant à s'acquitter du mandat qui lui incombe en vertu de l'article 44 de la *Convention relative à l'aviation civile internationale*, et qui consiste notamment à élaborer les principes et les techniques de la navigation aérienne internationale et à promouvoir la planification et le développement du transport aérien international de manière à assurer le développement sûr et ordonné de l'aviation civile internationale dans le monde entier, l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), consciente des limites des systèmes terrestres actuels, a élaboré le concept OACI de systèmes de communications, de navigation et de surveillance/gestion du trafic aérien (CNS/ATM), qui utilisent la technologie des satellites. L'OACI estime qu'il est bon pour la croissance de l'aviation civile internationale que les nouveaux systèmes soient mis en place à bref délai.

La mise en oeuvre et l'exploitation des nouveaux systèmes CNS/ATM respecteront les principes suivants :

### **1. ACCESSIBILITÉ UNIVERSELLE**

Le principe de l'accessibilité universelle, sans discrimination, régira la fourniture de tous les services de navigation aérienne assurés par les systèmes CNS/ATM.

### **2. SOUVERAINETÉ, AUTORITÉ ET RESPONSABILITÉ DES ÉTATS CONTRACTANTS**

La mise en oeuvre et l'exploitation des systèmes CNS/ATM que les États se sont engagés à fournir conformément à l'article 28 de la Convention, n'empiéteront pas sur la souveraineté, l'autorité ou la responsabilité des États ni n'en restreindront l'exercice en ce qui concerne le contrôle de la navigation aérienne ainsi que la promulgation et l'application des règlements relatifs à la sécurité. L'autorité des États sera préservée en ce qui a trait à la coordination et au contrôle des communications et au renforcement, selon les besoins, des services de navigation par satellite.

### **3. RESPONSABILITÉ ET RÔLE DE L'OACI**

Conformément à l'article 37 de la Convention, l'OACI continuera à être responsable de l'adoption et de l'amendement des normes, pratiques recommandées et procédures régissant les systèmes CNS de l'OACI. Afin d'obtenir le plus possible d'uniformité dans toutes les questions relatives à la sécurité, à la régularité et à l'efficacité de la navigation aérienne, l'OACI coordonnera et surveillera la mise en oeuvre des systèmes CNS/ATM à l'échelle mondiale, conformément aux plans régionaux de navigation aérienne et au plan mondial coordonné des systèmes CNS/ATM de l'OACI. En outre, l'OACI facilitera la fourniture d'assistance aux États pour les aspects de la mise en oeuvre concernant les questions techniques, financières, juridiques, de gestion et de coopération. Le rôle de l'OACI en matière de coordination et d'utilisation du spectre de fréquences pour les communications et la navigation dans le domaine de l'aviation civile internationale continuera à être reconnu.

#### **4. COOPÉRATION TECHNIQUE**

En vue d'une mise en oeuvre harmonieuse, coordonnée à l'échelle mondiale, et de permettre aux États, aux usagers et aux fournisseurs de tirer rapidement profit des systèmes CNS/ATM, l'OACI est consciente de la nécessité d'une coopération technique dans la mise en oeuvre et l'exploitation efficace de ces systèmes. À cette fin, l'OACI jouera son rôle central dans la coordination des arrangements de coopération technique concernant la mise en oeuvre des systèmes CNS/ATM. Elle invite aussi les États qui sont en mesure de le faire à fournir une assistance pour les aspects de la mise en oeuvre concernant les questions techniques, financières, juridiques, de gestion et de coopération.

#### **5. ARRANGEMENTS INSTITUTIONNELS ET MISE EN ŒUVRE**

Dans la mesure du possible, les systèmes CNS/ATM feront un usage optimal de la structure organisationnelle existante, moyennant certaines modifications s'il y a lieu, et seront exploités conformément aux arrangements institutionnels et aux règlements légaux en vigueur. Dans la mise en oeuvre des systèmes CNS/ATM, on tirera parti, le cas échéant, des efforts de rationalisation, d'intégration et d'harmonisation des systèmes. La mise en oeuvre devrait offrir assez de souplesse pour que l'on puisse passer progressivement des services actuels aux services futurs. Il est reconnu qu'une mise en oeuvre coordonnée à l'échelle mondiale, avec la pleine participation des États, des usagers et des fournisseurs de services par le biais, entre autres, des groupes régionaux de planification et de mise en oeuvre de la navigation aérienne, est la clé de la réalisation de tous les avantages à tirer des systèmes CNS/ATM. Les arrangements institutionnels connexes n'empêcheront pas la concurrence entre fournisseurs de services qui se conforment aux normes et pratiques recommandées pertinentes de l'OACI.

#### **6. SYSTÈME MONDIAL DE NAVIGATION PAR SATELLITE**

Le système mondial de navigation par satellite (GNSS) devrait être mis en oeuvre de façon graduelle à partir des systèmes mondiaux de navigation par satellite existants, y compris le système mondial de localisation (GPS) des États-Unis et le système mondial de satellites de navigation (GLONASS) de la Fédération de Russie, pour évoluer vers un GNSS intégré sur lequel les États contractants exerceront un niveau de contrôle suffisant en ce qui concerne les aspects liés à l'utilisation de ce système par l'aviation civile. L'OACI continuera à étudier, en consultation avec les États contractants, les usagers de l'espace aérien et les fournisseurs de services, la possibilité pratique de réaliser un GNSS civil soumis à un contrôle international.

#### **7. ORGANISATION ET UTILISATION DE L'ESPACE AÉRIEN**

L'espace aérien sera organisé de manière à assurer l'efficacité du service. Les systèmes CNS/ATM seront mis en oeuvre de façon à surmonter les limites des systèmes actuels et à pouvoir répondre à l'évolution de la demande mondiale de trafic aérien et aux besoins des usagers en matière d'efficacité et de rentabilité, tout en maintenant ou en améliorant les niveaux de sécurité actuels. Bien qu'il ne soit pas nécessaire de modifier l'organisation actuelle des régions d'information de vol pour mettre en oeuvre les systèmes CNS/ATM, les États pourront peut-être obtenir une meilleure efficacité et une meilleure rentabilité en regroupant des installations et services.

## 8. CONTINUITÉ ET QUALITÉ DU SERVICE

On assurera une disponibilité continue du service offert par les systèmes CNS/ATM et prévoira des arrangements effectifs pour limiter au minimum les conséquences opérationnelles d'un défaut de fonctionnement inévitable ou d'une panne et assurer le rétablissement rapide des services en pareil cas. La qualité du service assuré par les systèmes sera conforme aux normes de l'OACI sur l'intégrité des systèmes, aura la priorité nécessaire et fera l'objet de mesures appropriées de sûreté et de protection contre le brouillage.

## 9. RECOUVREMENT DES COÛTS

Afin d'obtenir une répartition raisonnable des coûts entre tous les usagers, le recouvrement des coûts qu'implique la fourniture des services CNS/ATM sera conforme à l'article 15 de la Convention et sera basé sur les principes exposés dans les *Déclarations du Conseil aux États contractants sur les redevances d'aéroport et de services de navigation aérienne* (Doc 9082), y compris le principe que ce recouvrement n'empêchera ni ne découragera l'utilisation des services par satellite intéressant la sécurité. La coopération des États dans l'effort de recouvrement des coûts est fortement recommandée.

-----

**PIÈCE JOINTE B**

**ÉCHANGE DE LETTRES ENTRE L'OACI ET  
LES ÉTATS-UNIS CONCERNANT LE GPS**

A35-WP/75

LE/5

**Appendice**

**Pièce jointe B**

A-20

Département des Transports  
Administration fédérale de l'aviation (FAA)  
États-Unis

Bureau de l'administrateur

le 14 octobre 1994

Monsieur Assad Kotaite  
Président du Conseil  
Organisation de l'aviation civile internationale  
1 000, rue Sherbrooke Ouest  
Montréal, Québec, Canada H3A 2R2

Monsieur le Président,

La présente lettre annule et remplace ma lettre du 14 avril 1994.

Au nom des États-Unis, je tiens à féliciter les Comités des futurs systèmes de navigation aérienne (FANS) de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) pour le travail de pionnier qu'ils ont effectué en vue de mettre au point la navigation mondiale par satellite pour l'aviation civile. Je note à ce sujet que le 11 décembre 1991, le Conseil de l'OACI a demandé au Secrétaire général de prendre d'urgence l'initiative d'un accord entre l'OACI et les États fournisseurs de GNSS au sujet de la qualité et de la durée du GNSS.

Je profite de l'occasion pour renouveler l'offre de mon Gouvernement à la communauté internationale concernant l'utilisation du Service de localisation standard (SPS) du Système de localisation mondiale (GPS) des États-Unis. Comme ils l'ont clairement indiqué à la dixième Conférence de navigation aérienne et à la 29<sup>e</sup> session de l'Assemblée de l'OACI, et sous réserve que soient dégagés des crédits dans les conditions prévues par leur législation, les États-Unis entendent rendre le GPS-SPS disponible pour l'avenir prévisible, sur une base mondiale et continue et sans redevances d'usage directes. Cette offre satisfait aux conditions de l'OACI relatives à la durée minimale du service (10 ans) et à l'absence de redevances d'usage directes. Ce service, dont tous les usagers de l'aviation civile pourront disposer sans discrimination dans les conditions prévues par les sections techniques du Plan de radionavigation fédéral du Gouvernement des États-Unis, assurera une précision horizontale de 100 m avec une probabilité de 95 % et de 300 m avec une probabilité de 99,99 %. Les États-Unis prendront toutes les mesures nécessaires pour maintenir l'intégrité et la fiabilité du service et comptent pouvoir donner un préavis d'au moins 6 ans avant qu'il ne soit mis fin au fonctionnement du GPS ou que le GPS-SPS soit éliminé.

Le GPS-SPS est susceptible de devenir une composante du futur GNSS envisagé par le Comité FANS. Les États-Unis considèrent que le fait de mettre le GPS à la disposition de la communauté internationale permettra aux États de mieux se rendre compte de la valeur de cette technologie en tant que composante du GNSS. La mise à disposition du GPS-SPS n'a bien entendu aucunement pour but de limiter les droits de quelque État que ce soit de contrôler l'exploitation des aéronefs et de faire appliquer les règlements de sécurité dans son espace aérien souverain.



Dans les prochaines années, la communauté internationale devra décider de la façon de mettre en oeuvre un système civil international de navigation mondiale fondé sur la technologie des satellites. Les États-Unis s'engagent à coopérer pleinement à cette entreprise et à collaborer avec l'OACI en vue d'établir les normes et pratiques recommandées (SARPS) appropriées conformément à l'article 37 de la Convention relative à l'aviation civile internationale (Convention de Chicago). Dans cette optique, les États-Unis comptent que les SARPS élaborées par l'OACI seront compatibles avec l'exploitation du GPS et inversement, et que les États seront libres de renforcer le GPS-SPS conformément aux SARPS appropriées. Les États-Unis procéderont à un échange d'information constant avec l'OACI au sujet du fonctionnement du GPS afin d'aider le Conseil de l'OACI à s'acquitter des responsabilités que lui confère la Convention de Chicago.

Je vous saurais gré de bien vouloir me confirmer que ce qui précède, que je présente en guise d'accord, convient à l'Organisation de l'aviation civile internationale. Si tel est le cas, la présente lettre et votre réponse formeront une entente mutuelle sur le Système mondial de localisation entre le Gouvernement des États-Unis d'Amérique et l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Veillez agréer, Monsieur le Président, l'expression de ma haute considération.

(signé)  
David R. Hinson  
Administrateur

ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE

LE PRÉSIDENT DU CONSEIL

Réf. : LE 4/49.1  
(F.LEB0513)

le 27 octobre 1994

Monsieur,

J'ai l'honneur d'accuser réception de votre lettre du 14 octobre 1994 qui annule et remplace votre lettre du 14 avril 1994.

Votre lettre du 14 octobre 1994 se lit comme suit :

«Au nom des États-Unis, je tiens à féliciter les Comités des futurs systèmes de navigation aérienne (FANS) de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) pour le travail de pionnier qu'ils ont effectué en vue de mettre au point la navigation mondiale par satellite pour l'aviation civile. Je note à ce sujet que le 11 décembre 1991, le Conseil de l'OACI a demandé au Secrétaire général de prendre d'urgence l'initiative d'un accord entre l'OACI et les États fournisseurs de GNSS au sujet de la qualité et de la durée du GNSS.

Je profite de l'occasion pour renouveler l'offre de mon Gouvernement à la communauté internationale concernant l'utilisation du Service de localisation standard (SPS) du Système de localisation mondiale (GPS) des États-Unis. Comme ils l'ont clairement indiqué à la dixième Conférence de navigation aérienne et à la 29<sup>e</sup> session de l'Assemblée de l'OACI, et sous réserve que soient dégagés des crédits dans les conditions prévues par leur législation, les États-Unis entendent rendre le GPS-SPS disponible pour l'avenir prévisible, sur une base mondiale et continue et sans redevances d'usage directes. Cette offre satisfait aux conditions de l'OACI relatives à la durée minimale du service (10 ans) et à l'absence de redevances d'usage directes.

M. David Hinson  
Administrator, Federal  
Aviation Administration  
U.S. Department of Transportation  
800 Independence Ave., S.W.  
Washington, D.C. 20591  
États-Unis

Télécopieur : 202 267 5047

Ce service, dont tous les usagers de l'aviation civile pourront disposer sans discrimination dans les conditions prévues par les sections techniques du Plan de radionavigation fédéral du Gouvernement des États-Unis, assurera une précision horizontale de 100 m avec une probabilité de 95 % et de 300 m avec une probabilité de 99,99 %. Les États-Unis prendront toutes les mesures nécessaires pour maintenir l'intégrité et la fiabilité du service et comptent pouvoir donner un préavis d'au moins 6 ans avant qu'il ne soit mis fin au fonctionnement du GPS ou que le GPS-SPS soit éliminé.

Le GPS-SPS est susceptible de devenir une composante du futur GNSS envisagé par le Comité FANS. Les États-Unis considèrent que le fait de mettre le GPS à la disposition de la communauté internationale permettra aux États de mieux se rendre compte de la valeur de cette technologie en tant que composante du GNSS. La mise à disposition du GPS-SPS n'a bien entendu aucunement pour but de limiter les droits de quelque État que ce soit de contrôler l'exploitation des aéronefs et de faire appliquer les règlements de sécurité dans son espace aérien souverain.

Dans les prochaines années, la communauté internationale devra décider de la façon de mettre en oeuvre un système civil international de navigation mondiale fondé sur la technologie des satellites. Les États-Unis s'engagent à coopérer pleinement à cette entreprise et à collaborer avec l'OACI en vue d'établir les normes et pratiques recommandées (SARPS) appropriées conformément à l'article 37 de la Convention relative à l'aviation civile internationale (Convention de Chicago). Dans cette optique, les États-Unis comptent que les SARPS élaborées par l'OACI seront compatibles avec l'exploitation du GPS et inversement, et que les États seront libres de renforcer le GPS-SPS conformément aux SARPS appropriées. Les États-Unis procéderont à un échange d'information constant avec l'OACI au sujet du fonctionnement du GPS afin d'aider le Conseil de l'OACI à s'acquitter des responsabilités que lui confère la Convention de Chicago.

Je vous saurais gré de bien vouloir me confirmer que ce qui précède, que je présente en guise d'accord, convient à l'Organisation de l'aviation civile internationale. Si tel est le cas, la présente lettre et votre réponse formeront une entente mutuelle sur le Système mondial de localisation entre le Gouvernement des États-Unis d'Amérique et l'Organisation de l'aviation civile internationale.»

À la douzième séance de sa 143<sup>e</sup> session, le 26 octobre 1994, le Conseil de l'OACI a examiné l'offre contenue dans votre lettre, et j'ai le plaisir de vous informer que les dispositions prévues dans cette offre conviennent à l'Organisation de l'aviation civile internationale. L'offre sera communiquée à tous les États contractants de l'OACI.

Veillez agréer, Monsieur, l'expression de ma haute considération.

Assad Kotaite

A35-WP/75  
LE/5  
**Appendice**  
**Pièce jointe B**

A-24

PAGE BLANCHE

**PIÈCE JOINTE C**

**ÉCHANGE DE LETTRES ENTRE L'OACI ET  
LA FÉDÉRATION DE RUSSIE CONCERNANT LE GLONASS**

**MINISTÈRE DES TRANSPORTS  
DE LA FÉDÉRATION DE RUSSIE**

Moscou, le 4 juin 1996

Monsieur le Président,

La présente lettre annule et remplace ma lettre du 5 février 1996.

L'introduction des techniques spatiales dans les activités de l'aviation civile mondiale marque une nouvelle étape de la mise en oeuvre pratique du concept de futurs systèmes CNS/ATM élaboré par l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI). Au nom de la Fédération de Russie, je tiens à féliciter l'OACI de tout ce qu'elle a réalisé sur la voie de la planification du futur système de navigation aérienne et j'exprime l'espoir que ce système sera mis en oeuvre avec succès en pratique.

Le système mondial de navigation par satellite (GNSS) est un des éléments les plus importants du futur système de navigation aérienne. À la dixième Conférence de navigation aérienne de l'OACI, en 1991, le Gouvernement de l'URSS a offert à la communauté aéronautique mondiale d'utiliser gratuitement le système mondial de navigation par satellite GLONASS. Il a garanti que ce système fonctionnerait pendant au moins 15 ans après son déploiement complet, en 1995.

La Fédération de Russie a maintenant terminé le déploiement complet de la constellation spatiale et du système de contrôle au sol du GLONASS et le GLONASS est opérationnel et capable de déterminer la position des aéronefs selon les critères de performance voulus.

En vertu des pouvoirs qui me sont conférés, j'ai l'honneur de confirmer, au nom du Gouvernement de la Fédération de Russie, la proposition faite à la dixième Conférence de navigation aérienne concernant la fourniture à la communauté aéronautique mondiale, sur une base non discriminatoire, d'un canal GLONASS de précision standard pour une période d'au moins 15 ans sans qu'il ne soit perçu de redevances directes auprès des utilisateurs, sous réserve que soient dégagées des ressources dans les conditions prévues par la législation de la Fédération de Russie. Ce canal sera accessible à tous les usagers de l'aviation civile et fournira une information de position ayant une précision allant jusqu'à 60 mètres dans le plan horizontal (avec une probabilité de 0,997) et jusqu'à 75 mètres dans le plan vertical (avec une probabilité de 0,997). Il n'est pas envisagé d'utiliser quelque méthode que ce soit pour dégrader la précision.

La Fédération de Russie prendra toutes les mesures nécessaires pour maintenir l'intégrité et la fiabilité du service et compte pouvoir donner un préavis d'au moins 6 ans avant qu'il ne soit mis fin au service.

Aux fins de l'utilisation du GNSS par l'aviation civile mondiale, la Fédération de Russie est prête à coopérer de toutes les façons avec l'OACI pour établir des normes et des pratiques recommandées (SARPS) appropriées sur le GNSS conformément aux dispositions de l'article 37 de la Convention de Chicago, ainsi qu'à tenir l'OACI continuellement informée de la condition opérationnelle du GLONASS.

La Fédération de Russie espère que les SARPS élaborées par l'OACI seront compatibles avec les caractéristiques du GLONASS et, inversement, que les différents États seront libres de mettre en place les systèmes de renforcement dont ils ont besoin pour accroître l'efficacité d'utilisation du GLONASS, conformément aux SARPS de l'OACI.

La Fédération de Russie procédera à un échange d'informations constant avec l'OACI au sujet du fonctionnement du GLONASS afin d'aider le Conseil de l'OACI à s'acquitter des responsabilités que lui confère la Convention de Chicago.

La fourniture du GLONASS à la communauté aéronautique mondiale n'a aucunement pour but de limiter les droits de quelque État que ce soit de contrôler l'exploitation des aéronefs et de faire respecter les règlements sur la sécurité des vols dans son espace aérien souverain.

Étant donné que l'OACI sera l'organe international de coordination de la mise en oeuvre mondiale du futur système de navigation aérienne, nous sommes disposés à conclure avec l'OACI un accord sur l'utilisation par la communauté aéronautique mondiale du GLONASS en tant qu'élément du GNSS doté des caractéristiques indiquées ci-dessus.

Je vous saurais gré de bien vouloir me confirmer que les positions exposées ci-dessus conviennent à l'Organisation de l'aviation civile internationale. Si tel est le cas, la présente lettre et votre réponse constitueront un accord mutuel entre le Gouvernement de la Fédération de Russie et l'Organisation de l'aviation civile internationale concernant le système de navigation par satellite GLONASS.

Veuillez agréer, Monsieur le Président, l'expression de ma haute considération.

N.P. Tsakh  
Ministre des Transports

Monsieur Assad Kotaite  
Président du Conseil  
de l'Organisation de l'aviation civile internationale  
Montréal

Réf. LE 4/49.1

le 29 juillet 1996

Monsieur le Ministre,

J'ai l'honneur d'accuser réception de votre lettre du 4 juin 1996 qui annule et remplace votre lettre du 5 février 1996.

Votre lettre du 4 juin 1996 se lit comme suit:

La présente lettre annule et remplace ma lettre du 5 février 1996.

L'introduction des techniques spatiales dans les activités de l'aviation civile mondiale marque une nouvelle étape de la mise en oeuvre pratique du concept de futurs systèmes CNS/ATM élaboré par l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI). Au nom de la Fédération de Russie, je tiens à féliciter l'OACI de tout ce qu'elle a réalisé sur la voie de la planification du futur système de navigation aérienne et j'exprime l'espoir que ce système sera mis en oeuvre avec succès en pratique.

Le système mondial de navigation par satellite (GNSS) est un des éléments les plus importants du futur système de navigation aérienne. À la dixième Conférence de navigation aérienne de l'OACI, en 1991, le Gouvernement de l'URSS a offert à la communauté aéronautique mondiale d'utiliser gratuitement le système mondial de navigation par satellite GLONASS. Il a garanti que ce système fonctionnerait pendant au moins 15 ans après son déploiement complet, en 1995.

La Fédération de Russie a maintenant terminé le déploiement complet de la constellation spatiale et du système de contrôle au sol du GLONASS et le GLONASS est opérationnel et capable de déterminer la position des aéronefs selon les critères de performance voulus.

En vertu des pouvoirs qui me sont conférés, j'ai l'honneur de confirmer, au nom du Gouvernement de la Fédération de Russie, la proposition faite à la dixième Conférence de navigation aérienne concernant la fourniture à la communauté aéronautique mondiale, sur une base non discriminatoire, d'un canal GLONASS de précision standard pour une période d'au moins 15 ans sans qu'il ne soit perçu de redevances directes auprès des utilisateurs, sous réserve que soient dégagées des ressources dans les conditions prévues par la législation de la Fédération de Russie. Ce canal sera accessible à tous les usagers de l'aviation civile et fournira une information de position ayant une précision allant jusqu'à 60 mètres dans le plan horizontal (avec une probabilité de 0,997) et jusqu'à 75 mètres dans le plan vertical (avec une probabilité de 0,997). Il n'est pas envisagé d'utiliser quelque méthode que ce soit pour dégrader la précision.

La Fédération de Russie prendra toutes les mesures nécessaires pour maintenir l'intégrité et la fiabilité du service et compte pouvoir donner un préavis d'au moins 6 ans avant qu'il ne soit mis fin au service.

Monsieur N.P. Tsakh  
Ministre des Transports  
Ministère des Transports  
de la Fédération de Russie  
Sadovaja Samotechnaja, 10  
101438 Moscou GSP-4



Aux fins de l'utilisation du GNSS par l'aviation civile mondiale, la Fédération de Russie est prête à coopérer de toutes les façons avec l'OACI pour établir des normes et des pratiques recommandées (SARPS) appropriées sur le GNSS conformément aux dispositions de l'article 37 de la Convention de Chicago, ainsi qu'à tenir l'OACI continuellement informée de la condition opérationnelle du GLONASS.

La Fédération de Russie espère que les SARPS élaborées par l'OACI seront compatibles avec les caractéristiques du GLONASS et, inversement, que les différents États seront libres de mettre en place les systèmes de renforcement dont ils ont besoin pour accroître l'efficacité d'utilisation du GLONASS, conformément aux SARPS de l'OACI.

La Fédération de Russie procédera à un échange d'informations constant avec l'OACI au sujet du fonctionnement du GLONASS afin d'aider le Conseil de l'OACI à s'acquitter des responsabilités que lui confère la Convention de Chicago.

La fourniture du GLONASS à la communauté aéronautique mondiale n'a aucunement pour but de limiter les droits de quelque État que ce soit de contrôler l'exploitation des aéronefs et de faire respecter les règlements sur la sécurité des vols dans son espace aérien souverain.

Étant donné que l'OACI sera l'organe international de coordination de la mise en oeuvre mondiale du futur système de navigation aérienne, nous sommes disposés à conclure avec l'OACI un accord sur l'utilisation par la communauté aéronautique mondiale du GLONASS en tant qu'élément du GNSS doté des caractéristiques indiquées ci-dessus.

Je vous saurais gré de bien vouloir me confirmer que les positions exposées ci-dessus conviennent à l'Organisation de l'aviation civile internationale. Si tel est le cas, la présente lettre et votre réponse constitueront un accord mutuel entre le Gouvernement de la Fédération de Russie et l'Organisation de l'aviation civile internationale concernant le système de navigation par satellite GLONASS.+

À la 15<sup>e</sup> séance de sa 147<sup>e</sup> session, le 14 mars 1996, le Conseil de l'OACI a examiné cette question et les conditions dans lesquelles l'offre de la Fédération de Russie devrait être acceptée. Sur la base de la décision que le Conseil a prise lors de cette séance, j'ai le plaisir de porter à votre connaissance que les arrangements énoncés dans l'offre conviennent à l'Organisation de l'aviation civile internationale. En conséquence, je confirme que votre lettre du 4 juin 1996 et ma présente lettre d'acceptation constituent un accord mutuel entre le Gouvernement de la Fédération de Russie et l'Organisation de l'aviation civile internationale concernant le système de navigation par satellite GLONASS. Votre offre ainsi que ma présente lettre d'acceptation seront communiquées à tous les États contractants de l'OACI.

Veillez agréer, Monsieur le Ministre, l'expression de ma haute considération.

Assad Kotaite

A35-WP/75  
LE/5  
**Appendice**  
**Pièce jointe C**

A-30

PAGE BLANCHE

**PIÈCE JOINTE D**

**RÉSOLUTION A32-19 DE L'ASSEMBLÉE :  
CHARTRE SUR LES DROITS ET OBLIGATIONS DES ÉTATS  
CONCERNANT LES SERVICES GNSS**

**A32-19: Charte sur les droits et obligations des États concernant les services GNSS**

*L'Assemblée,*

*Considérant* que l'article 44 de la *Convention relative à l'aviation civile internationale*, signée le 7 décembre 1944 (la «Convention de Chicago»), donne à l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) le mandat d'élaborer les principes et les techniques de la navigation aérienne internationale et de promouvoir la planification et le développement du transport aérien international,

*Considérant* que le concept des systèmes de communications, navigation et surveillance/gestion du trafic aérien (CNS/ATM) de l'OACI utilisant la technologie satellitaire a été adopté par les États et les organisations internationales à la dixième Conférence de navigation aérienne de l'OACI, et approuvé par l'Assemblée (29<sup>e</sup> session) en tant que systèmes CNS/ATM de l'OACI,

*Considérant* que le système mondial de navigation par satellite (GNSS), élément important des systèmes CNS/ATM, vise à assurer une couverture mondiale et doit être utilisé pour la navigation des aéronefs,

*Considérant* que le GNSS doit être compatible avec le droit international, y compris la Convention de Chicago, ses Annexes et les règles pertinentes applicables aux activités dans l'espace extra-atmosphérique,

*Considérant* qu'il est approprié, compte tenu de la pratique courante des États, d'établir et d'affirmer les principes juridiques fondamentaux régissant le GNSS,

*Considérant* que l'intégrité de tout cadre juridique pour la mise en œuvre et l'exploitation du GNSS exige l'observation de principes fondamentaux, qui devraient être établis dans une charte,

*Déclare solennellement* que les principes suivants de la présente Charte sur les droits et obligations des États concernant les services GNSS s'appliquent dans la mise en œuvre et l'exploitation du GNSS:

1. Les États reconnaissent que, dans la fourniture et l'utilisation des services GNSS, la sécurité de l'aviation civile internationale est le principe primordial.
2. Chaque État et les aéronefs de tous les États ont accès, sans discrimination et dans des conditions uniformes, à l'utilisation des services GNSS, y compris les systèmes de renforcement régionaux à usage aéronautique, à l'intérieur de la zone de couverture de ces systèmes.
3.
  - a) Chaque État conserve son autorité et sa responsabilité de contrôler l'exploitation des aéronefs et de faire respecter les règlements sur la sécurité et autres règlements dans son espace aérien souverain.
  - b) La mise en œuvre et l'exploitation des systèmes GNSS n'empiètent pas sur la souveraineté, l'autorité ou la responsabilité des États ni n'en restreignent l'exercice en ce qui concerne le contrôle de la navigation aérienne ainsi que la promulgation et l'application des règlements relatifs à la sécurité. L'autorité des États est aussi

préservée en ce qui a trait à la coordination et au contrôle des communications et au renforcement, selon les besoins, des services de navigation aérienne par satellite.

4. Chaque État qui assure des services GNSS, y compris des signaux, ou État sous la juridiction duquel ces services sont assurés, garantit la continuité, la disponibilité, l'intégrité, la précision et la fiabilité de ces services, et prévoit des arrangements effectifs pour limiter au minimum les conséquences opérationnelles d'un défaut de fonctionnement ou d'une panne et assurer le rétablissement rapide des services en pareil cas. Cet État garantit que les services sont conformes aux normes de l'OACI. Les États fournissent en temps utile des renseignements aéronautiques sur toute modification des services GNSS qui risque de toucher la fourniture des services.

5. Les États coopèrent pour obtenir le plus possible d'uniformité dans la fourniture et l'exploitation des services GNSS.

Les États font en sorte que les arrangements régionaux ou sous-régionaux soient compatibles avec les principes et règles exposés dans la présente Charte et avec le processus de planification et de mise en œuvre mondiales du GNSS.

6. Les États reconnaissent que toute redevance relative aux services GNSS est conforme à l'article 15 de la Convention.

7. En vue de faciliter la planification et la mise en œuvre mondiales du GNSS, les États sont guidés par le principe de la coopération et de l'assistance mutuelle, sur une base bilatérale ou multilatérale.

8. Chaque État mène ses activités GNSS en tenant dûment compte des intérêts d'autres États.

9. Aucune des dispositions de la présente Charte n'empêche deux ou plusieurs États d'assurer conjointement des services GNSS.

-----

PAGE BLANCHE

**PIÈCE JOINTE E**

**RECOMMANDATIONS 1 À 8 DU GROUPE D'EXPERTS  
SUR LA CRÉATION D'UN CADRE JURIDIQUE POUR LE GNSS**

## **Recommandations 1 à 8 adoptées par LTEP**

### **«Recommandation 1**

Les SARPS de l'OACI sur le GNSS devraient porter sur les critères de performance des systèmes des composantes satellitaires pertinentes, du signal électromagnétique, de l'avionique, des installations et services au sol, des exigences en matière de formation et de licences, ainsi que du système dans son ensemble.

Ces SARPS de l'OACI devraient contenir des renseignements suffisants sur les performances et les modes de panne pour permettre aux États de déterminer raisonnablement les incidences au niveau de la sécurité sur leurs services de la circulation aérienne.

### **Recommandation 2**

Dans le cas de toutes les SARPS de l'OACI sur le GNSS, les États fournisseurs et les organisations internationales fournisseurs de signaux électromagnétiques devraient intervenir dans le processus OACI proposé de vérification et de validation de façon que les SARPS et les documents OACI qui les appuient soient d'une intégrité élevée.

### **Recommandation 3**

Les États fournisseurs de signaux électromagnétiques, ou sous la juridiction desquels ces signaux sont fournis, certifient le signal électromagnétique en attestant sa conformité avec les SARPS.

L'État compétent en vertu de la Convention de Chicago devrait s'assurer que l'avionique, les installations et services au sol ainsi que les exigences en matière de formation et de délivrance de licences sont conformes aux SARPS de l'OACI.

### **Recommandation 4**

Les États fournisseurs de signaux électromagnétiques, ou sous la juridiction desquels ces signaux sont fournis, devraient garantir l'application de procédés permanents de gestion de la sécurité qui témoignent d'une conformité soutenue avec les SARPS sur les signaux électromagnétiques.

### **Recommandation 5**

Les États fournisseurs de signaux électromagnétiques, ou sous la juridiction desquels ces signaux sont fournis, devraient produire un document sur les systèmes de gestion de la sécurité en utilisant le forum de l'OACI dont il est question dans la Recommandation 8 ci-dessous. Dans la mesure du possible, ce document devrait être cohérent quant à sa présentation et à son contenu. L'OACI devrait distribuer ce document sur les systèmes de gestion de la sécurité du signal électromagnétique.



### **Recommandation 6**

Chaque État devrait définir et garantir l'application des règlements de sécurité en vue de l'utilisation du signal électromagnétique dans le cadre de ses services de la circulation aérienne dans son propre espace aérien.

### **Recommandation 7**

Aux fins de l'autorisation par un État de l'utilisation du signal électromagnétique dans son espace aérien, les renseignements supplémentaires qui peuvent être requis en vue de ladite autorisation devraient être mis à disposition et diffusés par l'intermédiaire de l'OACI. Comme autres sources de diffusion de ces renseignements, on peut citer, entre autres, les suivantes: arrangements bilatéraux et multilatéraux, dossier de sécurité, NOTAM.

### **Recommandation 8**

Les États reconnaissent le rôle central de l'OACI dans la coordination de la mise en oeuvre mondiale du GNSS, et en particulier :

- a) l'établissement de normes, pratiques recommandées et procédures appropriées conformément à l'article 37 de la Convention de Chicago dans la mise en oeuvre et l'exploitation du GNSS;
- b) la coordination et la surveillance de la mise en oeuvre du GNSS à l'échelle mondiale, conformément aux plans régionaux de navigation aérienne et au plan mondial coordonné des systèmes CNS/ATM de l'OACI;
- c) la facilitation de la fourniture d'assistance aux États pour les aspects de la mise en oeuvre du GNSS concernant les questions techniques, financières, juridiques, de gestion et de coopération;
- d) la coordination avec les autres organisations dans toute question relative au GNSS, y compris l'utilisation des bandes de fréquences dans lesquelles des éléments constitutifs du GNSS sont exploités à l'appui de l'aviation civile internationale;
- e) l'accomplissement de toute autre fonction liée au GNSS dans le cadre de la Convention de Chicago, ce qui comprend les fonctions prévues au Chapitre XV de la Convention.

Plus particulièrement, le forum OACI pour l'échange d'informations sur le GNSS pourrait avoir les fonctions suivantes :

- a) assurer la liaison entre les fournisseurs ATS des États, les autorités de réglementation et les fournisseurs de signaux électromagnétiques;
- b) assurer la liaison entre les fournisseurs de signaux électromagnétiques et d'autres États pour ce qui est de la teneur et de la présentation des documents sur les systèmes de gestion de la sécurité;

- c) établir les modes de panne du signal électromagnétique et leur incidence sur la sécurité des services de la circulation aérienne à l'échelle nationale, et les communiquer à un organe approprié déterminé par le Conseil;
- d) déterminer ce que les États utilisateurs exigent des fournisseurs de signaux électromagnétiques pour avoir la certitude que les performances et les risques liés au signal électromagnétique soient convenablement gérés sur la durée de vie du système;
- e) faciliter le partage de renseignements entre États fournisseurs de signaux électromagnétiques et autres États, quant au maintien de la conformité avec les SARPS pertinentes, pour maintenir la confiance dans la fiabilité du système.

-----

**PIÈCE JOINTE F**

**PROJET DE CADRE CONTRACTUEL RELATIF  
À LA FOURNITURE DE SERVICES GNSS**

## PROJET DE CADRE CONTRACTUEL RELATIF À LA FOURNITURE DE SERVICES GNSS

Les Parties,

*Considérant* que le système mondial de navigation par satellite (GNSS) en tant qu'élément important des systèmes de communications, navigation et surveillance/gestion du trafic aérien (CNS/ATM), vise à avoir une couverture mondiale et sera utilisé à des fins de navigation aérienne;

*Considérant* que les Parties souhaitent établir un GNSS à long terme destiné à l'aviation civile conformément aux principes énoncés dans la *Charte sur les droits et obligations des États concernant les services GNSS*, adoptée par la 32<sup>e</sup> session de l'Assemblée de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) (Résolution A32-19) figurant dans l'appendice (la «Charte»);

*Considérant* que les Parties visent à assurer l'accessibilité technique et opérationnelle, la continuité, la disponibilité, l'intégrité, la précision et la fiabilité des services GNSS;

*Considérant* que les Parties au présent contrat qui sont des États, réaffirment qu'elles s'engagent à agir conformément au droit international et aux principes régissant le GNSS, en particulier à la *Convention relative à l'aviation civile internationale* (Convention de Chicago), à ses Annexes, à la Charte et aux règles applicables aux activités extra-atmosphériques, et que les Parties qui ne sont pas des États s'engagent à agir conformément au droit applicable;

sont convenues de ce qui suit :

### Article 1<sup>er</sup> — Parties et champ d'application

Le présent contrat prescrit les droits et obligations de [nom de la Partie], ci-après désigné(e) par l'expression «le fournisseur de services de la circulation aérienne (ATS)», et [nom de l'autre Partie], ci-après désigné(e) par l'expression «le fournisseur de signaux GNSS», à l'égard de tous les services concernant les signaux GNSS destinés à la navigation aérienne. Le présent contrat est applicable à l'espace aérien dont le fournisseur ATS a la charge à l'égard de ses services.

### Article 2 — Le fournisseur de signaux GNSS

Aux fins du présent contrat, l'expression «fournisseur de signaux GNSS» peut désigner :

- a) un fournisseur de signaux primaires provenant de la constellation des satellites de base; ou
- b) un fournisseur de signaux d'augmentation,

selon le cas.

### **Article 3 — Obligations du fournisseur de signaux GNSS**

Le fournisseur de signaux GNSS s'engage :

- a) pendant la durée du présent contrat, à fournir des signaux ayant la continuité, la disponibilité, l'intégrité, la précision et la fiabilité requises, telles qu'elles sont spécifiées dans les normes multilatérales convenues, en particulier dans les normes minimales de l'OACI;
- b) si le fournisseur de signaux GNSS n'est pas un organisme d'État, à obtenir une licence, ainsi que l'exige l'État sur le territoire duquel les signaux sont contrôlés;
- c) à respecter toutes les conditions découlant des dispositions concernant la gestion de la sécurité figurant dans les normes et pratiques recommandées ainsi que dans les procédures pour les services de navigation aérienne pertinentes de l'OACI;
- d) à fournir en temps voulu des renseignements d'intérêt aéronautique concernant toute modification des signaux GNSS qui peut avoir une incidence sur les services fournis par le fournisseur ATS.

### **Article 4 — Obligations du fournisseur ATS**

Le fournisseur ATS s'engage :

- a) s'il n'est pas un organisme d'État, à obtenir de l'État compétent l'autorisation nécessaire pour pouvoir utiliser les signaux GNSS fournis par le fournisseur de signaux GNSS aux services de la circulation aérienne, à l'intérieur de l'espace aérien relevant dudit État;
- b) à s'entendre avec le fournisseur de signaux GNSS pour faciliter la transmission des signaux et d'autres questions relatives à l'exploitation du GNSS;
- c) à respecter toutes les conditions découlant des dispositions concernant la gestion de la sécurité figurant dans les normes et pratiques recommandées ainsi que dans les procédures pour les services de navigation aérienne pertinentes de l'OACI;
- d) le cas échéant, à verser au fournisseur de signaux GNSS des redevances d'usage.

### **Article 5 — Recouvrement des coûts**

En vertu de l'article 15 de la Convention de Chicago et du paragraphe 6 de la Charte, le fournisseur de signaux GNSS aura le droit d'établir un mécanisme de recouvrement des coûts, afin de recouvrer le coût de ses services auprès des utilisateurs des signaux GNSS qu'il fournit. Pareil mécanisme devra assurer le partage raisonnable des coûts entre les utilisateurs de l'aviation civile et entre ces utilisateurs et d'autres utilisateurs du système.

## **Article 6 — Responsabilité**

La responsabilité de chaque Partie qui ne se sera pas acquittée de ses obligations aux termes du présent contrat sera régie par le régime de responsabilité applicable à ses activités.

## **Article 7 — Recours et indemnisation**

Rien dans le présent contrat n'empêche l'une des Parties d'exercer un droit de recours contre l'autre ou les autres Parties au présent contrat, ni de tenter de se faire indemniser par elles, conformément au droit applicable.

Si le droit applicable en dispose ainsi, lorsque la perte ou le dommage a été causé par les actes ou omissions de plus qu'une seule Partie, le droit de recours et l'indemnisation d'une Partie peut être limitée en proportion de sa faute respective.

## **Article 8 — Renonciation à l'immunité souveraine**

Toute Partie au présent contrat qui est un État ou un organisme d'État, accepte de renoncer à son immunité souveraine dans toute procédure d'arbitrage conforme à l'article 9 du présent contrat.

## **Article 9 — Règlement des différends**

Les Parties s'efforceront de régler par voie de négociations tout différend, tout désaccord ou toute réclamation découlant de l'interprétation ou de l'exécution du présent contrat, ou s'y rapportant. Tout différend, tout désaccord ou toute réclamation qui ne pourrait être réglé par voie de négociations fera l'objet d'une procédure de conciliation conformément au Règlement de conciliation de la CNUDCI.

Pareil différend, désaccord ou revendication qui ne pourra être réglé par application du paragraphe ci-dessus pourra, à la demande d'une des Parties, être soumis à arbitrage conformément aux règles d'arbitrage de la CNUDCI en vigueur. Il sera procédé à l'arbitrage, qui sera conduit en langue [...], à [...].

## **Article 10 — Législation applicable**

Le présent contrat sera régi par les lois de [...].

## **Article 11 — Durée du contrat**

Le présent contrat entrera en vigueur à la date de sa signature et il le demeurera pendant [...] ans; il sera automatiquement renouvelable pour une même durée. Toute Partie peut cependant donner à l'autre Partie un préavis de dénonciation de [...] mois, qui prendra effet à l'expiration de la durée du contrat.

**Article 12 — Enregistrement du contrat**

Conformément à l'article 83 de la Convention de Chicago, si au moins une des Parties au présent contrat est un État contractant de l'OACI, le contrat sera enregistré à l'OACI.

-----

A35-WP/75  
LE/5  
**Appendice**  
**Pièce jointe F**

A-44

PAGE BLANCHE



A-45

A35-WP/75  
LE/5  
**Appendice**  
**Pièce jointe G**

## **PIÈCE JOINTE G**

**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. OBJET**

1.1 Le présent accord a pour objet d'établir un cadre juridique pour 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 de régler les relations entre les organismes et personnes qui participent à pareilles activités GNSS.

1.2 Le présent accord vise à assurer dans le monde entier 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 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. 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 qu'un système 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, dommage à des biens [...].

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

**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 d'arrangements contractuels, 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.

**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.

<b>Fournisseur de services GNSS :</b>	Organisme dont l'activité consiste à fournir un service GNSS à des fins de navigation aérienne.
<b>Service GNSS :</b>	Service d'appui à la navigation aérienne, fondé sur des signaux émis par un système GNSS.
<b>Signal GNSS :</b>	Signal émis par un élément faisant partie d'un système GNSS.
<b>Système de signal primaire :</b>	Système GNSS, qui a pour objet de produire un signal électromagnétique primaire.
<b>Système GNSS :</b>	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.
<b>Système local de renforcement :</b>	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 donné.
<b>Système régional de renforcement :</b>	Système GNSS qui a pour objet d'améliorer la précision, la fiabilité, la continuité et l'intégrité d'un signal primaire à l'intérieur d'une région donnée.
<b>Utilisateur GNSS :</b>	Aéronef qui utilise des signaux GNSS ou des services GNSS à des fins de navigation aérienne.

### 3. CHAMP D'APPLICATION

3.1 Les dispositions du présent accord s'appliquent aux Parties contractantes qui mettent en œuvre, fournissent, exploitent et/ou utilisent le GNSS à des fins de navigation aérienne.

3.2 Le présent accord régit la création de l'Entité GNSS ou le mandat donné à une entité existante de s'acquitter de cette fonction. Il traite entre autres de la relation de l'Entité avec les exploitants du système GNSS et les fournisseurs de services GNSS exerçant leurs activités ou domiciliés dans le territoire d'un État contractant.

3.3 Quand les Parties contractantes sont convenues d'assumer des responsabilités dans la fourniture de services de navigation aérienne au-dessus de certaines parties de la haute mer, le présent accord s'applique également à l'exercice de ces responsabilités au-dessus de ces parties.

### 4. SOUVERAINETÉ

4.1 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.

4.2 Les Parties contractantes reconnaissent que la mise en œuvre, la fourniture, l'exploitation et l'utilisation du GNSS ne doit pas enfreindre ni limiter l'autorité ou la responsabilité de l'État dans le contrôle de la navigation aérienne ni l'adoption et la mise à exécution 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.

## **5. RESPONSABILITÉS DES PARTIES CONTRACTANTES**

5.1 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 leurs territoires.

5.2 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.

5.3 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 de Chicago.

5.4 Les Parties contractantes mettent en place des mécanismes appropriés :

- a) pour veiller à ce que les organisations qui participent à la mise en œuvre, à la fourniture, à l'exploitation et à l'utilisation d'un système GNSS ou de ses éléments, se conforment aux dispositions du présent accord;
- b) pour veiller à ce que les activités de l'Entité GNSS établie ou ayant reçu mandat aux termes de l'article 6 se conforment aux dispositions du présent accord.

## **6. L'ENTITÉ GNSS**

6.1 Une entité (appelée Entité GNSS) sera établie aux termes du présent accord. Elle se composera d'un administrateur appuyé par un secrétariat.

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.

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

6.3 L'Entité GNSS sera chargée de faciliter et de [gérer] [établir], par voie d'arrangements contractuels, les relations entre les divers exploitants de systèmes GNSS et les fournisseurs de services GNSS visés par le présent accord.

6.4 L'Entité GNSS pourra 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 concernant le 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) définition des mécanismes de partage des responsabilités entre les parties GNSS;
- d) gestion d'un fonds d'indemnisation GNSS si un tel fonds est établi en application de l'article 9.2 du présent accord;
- e) définition des obligations applicables relatives à la protection contre les risques.

6.5 Les conséquences financières et institutionnelles de l'établissement de l'Entité GNSS seront prises en compte par les Parties contractantes.

## **7. RÔLE DE L'OACI**

7.1 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;
- d) dans la surveillance du respect, par les exploitants de systèmes GNSS et/ou par les fournisseurs de services, des obligations techniques, opérationnelles et juridiques applicables, notamment des termes d'arrangements contractuels pertinents.

## **8. ARRANGEMENTS CONTRACTUELS**

8.1 Les contrats dont il est fait mention aux paragraphes 6.3 et 6.4 du présent accord seront conclus conformément aux obligations énoncées dans le présent article et aux termes du présent accord.

8.2 Les Parties contractantes s'engagent à inclure dans les contrats conclus conformément au présent accord les éléments obligatoires ci-après :

- a) conformité avec les SARP;
- b) conformité avec la Charte en matière de continuité, disponibilité, intégrité, précision et fiabilité;
- c) responsabilité basée sur la faute;

- d) protection obligatoire contre les 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.

## **9. PROTECTION CONTRE LES RISQUES**

9.1 Les Parties contractantes veilleront 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 de leurs manquements ou s'y rapportant.

9.2 Les Parties contractantes peuvent créer un fonds spécial d'indemnisation en cas de perte ou de dommage qui pourrait résulter de manquements des exploitants de systèmes ou des fournisseurs de services pour compenser toute insuffisance du recouvrement obtenu de l'organisme/organisation responsable.

## **10. ENQUÊTE SUR LES INCIDENTS ET ACCIDENTS**

10.1 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 seront menées conformément aux dispositions de l'Annexe 13 de la Convention de Chicago. À cet égard, les exploitants de systèmes veilleront à faire un enregistrement des signaux qui pourra servir d'élément de preuve.

## **11. CERTIFICATION**

11.1 Les Parties contractantes veilleront à ce que les systèmes GNSS et leurs éléments, dont l'avionique, ainsi que les services GNSS soient certifiés avant de commencer à fonctionner.

11.2 Les Parties contractantes et leurs services de réglementation veilleront, 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 sera contrôlée par l'OACI [dans le cadre de son Programme universel d'audits de supervision de la sécurité].

## **12. RESPONSABILITÉ**

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

12.2 La responsabilité des Parties sera régie par le régime de responsabilité normalement applicable à ses activités, conformément au droit international ou national applicable.

12.3 Les Parties contractantes et autres parties publiques devront se prêter à l'arbitrage et elles seront soumises aux mêmes règles que les partenaires privés.

12.4 Au cas où la perte ou le dommage peut être attribué à une défaillance, à un dysfonctionnement ou à une utilisation indue, mais s'ils ne peuvent être imputés sans aucun doute à une partie défenderesse particulière, les parties défenderesses impliquées dans la séquence des événements qui ont provoqué la perte ou le dommage seront tenues conjointement responsables du montant intégral de la perte ou du dommage.

### 13. **ARBITRAGE**

13.1 Toutes les actions en responsabilité seront groupées et soumises à arbitrage, conformément aux règles d'arbitrage établies dans le présent accord et décrites en détail à l'Annexe [X]. Les actions groupées comprendront celles qui sont intentées contre l'Entité GNSS, les exploitants de systèmes GNSS, les fournisseurs de services GNSS, les exploitants d'aéronefs, les entreprises de transport aérien, les fournisseurs de services de navigation aérienne, les fabricants de matériel et les services de réglementation intéressés.

13.2 Rien dans le présent accord ne restreindra les droits de qui que ce soit à l'égard des Conventions de Varsovie et de Montréal.

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

### 14. **ENREGISTREMENT À L'OACI**

14.1 Le présent accord sera enregistré au 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 devra être approuvée par [deux-tiers] des Parties contractantes.

### 16. **ADMISSION D'AUTRES PARTIES**

16.1 Le présent accord est ouvert à l'admission d'autres Parties [...]

### 17. **EXTINCTION**

17.1 Le présent accord pourra s'éteindre [...]

Effet sur l'Entité GNSS établie aux termes du présent accord [...]

18. **ENTRÉE EN VIGUEUR**

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

-----



**PIÈCE JOINTE H**

## **Propositions de certains membres du groupe relatives aux principaux éléments à inclure dans un projet de convention**

### *Préambule*

Le préambule indique la base juridique de la convention, en particulier la Convention de Chicago et ses Annexes, et il rappelle que le GNSS doit être compatible avec elles et avec d'autres règles du droit aérien international applicables aux activités dans l'espace extra-atmosphérique. La Charte sur les droits et obligations des États concernant les services GNSS que l'Assemblée de l'OACI a adoptée à sa 32<sup>e</sup> session (1998) a établi certains principes fondamentaux qui doivent être étoffés dans une convention internationale pour les rendre contraignants.

### *Définitions*

En raison des incidences juridiques du GNSS, il faudra définir certains termes et expressions aux fins de la convention. Les expressions telles que «service GNSS», «fournisseur de services GNSS», «système GNSS», «exploitant de systèmes GNSS», «utilisateur du GNSS», «fournisseur de signaux primaires», «système régional de renforcement» et «système local de renforcement» devront être définies, et alignées sur la terminologie de travail la plus récente.

### *Champ d'application*

La convention devrait porter sur les activités qui font appel à des satellites et à des matériels, technologies et systèmes basés au sol.

### *Sécurité de la navigation aérienne*

La sécurité de la navigation aérienne devrait être le principe suprême guidant la mise en œuvre et l'exploitation des systèmes GNSS ainsi que la fourniture et l'utilisation des services GNSS. Il serait inacceptable que des considérations commerciales prennent le pas sur les impératifs de sécurité. Il faudrait prendre les mesures appropriées pour que ce principe soit respecté en cas de conflit armé et de situation d'urgence.

### *Accessibilité universelle*

Tout aéronef immatriculé dans le territoire des Parties contractantes devrait avoir accès, sur une base non discriminatoire et dans des conditions uniformes, à l'utilisation des systèmes régionaux de renforcement à des fins aéronautiques à l'intérieur de la zone de couverture de ces systèmes. L'article approprié devrait aussi proposer des moyens de parvenir à l'universalité.

### *Souveraineté des États*

La mise en œuvre et l'exploitation des systèmes GNSS, ainsi que la fourniture et l'utilisation des services GNSS, ne devraient ni empiéter sur l'autorité ou la responsabilité qu'ont les États de contrôler la navigation aérienne ou d'imposer des règlements de sécurité ni limiter cette responsabilité. Cet article devrait prévoir la délégation à d'autres parties appropriées de la fourniture de services, au cas où l'État la souhaiterait.

### *Exigences de performance des éléments GNSS*

Toute partie fournissant des services GNSS devrait veiller à ce que ces services satisfassent les exigences de performance du système en matière de précision, d'intégrité, de continuité et de disponibilité, et qu'ils comportent notamment des arrangements efficaces pour minimiser les incidences des dysfonctionnements ou des défaillances du système.

Les Parties contractantes devraient veiller à ce que les systèmes soient au minimum conformes aux SARP de l'OACI, y compris mais sans s'y limiter à celles de l'Annexe 10, dont l'application devrait être obligatoire.

La nécessité d'enregistrer les signaux GNSS et de conserver les enregistrements pour les utiliser comme éléments de preuve lors des enquêtes sur les accidents devrait être prescrite dans la convention pour assurer qu'ils auront effet juridique. Une indication dans ce sens dans l'Annexe 10 ne serait peut-être pas suffisante.

### *Uniformité*

Les Parties contractantes devraient collaborer pour veiller à ce que les dispositions et l'exploitation des services GNSS soient uniformes. Cela pourrait exiger d'assurer que les systèmes soient interopérables dans l'intérêt de la sécurité globale de l'aviation.

### *Redevances*

Des dispositions devraient être prises pour tenir compte du fait que certains systèmes (futurs) donneront peut-être lieu à des redevances. En pareil cas, un mécanisme d'imposition des redevances devrait assurer le partage raisonnable des coûts entre les utilisateurs de l'aviation civile, constituant un groupe, et d'autres utilisateurs des systèmes. Il faudrait à cet égard tenir compte des travaux du Groupe ANSEP.

### *Coopération, assistance mutuelle et rôle de l'OACI*

Pour faciliter efficacement la planification globale et la mise en œuvre mondiale du GNSS, les Parties contractantes devraient dûment tenir compte dans leurs activités des intérêts des autres Parties. L'OACI pourrait jouer un rôle essentiel à cet égard

- en procédant à la coordination avec les organismes régionaux et d'autres entités qui gèrent, facilitent ou coordonnent de toute autre manière les relations entre les exploitants des systèmes ou les fournisseurs de services
- en contrôlant, par le truchement du Programme universel d'audits de supervision de la sécurité, la conformité par les exploitants de systèmes GNSS et les fournisseurs de services avec les normes techniques et avec les obligations opérationnelles et juridiques applicables
- en facilitant l'assistance aux États dans les aspects technique, financier, de gestion, juridique et de coopération du GNSS.

### *Certification*

Les systèmes et services GNSS ainsi que leurs éléments, y compris l'avionique et les moyens au sol, devraient être certifiés en regard des exigences techniques applicables avant de devenir opérationnels et les obligations en matière de formation et de délivrance des licences devraient être conformes aux SARP de l'OACI.

### *Intervention illicite*

Des mesures devraient être prévues pour éviter l'intervention dangereuse et protéger contre elle.

### *Responsabilité*

La responsabilité objective devrait être prévue jusqu'à une limite déterminée, la responsabilité étant basée sur la faute au-delà de cette limite, conformément à la Convention de Montréal de 1999 relative aux pertes ou dommages causés par une défaillance, un dysfonctionnement ou une utilisation induite d'un système ou d'un service GNSS. Lorsque la perte ou le dommage serait causé par plus d'un seul système ou service, leurs fournisseurs devraient être conjointement et solidairement responsables, en proportion de leur faute. Autre possibilité : le régime de responsabilité pourrait être basé sur la faute mais avec inversion de la charge de la preuve.

### *Force majeure*

Il faudrait exclure la responsabilité dans les situations, telles qu'une calamité naturelle, un conflit armé, etc., échappant au contrôle d'une Partie.

### *Immunité souveraine*

Il faudrait prévoir les conditions dans lesquelles l'immunité souveraine ne pourrait être invoquée, pour éviter des situations où les Parties ne pourraient tenter des procédures en réparations en raison de cette règle.

### *Recours et réparation*

La convention devrait autoriser toute entité ou toute personne tenue responsable d'une perte ou d'un dommage d'avoir un droit de recours contre toute personne ou toute entité.

### *Compétence/arbitrage*

Les événements liés au GNSS sont caractérisés par la possibilité qu'une multiplicité de parties soient impliquées dans une variété de poursuites intentées devant plusieurs juridictions. La convention pourrait proposer une juridiction unique pour contrebalancer la complexité de toutes les demandes en réparation.

Ou bien, en remplacement de la juridiction unique et pour surmonter les principes de l'immunité des juridictions étrangères, on pourrait envisager le recours à des mécanismes d'arbitrage qui suivraient les règles établies de la CNUDCI ou celles de la Cour permanente d'Arbitrage de La Haye.

*Droit applicable*

La convention pourrait disposer que la cour ou le tribunal d'arbitrage compétent appliquera un régime de responsabilité conforme aux règles internationales et internes en vigueur.

*Limitation*

La convention pourrait prévoir que le droit d'intenter des poursuites s'éteindra si la poursuite n'est pas intentée dans un délai prescrit à compter de la date de l'acte ou de l'événement qui a causé le dommage pour lequel réparation est demandée.

*Protection obligatoire contre le risque*

Les Parties contractantes devraient veiller à ce que leurs exploitants de systèmes et leurs fournisseurs de services contractent une assurance suffisante ou se protègent contre les risques par d'autres moyens à raison de leur responsabilité. Un accident d'aviation lié au GNSS pouvant avoir des conséquences considérables en matière de responsabilité, il faudrait envisager la possibilité d'établir un fonds spécial pour compenser toute insuffisance de recouvrement auprès de personnes tenues responsables.

*Exploitation conjointe de services GNSS*

La convention ne devrait pas empêcher deux Parties contractantes ou plus de fournir conjointement des services utilisant le GNSS.

*Dispositions diverses*

La convention devrait contenir les dispositions habituelles concernant les procédures relatives aux amendements, règlement des différends, entrée en vigueur et dénonciation.