



ASSEMBLÉE — 35^e SESSION

COMMISSION JURIDIQUE

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

ÉLABORATION D'UN CADRE CONTRACTUEL DANS L'OPTIQUE DE LA MISE EN PLACE, POUR LE LONG TERME, D'UN CADRE JURIDIQUE QUI RÉGIRA LA MISE EN ŒUVRE DU GNSS

(Document présenté par les 41 États contractants¹ membres de la Conférence européenne de l'aviation civile)

SOMMAIRE

Le développement technique et opérationnel du GNSS est à présent bien avancé. Le moment est venu de mettre en place un cadre juridique et institutionnel approprié pour le GNSS. Le présent document propose un cadre contractuel global, préalable à l'instauration d'une convention internationale à long terme. Le présent document a été élaboré et coordonné par EUROCONTROL, en coordination avec la Commission européenne.

Les mesures à prendre par l'Assemblée figurent au paragraphe 8.

1. INTRODUCTION

1.1 Comme suite à la Résolution A32-20 adoptée par l'Assemblée, un Groupe d'étude du Secrétariat a été chargé d'élaborer des propositions de cadre juridique applicable au GNSS. Dans son rapport à la 33^e Assemblée, ce groupe a indiqué que pour certains de ses membres, le dispositif juridique

* Versions anglaise, espagnole, française et russe fournies par la CEAC.

¹ Albanie, Allemagne*, Arménie, Autriche*, Azerbaïdjan, Belgique*, Bosnie-Herzégovine, Bulgarie, Chypre*, Croatie, Danemark*, Espagne*, Estonie*, Finlande*, France*, Grèce*, Hongrie*, Irlande*, Islande, Italie*, ancienne République yougoslave de Macédoine, Lettonie*, Lituanie*, Luxembourg*, Malte*, Moldavie, Monaco, Norvège, Pays-Bas*, Pologne*, Portugal*, République tchèque*, Roumanie, Royaume-Uni*, Serbie-Monténégro, Slovaquie*, Slovénie*, Suède*, Suisse, Turquie et Ukraine.

Les États membres de l'Union européenne sont signalés par un astérisque dans la liste ci-dessus.

en vigueur pouvait répondre aux besoins liés à l'introduction du GNSS, tandis que pour d'autres, un instrument de droit international, de portée mondiale, serait nécessaire pour résoudre, à long terme, les questions juridiques et institutionnelles liées au GNSS. Pour ouvrir la voie de manière réaliste à une telle solution, le Groupe a envisagé une formule intermédiaire, c'est-à-dire un cadre contractuel pour le court à moyen terme.

1.2 La 33^e Assemblée générale a chargé le Groupe d'étude de finaliser le concept de «cadre contractuel», à titre de solution intermédiaire, étant entendu qu'il conviendrait d'envisager ultérieurement de conclure une convention internationale. Au mois de mars 2004, le Secrétariat du Groupe d'étude a présenté au Conseil le rapport final des délibérations de ce Groupe et le bilan de cette activité (C-WP/12197).

1.3 Il en ressort que des divergences de vues subsistent entre experts juridiques à propos du concept d'un cadre contractuel et de la nécessité d'élaborer, le moment venu, une convention internationale. Le présent document vise à expliquer pourquoi il est nécessaire de mettre rapidement en œuvre un cadre contractuel global et souligne que l'idée d'une convention bénéficie d'un soutien croissant.

2. LA NÉCESSITÉ D'UN CADRE GLOBAL

2.1 Le régime que connaît actuellement le CNS/ATM par satellite ne constitue pas une solution satisfaisante pour traiter les questions juridiques inhérentes à l'évolution des technologies. Si les annexes de la Convention de Chicago (essentiellement l'Annexe 10) ont progressé au même rythme que les avancées technologiques et opérationnelles, les questions juridiques et institutionnelles créées par ces mutations sont restées largement figées dans le temps.

2.2 La nécessité d'un cadre global découle des implications des systèmes mondiaux de navigation, de leur dimension multimodale et de la multiplicité des intervenants. Les États souhaitent particulièrement comprendre ce qu'il en est de leurs responsabilités au titre de l'article 28 de la Convention de Chicago dans cet environnement, ainsi que des questions de responsabilité civile connexes et des moyens grâce auxquels la sécurité et la fiabilité du ou des systèmes peuvent leur être garantis. Dans un environnement mondial, ils estiment que le fait de s'en remettre aux législations et procédures nationales n'offre pas un moyen suffisamment robuste et efficace pour couvrir les exigences propres à de tels systèmes.

2.3 La clarté et la certitude juridique sont des questions essentielles qui doivent être abordées. À l'échelon national, les réponses que le régime actuel apporte aux enjeux juridiques du GNSS ne sont généralement pas à même de satisfaire intégralement les nouvelles exigences définies. Un environnement d'exploitation mondial peut donc requérir des solutions globales par la voie d'instruments juridiques internationaux. Et, au-delà des contraintes juridiques qui entrent en jeu, il y a le rôle important que peuvent exercer des mesures propres à instaurer la confiance et à susciter un soutien de tels systèmes à l'échelle mondiale.

3. SYSTÈMES ACTUELS ET PRÉVUS

3.1 Outre les systèmes GPS et GLONASS, plusieurs initiatives sont en cours de développement pour offrir des services de navigation améliorés et des systèmes complémentaires. Les

projets WAAS, EGNOS et GALILEO² soulignent le caractère global du GNSS et la nécessité d'entretenir durablement la coopération et les complémentarités dans ce domaine.

3.2 En particulier, le Programme européen de navigation par satellites GALILEO est le premier programme d'envergure réunissant de grandes entités telles que l'Union européenne et l'Agence spatiale européenne dans les domaines technologique, économique, politique, juridique et institutionnel. Outre un service ouvert semblable au service civil du GPS, le système GALILEO offre de nouvelles caractéristiques pour améliorer et garantir les prestations, créant ainsi les conditions requises pour répondre aux obligations qu'imposent les applications critiques pour la sécurité de la vie humaine ou les applications commerciales. Les services de GALILEO doivent être totalement compatibles et interopérables avec les autres services GNSS au niveau des utilisateurs, sans mode de défaillance commun entre systèmes. L'utilisation conjointe du système GALILEO et des autres systèmes GNSS offrira des performances élevées en termes de fiabilité, disponibilité, couverture et autres fonctionnalités essentielles de navigation.

3.3 En tant que système civil mondial, GALILEO fait l'objet d'un ensemble d'accords de coopération internationale destinés à maximiser les avantages offerts à ses utilisateurs.

3.4 L'Europe a d'ores et déjà entrepris d'établir des modalités institutionnelles visant à garantir l'interopérabilité avec les autres systèmes de navigation ; un accord technique a été signé avec les États-Unis (GPS). L'Europe a conclu d'autres accords bilatéraux et régionaux pour développer la collaboration technique et scientifique.

3.5 Le déploiement et l'exploitation commerciale de GALILEO seront confiés à un concessionnaire. Pour garantir la défense et la représentation adéquates des intérêts publics fondamentaux, une structure désignée «Autorité européenne de surveillance du GNSS» est en cours de création conformément à un règlement du Conseil européen afférent à la gestion du programme européen de radionavigation par satellite³.

3.6 Ainsi que le souligne le document A35-WP/155, EC/22 relatif à l'importance de l'imputation des coûts du GNSS, présenté par les Pays-Bas au nom de la Communauté européenne et de ses États membres, le cadre contractuel proposé dans le présent document bénéficie de l'appui de la Commission européenne. Cette dernière s'est engagée à développer et structurer les prestations de services de GALILEO d'une manière telle que le cadre contractuel lie les différents partenaires intervenant dans la fourniture de services aéronautiques basés sur le GNSS.

4. LE CADRE CONTRACTUEL

4.1 Un cadre contractuel régissant le GNSS doit prévoir une structure unifiée capable de prendre en compte les dispositions de droit public et de droit privé entre les différents partenaires. Sa couverture doit être suffisamment exhaustive pour s'étendre à l'ensemble des préoccupations de ces partenaires. Le cadre contractuel tel que proposé par les États de la CEAC est joint en **Appendice B**. Il n'est pas nouveau : il avait déjà été présenté et examiné à la 33^e Assemblée, qui avait demandé qu'il soit achevé à titre d'étape intermédiaire sur la voie de l'élaboration d'une éventuelle convention.

² GALILEO est un système mondial qui assurera la complémentarité avec le système GPS actuel. GALILEO s'appuiera sur une constellation de 30 satellites et des stations sol.

³ Lors de la réunion du Conseil de l'UE le 11 juin 2004, le Conseil a adopté le Règlement CE prévoyant la création de l'Autorité européenne de surveillance du GNSS.

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

4.3 Par conséquent, les deux principaux éléments de ce cadre contractuel sont, d'une part, les contrats de droit privé à conclure entre les parties associées à la chaîne de mise en œuvre, d'exploitation, de fourniture et d'utilisation des signaux et systèmes GNSS et, d'autre part, l'accord de droit public à signer entre les États concernés, afin que les contrats soient harmonisés de manière à comporter les mêmes clauses essentielles afférentes à la sécurité, la certification, la responsabilité, etc. C'est ainsi que sera assurée la distinction nécessaire entre les éléments de droit public et les éléments de droit privé du cadre contractuel proposé.

4.4 Le cadre contractuel proposé par les États de la CEAC dans le présent document n'est pas une convention GNSS. S'il comprend des éléments obligatoires, il crée également un cadre souple et facile d'accès, couvrant tous les éléments juridiques et institutionnels liés au GNSS au niveau régional, et harmonise les relations contractuelles entre les parties en cause, offrant clarté et certitude juridique. Il peut cependant fournir l'expérience et le savoir-faire, et constitue une première étape susceptible d'évoluer vers un instrument de droit international de portée mondiale et visant le long terme, sous les auspices de l'OACI.

5. EXAMEN D'UNE CONVENTION INTERNATIONALE

5.1 En vertu du mandat qui lui avait été conféré, le Groupe d'étude du Secrétariat a envisagé une convention internationale dans l'optique d'élaborer un cadre juridique à long terme applicable aux systèmes CNS/ATM. Le Rapport du Secrétariat conclut qu'il est prématuré, à ce stade, d'élaborer une telle convention. Les documents soumis à la récente Conférence de navigation aérienne⁴, respectivement par les États africains, l'ASECNA, la Communauté européenne et le Japon, démontrent toutefois qu'un nombre non négligeable d'États représentés à l'Assemblée sont favorables à l'élaboration d'une convention internationale. C'est pour en tenir compte que les membres européens du Groupe d'étude ont soumis un avant-projet de convention pour avis. Une liste des principaux éléments à inclure dans une telle convention est jointe en **Appendice C**.

5.2 L'objectif serait d'arriver à une convention spécialisée qui se limiterait aux éléments communs indispensables à des prestations GNSS adéquates du point de vue juridique et institutionnel. Il s'agirait en particulier de traiter les questions de responsabilité, notamment celle de la responsabilité civile, qui ne peut pas être couverte de manière adéquate par la formule du cadre contractuel. Cette convention apparaît comme le moyen le plus approprié pour tenir compte de toutes les parties qui seront concernées par ce système mondial à long terme.

⁴ ANConf 11 : WP/143 présenté par 54 États africains et WP/153 présenté par 41 États de la CEAC/EUROCONTROL.

5.3 À l’instar d’autres instruments similaires développés par l’OACI, un tel instrument pourrait être élaboré et examiné dans un délai raisonnable, et pourrait déjà entrer en vigueur dès sa ratification par un nombre relativement limité de signataires, puisqu’il serait conçu pour «évoluer» au gré de son application. Il offrirait un rôle important à l’OACI, au niveau, entre autres, de la coordination mondiale.

6. CONCLUSION

6.1 Comme indiqué ci-dessus, ceux qui considèrent que le statu quo n’offre pas de réponses satisfaisantes aux aspects juridiques et institutionnels du système GNSS dans le cadre d’un nouveau service CNS ont exprimé régulièrement un appui soutenu. Plus important encore, la grande majorité des États, des prestataires de services GNSS et des utilisateurs des services GNSS exigeront de connaître, avec certitude sur le plan juridique, qui est responsable de chacun des aspects du système, quelle est la nature des responsabilités finales et à qui revient la charge de la preuve. L’élaboration d’une convention n’enlève rien aux avantages d’un cadre contractuel comme solution intérimaire. Un accord intermédiaire bien conçu, couvrant l’ensemble des principales questions, permettrait de compenser le fait qu’une convention n’entrerait en vigueur que dans plusieurs années. De plus, un cadre contractuel efficace et rapidement disponible, qui harmonise les relations contractuelles entre les parties associées à la mise en œuvre du GNSS, tout en s’adaptant à l’évolution du système CNS/ATM par satellite, ouvrirait la voie à une convention et en accélérerait l’adoption.

7. RECOMMANDATION

7.1 Eu égard à ce qui précède, il est proposé que l’Assemblée générale de l’OACI fasse évoluer la mise en œuvre du cadre contractuel dans les conditions évoquées dans le présent document et, en parallèle, poursuive l’élaboration d’une convention, compte tenu des propositions émises dans le présent document.

8. MESURES À PRENDRE PAR L’ASSEMBLÉE

8. L’Assemblée est invitée à :

- a) adopter le projet de Résolution de l’Assemblée figurant à l’**Appendice A** du présent document ;
- b) prendre acte de l’approche proposée à l’**Appendice B** du présent document pour le cadre contractuel global ; et
- c) prendre note des éléments d’une convention GNSS, tels que définis à l’**Appendice C** du présent document.

APPENDICE A

PROJET DE RÉSOLUTION

MISE EN ŒUVRE D'UN CADRE CONTRACTUEL PRÉALABLE À UNE SOLUTION INSTITUTIONNELLE À LONG TERME POUR LE GNSS

Considérant que le Système mondial de navigation par satellite (GNSS), élément important des systèmes CNS/ATM de l'OACI, est conçu pour fournir des services essentiels pour la sécurité de la navigation aérienne qui assurent une couverture mondiale;

Considérant que le GNSS devrait être compatible avec le droit international, notamment la *Convention relative à l'aviation civile internationale* de 1944 (ci-après désignée Convention de Chicago), ses Annexes et les règles pertinentes applicables aux activités dans l'espace extra-atmosphérique;

Considérant que, dans sa Résolution A32-19, l'Assemblée a adopté la Charte sur les droits et obligations des États concernant les services GNSS, qui énonce les principes fondamentaux applicables à la mise en œuvre du GNSS;

Considérant que, dans sa Résolution A32-20, l'Assemblée a chargé le Conseil et le Secrétariat d'instituer un Groupe d'étude du Secrétariat aux fins de donner suite aux recommandations de la Conférence de Rio et du Groupe d'experts sur la création d'un cadre juridique pour le GNSS (LTEP), en particulier pour ce qui est des questions institutionnelles et de responsabilité, et d'étudier la mise en place d'un cadre juridique pour le long terme, propre à régir l'exploitation des systèmes GNSS;

Considérant qu'à sa 33e session, l'Assemblée a décidé qu'il convient de poursuivre les travaux portant sur les aspects juridiques du système CNS/AM, afin de finaliser le concept d'un cadre contractuel qui lui serait applicable à titre de solution intermédiaire, et d'ouvrir la voie à sa mise en œuvre, y compris la conclusion d'une convention internationale;

Considérant que les activités opérationnelles et techniques à l'appui de la mise en œuvre du GNSS sont en bonne voie et qu'il est devenu urgent de mettre en place un cadre juridique et institutionnel approprié à cet effet;

Considérant que la nature mondiale du GNSS pour les besoins de l'aviation exige une solution globale et des actions concrètes qui tiennent compte de la nécessité urgente pour les États d'améliorer leur cadre juridique et institutionnel;

L'Assemblée :

1. *Réaffirme* qu'il est urgent d'entreprendre des démarches concrètes en faveur de la mise en œuvre d'un cadre juridique et institutionnel approprié au GNSS;

2. *Réaffirme* qu'un cadre juridique et institutionnel approprié à court et long terme est nécessaire pour régir la mise en œuvre efficace du GNSS, c'est-à-dire un cadre contractuel évoluant vers une convention internationale;

3. *Demande* au Conseil et au Secrétaire général, dans les limites de leurs compétences respectives, de prendre les dispositions nécessaires pour :

- a) valider et ensuite adopter un cadre contractuel dans l'optique de la mise en place, à long terme, d'un instrument mondial de droit international, sur la base de la structure et du modèle complet proposés à l'Appendice B du document A35 WP/125;
- b) élaborer une convention spécialisée portant sur les aspects juridiques et institutionnels du GNSS, qui tienne compte des éléments mentionnés à l'Appendice C du document A35-WP/125;
- c) garantir, en particulier, le rôle actif de l'OACI dans le cadre de cette élaboration et dans la mise en œuvre des démarches décrites aux points a) et b) ci-dessus.

APPENDICE B

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.
Fournisseur de services GNSS :	Organisme dont l'activité consiste à fournir un service GNSS à des fins de navigation aérienne.
Service GNSS :	Service d'appui à la navigation aérienne, fondé sur des signaux émis par un système GNSS.
Signal GNSS :	Signal émis par un élément faisant partie d'un système GNSS.
Système de signal primaire :	Système GNSS, qui a pour objet de produire un signal électromagnétique primaire.
Système GNSS :	Infrastructure composée de satellites et d'autres moyens spatiaux et/ou basés au sol, capable d'appuyer la navigation aérienne au moyen de signaux électromagnétiques.
Système local de renforcement :	Système GNSS qui a pour objet d'améliorer la précision, la fiabilité, la continuité et l'intégrité d'un signal primaire GNSS à un emplacement donné.
Système régional de renforcement :	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.
Utilisateur GNSS :	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 induue, 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.

APPENDICE C

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^e 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 indue 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.