



ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE

A35-WP/292  
LE/26  
1/10/04

**ASSEMBLÉE — 35<sup>e</sup> SESSION**

**COMMISSION JURIDIQUE**

**PROJET D'ÉLÉMENTS DE RAPPORT  
SUR  
LE POINT 36 DE L'ORDRE DU JOUR**

Les éléments ci-joints sur le point 36 de l'ordre du jour sont présentés à l'examen de la Commission juridique.

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

36:1 L'examen de ce point est fondé sur la note WP/75, présentée par le Secrétariat, la note WP/125, présentée par les 41 États contractants membres de la Conférence européenne de l'aviation civile (CEAC), la note WP/179, présentée par les 21 États membres de la Commission latino-américaine de l'aviation civile (CLAC), la note WP/215, présentée par l'Association du transport aérien international (IATA) et la note WP/216, présentée par les États-Unis.

36:2 La Commission appelle l'attention sur les différents points de vue exprimés dans ces notes de travail, notamment une proposition d'envisager une convention internationale, une proposition d'adopter un cadre contractuel dans l'optique de la mise en place, à long terme, d'un instrument mondial de droit international, et une proposition de suspendre les travaux sur un nouveau « cadre juridique à long terme » au moins jusqu'à la prochaine session ordinaire de l'Assemblée. Tenant compte de l'importance du premier point du programme général des travaux du Comité juridique et dans le but d'obtenir un consensus, le Président, après une longue consultation, propose à la Commission le projet de résolution suivant :

**« PROJET DE RÉSOLUTION A35/XX**

**UNE FAÇON PRATIQUE DE FAIRE AVANCER LES ASPECTS JURIDIQUES ET INSTITUTIONNELS DES SYSTÈMES DE COMMUNICATIONS, NAVIGATION ET SURVEILLANCE ET DE GESTION DU TRAFIC AÉRIEN (CNS/ATM)**

*L'Assemblée,*

*Considérant* que la mise en œuvre mondiale des systèmes de communications, navigation et surveillance et de gestion du trafic aérien (CNS/ATM), qui a notamment pour but de fournir des services essentiels pour la sécurité de la navigation aérienne, a bien avancé depuis la création de ces systèmes à la dixième Conférence de navigation aérienne, en 1990, et qu'elle a reçu une adhésion enthousiaste à la onzième Conférence de navigation aérienne, en 2003,

*Considérant* que le cadre juridique actuel des systèmes CNS/ATM, à savoir la Convention de Chicago, ses Annexes, les résolutions de l'Assemblée (en particulier la Charte sur les droits et obligations concernant les services GNSS) et les orientations OACI connexes (en particulier l'Énoncé de politique de l'OACI sur la mise en œuvre et l'exploitation des systèmes CNS/ATM), les plans régionaux de navigation et les échanges de lettres entre l'OACI et les États exploitant des systèmes de navigation par satellite, a permis le degré de mise en œuvre technique atteint jusqu'ici,

*Considérant* que l'OACI a consacré des ressources considérables à l'étude des aspects juridiques et institutionnels des systèmes CNS/ATM dans le cadre de travaux de l'Assemblée, du Conseil, du Comité juridique, d'un groupe d'experts juridiques et techniques et d'un groupe d'étude, produisant un dossier détaillé des questions, enjeux et préoccupations auxquels la communauté mondiale est confrontée et permettant de les comprendre,

*Considérant* qu'il est nécessaire d'envisager de faire appel à des initiatives régionales pour établir des mesures répondant aux questions d'ordre juridique et institutionnel qui pourraient faire obstacle à la

mise en œuvre des systèmes CNS/ATM dans la région, tout en veillant à ce que ces mécanismes soient compatibles avec la Convention de Chicago,

1. *Réaffirme* le consensus selon lequel la mise en œuvre des systèmes CNS/ATM est pleinement compatible avec la Convention de Chicago et il n'est pas nécessaire d'amender la Convention de Chicago pour cette raison ;

2. *Invite* les États contractants à envisager de faire appel aux organismes régionaux pour créer les mécanismes qui permettront de prendre en compte les questions juridiques ou institutionnelles qui pourraient faire obstacle à la mise en œuvre des systèmes CNS/ATM dans la région, tout en veillant à ce que ces mécanismes soient compatibles avec la Convention de Chicago ;

3. *Encourage* la facilitation de l'assistance technique par l'OACI, les organismes régionaux et l'industrie pour la mise en œuvre des systèmes CNS/ATM ;

4. *Invite* les États contractants à envisager de créer des sources supplémentaires de financement, tant multilatérales que de tierces parties, pour aider les États et les groupes régionaux à mettre en œuvre les systèmes CNS/ATM ;

5. *Demande* au Secrétaire général de veiller et, s'il y a lieu, d'apporter son concours à l'élaboration de cadres contractuels volontaires, fondés notamment sur la structure et le modèle proposés par les membres de la Conférence européenne de l'aviation civile (CEAC) ;

6. *Invite* les États membres à communiquer les initiatives régionales au Conseil ;

7. *Charge* le Conseil d'enregistrer ces initiatives régionales, de les évaluer et de les rendre publiques aussitôt que possible (conformément aux articles 54, 55 et 83 de la Convention). »

36:3 La plupart des délégations accueillent favorablement l'initiative du Président et appuient en substance la résolution qu'il propose.

36:4 Après avoir examiné la question plus avant, le Président propose d'ajouter le paragraphe suivant comme premier paragraphe du dispositif du projet de résolution : « *Reconnaît* l'importance du premier point du programme général des travaux du Comité juridique, *Examen, en ce qui concerne les systèmes CNS/ATM, y compris les systèmes mondiaux de navigation par satellite (GNSS) de la création d'un cadre juridique*, ainsi que des résolutions et des décisions de l'Assemblée et du Conseil à ce sujet. » Il est indiqué que les initiatives régionales ne doivent pas remplacer le travail de l'OACI effectué au titre du premier point du programme général de travaux du Comité juridique. La Commission accepte la proposition.

36:5 La Commission examine la nécessité d'ajouter le terme « appropriés » après l'expression « organismes régionaux » (paragraphe 2) et décide de l'ajouter. Elle convient également d'ajouter « et le droit international public » à la fin du paragraphe 2 pour tenir compte de l'application éventuelle d'instruments de droit spatial ou d'autres instruments juridiques internationaux.

36:6 Une délégation demande si le paragraphe 4 du projet de résolution peut donner lieu à une interprétation non prévue selon laquelle certaines redevances pourraient être imposées aux transporteurs aériens, qui, à leur tour, recevraient un appui financier des États contractants. Cette délégation propose

d'ajouter un paragraphe précisant que toute redevance doit être perçue conformément aux règles de l'OACI. Le Président explique que l'application des règles de l'OACI est déjà prévue dans le paragraphe 2 du projet de résolution. Après d'autres délibérations, il est décidé de modifier le paragraphe 4 comme suit : « *Invite* les États contractants, les organismes multilatéraux et les financiers privés à envisager de créer des sources supplémentaires de financement pour aider les États et les groupes régionaux à mettre en œuvre les systèmes CNS/ATM. »

36:7 Pour ce qui est du paragraphe 5, la Commission décide de supprimer le mot « volontaires » après « cadres contractuels » et de le remplacer par « auxquels les parties peuvent adhérer ». À la demande de certaines organisations internationales, il est ajouté à la fin du paragraphe : « et les autres commissions régionales d'aviation civile, et sur le droit international ».

36:8 Un nombre important de délégations expriment leur appui à la proposition contenue dans la note WP/179. Tout en acceptant le projet de Résolution proposé par le Président, ces délégations continuent à souligner la nécessité d'élaborer un instrument international contraignant sous les auspices de l'OACI comme solution à long terme.

36:9 La Commission décide de recommander la Résolution suivante à l'Assemblée pour adoption :

**RÉSOLUTION ÉLABORÉE PAR LA COMMISSION JURIDIQUE ET  
RECOMMANDÉE À L'ASSEMBLÉE POUR ADOPTION**

**Résolution 36/1**

**Une façon pratique de faire avancer les aspects juridiques et institutionnels des systèmes de communications, navigation et surveillance et de gestion du trafic aérien (CNS/ATM)**

*L'Assemblée,*

*Considérant* que la mise en œuvre mondiale des systèmes de communications, navigation et surveillance et de gestion du trafic aérien (CNS/ATM), qui a notamment pour but de fournir des services essentiels pour la sécurité de la navigation aérienne, a bien avancé depuis la création de ces systèmes à la dixième Conférence de navigation aérienne, en 1990, et qu'elle a reçu une adhésion enthousiaste à la onzième Conférence de navigation aérienne, en 2003,

*Considérant* que le cadre juridique actuel des systèmes CNS/ATM, à savoir la Convention de Chicago, ses Annexes, les résolutions de l'Assemblée (en particulier la Charte sur les droits et obligations concernant les services GNSS) et les orientations OACI connexes (en particulier l'Énoncé de politique de l'OACI sur la mise en œuvre et l'exploitation des systèmes CNS/ATM), les plans régionaux de navigation et les échanges de lettres entre l'OACI et les États exploitant des systèmes de navigation par satellite, a permis le degré de mise en œuvre technique atteint jusqu'ici,

*Considérant* que l'OACI a consacré des ressources considérables à l'étude des aspects juridiques et institutionnels des systèmes CNS/ATM dans le cadre de travaux de l'Assemblée, du Conseil, du Comité juridique, d'un groupe d'experts juridiques et techniques et d'un groupe d'étude, produisant un dossier détaillé des questions, enjeux et préoccupations auxquels la communauté mondiale est confrontée et permettant de les comprendre,

*Considérant* qu'il est nécessaire d'envisager de faire appel à des initiatives régionales pour établir des mesures répondant aux questions d'ordre juridique et institutionnel qui pourraient faire obstacle à la mise en œuvre des systèmes CNS/ATM dans la région, tout en veillant à ce que ces mécanismes soient compatibles avec la Convention de Chicago,

1. *Reconnaît* l'importance du premier point du programme général des travaux du Comité juridique [*Examen, en ce qui concerne les systèmes CNS/ATM, y compris les systèmes mondiaux de navigation par satellite (GNSS) de la création d'un cadre juridique*] ainsi que des résolutions et des décisions de l'Assemblée et du Conseil à ce sujet ;

2. *Réaffirme* le consensus selon lequel la mise en œuvre des systèmes CNS/ATM est pleinement compatible avec la Convention de Chicago et il n'est pas nécessaire d'amender la Convention de Chicago pour cette raison ;

3. *Invite* les États contractants à envisager de faire appel aux organismes régionaux appropriés pour créer les mécanismes qui permettront de prendre en compte les questions juridiques ou institutionnelles qui pourraient faire obstacle à la mise en œuvre des systèmes CNS/ATM dans la région, tout en veillant à ce que ces mécanismes soient compatibles avec la Convention de Chicago ;

4. *Encourage* la facilitation de l'assistance technique par l'OACI, les organismes régionaux et l'industrie pour la mise en œuvre des systèmes CNS/ATM ;

5. *Invite* les États contractants, les organismes multilatéraux et les financiers privés à envisager de créer des sources supplémentaires de financement pour aider les États et les groupes régionaux à mettre en œuvre les systèmes CNS/ATM ;

6. *Demande* au Secrétaire général de veiller et, s'il y a lieu, d'apporter son concours à l'élaboration de cadres contractuels auxquels les parties peuvent adhérer, fondés notamment sur la structure et le modèle proposés par les membres de la Conférence européenne de l'aviation civile (CEAC) et les autres commissions régionales d'aviation civile, et sur le droit international ;

7. *Invite* les États membres à communiquer les initiatives régionales au Conseil ;

8. *Charge* le Conseil d'enregistrer ces initiatives régionales, de les évaluer et de les rendre publiques aussitôt que possible (conformément aux articles 54, 55 et 83 de la Convention). »