



FR

CONSEIL DE DIRECTION
90^{ème} session
Rome, 9 - 11 mai 2011

UNIDROIT 2011
C.D. (90) 6 rév.
Original: anglais
Avril 2011

**Point n° 7 de l'ordre du jour: Responsabilité civile pour les services fournis par le
Système Global de Navigation Satellitaire (GNSS)**

(préparé par le Secrétariat)

<i>Sommaire</i>	<i>Informations sur les travaux accomplis durant l'année 2010-2011</i>
<i>Action demandée</i>	<i>Le Conseil est invité à entériner les décisions prises par l'Assemblée Générale en décembre 2010</i>
<i>Mandat</i>	<i>C.D.(88) 17, p. 13</i>
<i>Degré de priorité</i>	<i>Rythme actif</i>
<i>Documents connexes</i>	<i>C.D.(86) 20, 22; C.D. (87) 23; C.D. (88) 7 Add. 4; C.D. (89) 7 Add. 1</i>

I. INTRODUCTION

1. Lors de sa 88^{ème} session (Rome, 20-23 avril 2009), le Conseil de Direction a demandé au Secrétariat de préparer une étude de faisabilité approfondie qui mettrait en particulier l'accent sur les lacunes relatives à la responsabilité résultant du dysfonctionnement des systèmes de navigation satellitaires dans les Conventions existantes en matière de transport aérien, ferroviaire, routier et maritime de marchandises et de passagers, ainsi que dans les Conventions régissant la responsabilité résultant de dommages à l'environnement et la responsabilité envers les tiers dans ces types de transport, y compris les accords en matière d'assurance et de réassurance. Cette étude devait être soumise à l'examen du Conseil lors de sa 89^{ème} session en 2010 (C.D. (88) 17, para. 75).

2. L'étude préparée par le Secrétariat (document C.D.(89)7 Add. 1) décrit les types de services GNSS opérant actuellement et illustre les différentes applications de la technologie du GNSS. Il en ressort qu'aucune réglementation internationale actuelle qui régit la responsabilité résultant des activités spatiales ne s'applique à la responsabilité civile pour les accidents causés par une panne ou un dysfonctionnement du GNSS dans la transmission du signal. L'étude a examiné ensuite la mesure dans laquelle les régimes spéciaux de responsabilité mis en place par les diverses Conventions internationales sur le transport de marchandises ou de passagers pourraient s'appliquer à la responsabilité liée à une panne ou un dysfonctionnement du GNSS. L'étude a identifié de nombreuses lacunes dans les régimes, qui justifiaient un examen plus approfondi.

3. Lors de l'examen de cette étude par le Conseil à sa 89^{ème} session (Rome, 10 - 12 mai 2010), trois points de vue se sont clairement dégagés. Le premier était fortement persuadé de l'utilité du projet et, convaincu qu'aucun obstacle ne s'y opposait, recommandait qu'UNIDROIT examine au moins la question. Le second reflétait une position contraire sur tous ces points, relevant en particulier les natures civiles et militaires différentes des divers programmes de GNSS existants qui porteraient à des complications lors de l'application d'instruments ayant trait à la responsabilité civile. Le troisième, intermédiaire, estimait qu'il serait dommage qu'UNIDROIT écarte définitivement une question potentiellement si importante et que des consultations plus approfondies devraient donc être effectuées.

4. Le Secrétariat a donc proposé d'inclure le projet dans le Programme de travail pour l'exercice triennal 2010-2013 et de :

"mandater le Secrétariat pour organiser des consultations auprès d'un cercle plus vaste de participants, comprenant la Commission de l'Union Européenne, l'OACI, les opérateurs satellitaires et les assureurs ainsi que les Gouvernements intéressés (comme c'était déjà le cas de la Fédération de Russie) dans le but de clarifier les différents points et de mieux identifier la portée du projet. Sur un plan pratique, ces consultations pourraient avoir lieu en parallèle des réunions sur le Protocole spatial auxquelles participaient des experts en ce domaine." (Conseil de Direction, Rapport de la 89^{ème} session, paragraphe 94).

5. Le Conseil a approuvé cette proposition. Vu la charge de travail du Secrétariat, et compte tenu des projets en cours et des projets proposés pour la période triennale 2011-2013, le Conseil a décidé que les travaux relatifs à ce projet procèderaient à un rythme moyen/lent. (*ibid.*, paragraphe 96)

II. LES INSTRUMENTS EXISTANTS

6. Concernant l'utilisation des applications du GNSS dans le secteur des transports, la recherche conduite par le Secrétariat a conclu ce qui suit :

« Malgré l'existence d'une variété d'instrument dans le domaine des transports, un certain nombre d'accidents provoqués par une panne ou un dysfonctionnement du GNSS pourraient être en dehors de leur champ d'application. L'opérateur du transport jouit d'un droit de recours à l'égard du fournisseur GNSS. Ces instruments prévoient tous une limitation de l'indemnisation ; en l'absence d'une telle limitation pour les activités du système GNSS, les demandeurs pourraient être amenés à s'adresser directement au fournisseur GNSS afin d'obtenir une indemnisation plus élevée. Les régimes existants présentent des lacunes dans la protection, et laissent ouvertes les questions concernant l'action subsidiaire directe à l'égard du fournisseur GNSS pour ces "lacunes". Aucune Convention en matière de transport ne s'appliquerait en tant que telle à une panne du GNSS ni à un droit de recours du transporteur/ assureur contre le fournisseur GNSS. » (Conseil de Direction, UNIDROIT 2010 - C.D. (89)7 Add. 1, p- 42).

7. En particulier, la recherche menée par le Secrétariat a montré que :

a) il reste à clarifier jusqu'à quel point un transporteur peut être exonéré de responsabilité pour des dommages attribuables en définitive à une panne du GNSS et, dans l'affirmative, si le passager ou le propriétaire de la cargaison peuvent poursuivre directement le fournisseur de signal;

b) il reste à clarifier jusqu'à quel point un demandeur qui a été indemnisé dans les limites d'une Convention existante peut poursuivre le fournisseur de signal GNSS pour un montant non indemnisé par le transporteur, même si la réponse est probablement négative en raison d'absence de lien contractuel entre les parties; et

c) il reste à clarifier, quoi qu'il en soit, si l'assureur (de la cargaison ou du transporteur) peut avoir un droit de recours direct contre le fournisseur de signal.

8. Au-delà de l'incertitude juridique actuelle, ces conclusions suggèrent que selon que s'applique ou non une Convention de transport existante (ou le cas échéant une loi nationale), et selon la façon dont elle est applicable, il peut y avoir des cas de responsabilité qui restent découverts, portant potentiellement à une responsabilité illimitée ou à aucune responsabilité, alors que dans d'autres cas la responsabilité serait limitée à un montant préétabli et aucune autre indemnisation ne serait obtenue directement ou indirectement.

9. Un nouvel instrument sur la responsabilité concernant le GNSS pourrait être soit superposé aux instruments existants, comme une sorte de responsabilité globale qui pourrait être engagée soit pour obtenir réparation après satisfaction d'une créance en vertu de l'une des Conventions en matière de transports, soit comme complément à ces Conventions pour le montant des dommages dépassant leurs limites respectives de responsabilité. On pourrait également envisager que ce nouveau régime puisse coexister avec les Conventions en matière de transports existantes, s'appliquant directement à toutes les demandes se référant aux lésions corporelles, ou aux pertes et aux dommages matériels dus à une panne du GNSS. Dans les deux cas, il semblerait que ce régime spécial ne devrait pas troubler le fonctionnement des régimes de responsabilité du transporteur existants et pourrait de fait aider à combler les lacunes des diverses Conventions et leurs sphères d'application différentes aux plans tant géographique que matériel.

III. CONSULTATIONS

a) Portée des consultations

10. Ainsi que cela a été noté plus haut, sur la base de ces conclusions, le Conseil de Direction, à sa 89^{ème} session, a donné mandat au Secrétariat d'organiser des consultations auprès d'un plus grand nombre de participants. Vu les considérations formulées précédemment, les paragraphes suivants fournissent des informations sur la stratégie employée par le Secrétariat dans ce cadre.

i) Les fournisseurs de service

11. Actuellement, les composants spatiaux des GNSS consistent en deux constellations de base : le *NAVSTAR Global Positioning System* (GPS) des Etats-Unis et le *Global Navigation Satellite System* (GLONASS) de la Fédération de Russie. Dans un avenir proche, d'autres systèmes similaires devraient être opérationnels : deux d'entre eux sont projetés pour avoir une couverture globale (le système Galileo de l'Union européenne et le système chinois de navigation COMPASS-Beidou 2); d'autres seront des systèmes régionaux, à savoir le système indien *Indian Regional Navigation Satellite System* (IRNSS) et le *Quasi-Zenith Satellite System* (QZSS) du Japon.

12. Le GPS et le GLONASS ont d'abord été développés pour des fins militaires; puis ils ont été mis à disposition pour des usages civils grâce à un accès ouvert aux signaux de navigation civile gratuitement et sans limitation, aux utilisateurs nationaux et étrangers. Bien qu'il soit improbable que les pays responsables de ces systèmes s'assujettissent à un régime de responsabilité international résultant de négociations internationales, le Secrétariat entend inviter dans son processus de consultation la contribution des opérateurs et des autres parties prenantes du GPS et du GLONASS compte tenu de leurs compétences techniques sur les divers types de services GNSS et sur les risques encourus.

13. Le projet Galileo de l'Union Européenne aura essentiellement des fins civiles. Il s'agit donc du système le plus susceptible d'être soumis à un régime de responsabilité civile dans un avenir proche. Les consultations ont à ce jour été menées par le Secrétariat avec des représentants de l'Union Européenne (UE), et incluront également l'Agence spatiale européenne (ASE) et Spaceopal,

la société choisie par l'ESA pour fournir les services à terre nécessaires au fonctionnement de la constellation Galileo.

14. Le Secrétariat propose également de consulter les parties prenantes engagées dans la mise en oeuvre de Beidou 2 - COMPASS, QZSS et IRNSS. Les contacts informels établis jusqu'à présent avec des représentants des milieux intéressés en Chine et au Japon indiquent un intérêt à examiner la possibilité de développer un cadre international pour la responsabilité civile pour les services GNSS. Le Secrétariat n'a pas encore eu l'opportunité de connaître le point de vue du Gouvernement indien sur la question.

15. Indépendamment des limites régionales, le Secrétariat propose d'étendre ses consultations aussi aux représentants des constructeurs de composants et de satellites, aux opérateurs de satellites et au secteur concerné des assurances.

ii) Les usagers

16. Le GNSS permet aux receveurs de déterminer leur position – longitude, latitude et altitude – en utilisant des signaux radio transmis en vue directe depuis des satellites. Il est utilisé dans trois domaines principaux : *la navigation*, *le positionnement* et *la synchronisation*. La recherche faite par le Secrétariat (document C.D.(89)7 Add. 1, paragraphes 56-81) indique que, selon l'industrie ou l'activité concernée, il existe une série d'applications dans les trois domaines qui peuvent s'interconnecter, comme cela est brièvement résumé ci-dessous.

17. Dans tous les moyens de *transport* (maritime, aérien, ferroviaire ou routier), différents types de services GNSS peuvent être combinés pour améliorer la navigation et augmenter la sécurité des passagers et des cargaisons – par exemple en fournissant des informations précises concernant la position, la route et la vitesse d'un navire ou d'un véhicule, pour établir les routes les plus efficaces; pour améliorer en termes d'efficacité et de coûts la gestion des cargaisons dans les ports, les entrepôts ou autres installations de stockage; accroître la sécurité au moyen du contrôle du trafic grâce à des systèmes d'identification automatique du navire ou du véhicule; améliorer le respect des horaires de transport par des informations exactes sur la position et la synchronisation; permettre un déploiement plus efficace des flottes en disposant de la position des véhicules.

18. L'utilisation des applications en matière de navigation et positionnement ne se limite pas au secteur des transports puisqu'elles peuvent également servir à un certain nombre d'activités comme la *pêche* (localisation des bancs de poissons), *l'agriculture* (contrôle de la production, échantillonnage précis du sol, recueil et analyse de données, orientation précise durant la préparation des champs) ; la *géodésie* (topographie et cartographie précises) et la *construction* (orientation et positionnement précis dans le creusement de tunnels).

19. Bien que les applications en matière de navigation et positionnement soient les plus connues, la synchronisation par GNSS s'applique à de nombreuses activités économiques, telles que les systèmes de *télécommunications* (synchronisation des stations au sol de relai des réseaux téléphoniques et de transmission de données sans fil, cryptage de données) ; les services bancaires et financiers (horodatage, synchronisation d'ordinateurs en réseau, cryptage de données, traçage, mise à jour et gestion des opérations).

20. Outre les applications commerciales, tous les domaines des services GNSS peuvent être utilisés à pour des opérations de secours en cas de catastrophes (relevé des régions sinistrées, meilleure capacité d'anticipation des précipitations, meilleur contrôle des événements précurseurs sismiques) ; pour l'ordre public et la sécurité publique (repérage des véhicules volés ou des personnes) ; la recherche et la science (géographie, sciences de l'environnement, mouvements telluriques), les activités de loisirs (bicyclette, trekking, pêche, etc.).

21. La grande variété des activités pour lesquelles des applications GNSS peuvent être utilisées porte à deux conclusions concernant les différentes Organisations et intérêts professionnels que le Secrétariat devrait consulter :

a) en ce qui concerne les Organisations internationales ayant des intérêts dans les domaines d'application des technologies GNSS, les consultations devraient impliquer, outre l'OACI et la Conférence européenne de l'aviation civile (CEAC), d'autres Organisations telles que l'Organisation maritime internationale (OMI), L'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF), l'Union internationale des télécommunications (UIT) et peut-être aussi le Comité des Nations Unies des utilisations pacifiques de l'espace extra-atmosphérique (COPUOS), y compris le Comité international sur le GNSS, un organe du COPUOS ;

b) les secteurs commerciaux et groupes qui peuvent devenir des utilisateurs directs ou indirects des services de GNSS sont trop éparpillés pour permettre des consultations efficaces et significatives. Le Secrétariat propose donc d'adopter une approche sélective et de chercher à recueillir les avis en premier lieu des transporteurs aériens et des milieux maritimes, à travers leurs organisations représentatives (l'Association internationale du transport aérien, la Chambre internationale de navigation maritime, l'Union Internationale des Transports Routiers), ainsi que les professionnels de l'assurance de la cargaison et des transporteurs (par exemple les P&I Clubs). Deuxièmement, le Secrétariat propose de solliciter le moment venu les avis des représentants des télécommunications (peut-être à travers l'UIT où les secteurs privés et les opérateurs sont représentés) et les milieux bancaires (comme gestionnaire du système de paiement interbancaire, SWIFT serait un candidat naturel).

b) Synthèse des consultations

22. Cette partie résume les activités qui ont été menées par le Secrétariat depuis la 89^{ème} session du Conseil.

i) *Réunion de consultation informelle portant sur la responsabilité civile pour les services fournis par le Système Global de Navigation Satellitaire (GNSS)*

23. Le 22 octobre 2010, immédiatement après les réunions intersessions concernant l'avant-projet de Protocole à la Convention du Cap portant sur les questions spécifiques aux biens spatiaux (Rome, 18-21 octobre 2010), le Secrétariat d'UNIDROIT a organisé une réunion informelle afin d'évaluer l'intérêt éventuel qui pourrait exister à entreprendre la négociation d'un instrument international portant sur la responsabilité civile pour les services de GNSS. À la réunion ont participé des représentants des Gouvernements de plusieurs pays (Allemagne, Chine, États-Unis d'Amérique, Fédération de Russie, Italie, et République tchèque), ainsi que de la Commission de l'Union européenne, et des universitaires ainsi que des membres des communautés internationales de l'espace (voir la liste des participants en Annexe I).

24. Les présentations d'ouverture du Secrétariat ont illustré les concepts de base du projet proposé, ce qu'est le GNSS et ce qu'il fait, ce que sont les stations au sol expérimentales, la notion d'interopérabilité et les applications du GNSS. Mme Matxalen Sánchez Aranzamendi, chercheur résidente à l'Institut des politiques spatiales européennes de Vienne, a fait une présentation sur les "Aspects de politique générale de la responsabilité civile en matière de navigation satellitaire : préparer une feuille de route pour l'Europe", suivie d'une présentation de M. Walter Vasselli, Conseiller juridique, Finmeccanica, sur "Un régime juridique pour la responsabilité civile pour le dysfonctionnement du GNSS en Europe" et d'une présentation de la Prof. Lesley Jane Smith de la Leuphana Universität Lüneburg sur le cadre juridique pour la responsabilité civile pour le GNSS.

25. Les participants ont discuté en particulier la question de savoir si, suivant l'exemple de la plupart des instruments en matière de responsabilité, un instrument international pourrait établir une limite de responsabilité – ce qui permettrait aussi d'assurer les activités des satellites – et couvrir des aspects tels que la canalisation de la responsabilité, l'établissement d'une indemnisation complémentaire pour garantir une réparation adéquate des dommages, et établir des critères pour identifier le for compétent. Bien qu'exprimant des avis divergents sur la question, notamment en raison des complexités politiques et juridiques en jeu, les participants ont exprimé leur intérêt général à poursuivre les consultations.

ii) *Présentation et discussion en marge de la cinquième session du Comité d'experts gouvernementaux pour la préparation d'un projet de protocole spatial*

26. A l'occasion de la cinquième session du Comité d'experts gouvernementaux pour la préparation d'un projet de Protocole portant sur les questions spécifiques aux biens spatiaux à la Convention du Cap relative aux garanties internationales portant sur des matériels d'équipement mobiles (Rome, 21-25 février 2011), le Secrétariat a organisé une brève session, le matin du 4 février 2011, pour fournir aux participants à la session des informations de base concernant le projet proposé sur la responsabilité civile pour le GNSS, et solliciter leur avis sur son opportunité et sa faisabilité. Ont assisté à la réunion des membres des délégations des pays suivants : Allemagne, Arabie Saoudite, Canada, Chine, Colombie, États-Unis d'Amérique, Hongrie, Indonésie, Italie, Japon, Kenya, Mexique, République tchèque et Royaume-Uni. Ont également été présents des représentants du Centre européen de droit spatial, de l'ASE, de l'Association internationale du Barreau (IBA) et de l'Institut international de droit spatial.

27. La première présentation illustrant la proposition formulée à l'origine par le Gouvernement italien a été faite par le Professeur Sergio Carbone, qui a souligné qu'un régime international était nécessaire du fait que le régime actuel n'apportait pas de réponses adéquates et complètes aux problèmes soulevés. Le Professeur s'est référé à deux Conventions : la *Convention de 1972 sur la responsabilité pour les dommages causés par les objets spatiaux*, qui traite seulement des dommages physiques, ce qui signifie qu'elle ne résout pas les problèmes en cas de dommages autres que des dommages physiques et directs ; et la *Convention de Chicago de 1944 relative à l'aviation civile internationale*, dont l'article 28¹ vise seulement la navigation à l'exclusion des autres domaines dans lesquels les satellites sont utilisés. Le Professeur Carbone s'est ensuite référé à la question de l'immunité souveraine des Etats, soulignant l'inadéquation des règles du droit international public pour ce qui est de la fourniture de services de GNSS par des Etats ou des entités appartenant à l'État, et a souligné l'importance de développer un régime uniforme et impératif relativement à l'immunité des Etats. En ce qui concernait la possibilité d'actions à l'encontre des opérateurs eux-mêmes, il a expliqué les difficultés dérivant des conflits de juridictions et l'incertitude en ce qui concerne la loi applicable. Rappelant que les études menées par l'OACI avaient montré que le problème de la responsabilité était réel et que les solutions données par les droits nationaux sont à la fois contradictoires et insuffisantes, il a conclu qu'un instrument international est la seule solution qui pourrait créer utilement un régime adéquat.

¹ L'article 28 (*Installations services de navigation aérienne et systèmes normalisés*) prévoit : "Chaque Etat contractant s'engage, dans la mesure où il le juge réalisable: a) A fournir sur son territoire, des aéroports, des services radioélectriques et météorologiques et d'autres installations et services de navigation aérienne afin de faciliter la navigation aérienne internationale, conformément aux normes et pratiques qui pourraient être recommandées ou établies en vertu de la présente Convention; b) A adopter et mettre en œuvre les systèmes normalisés appropriés relatifs aux procédures de communications, aux codes, au balisage, à la signalisation, aux feux et aux autres pratiques et règles d'exploitation qui pourraient être recommandés ou établis en vertu de la présente Convention; c) A collaborer aux mesures internationales destinées à assurer la publication de cartes et plans aéronautiques, conformément aux normes qui pourraient être recommandées ou établies en vertu de la présente Convention."

28. La seconde présentation a été faite par M. Walter Vasselli, et portait sur le projet de l'UE Galileo, sa création et son développement. Dans le contexte de la responsabilité juridique et financière partagée (sur la base d'un partenariat public-privé) entre l'industrie privée (non seulement le secteur spatial, mais aussi d'autres secteurs) et des entreprises publiques (par exemple les Etats participant dans les programmes de GNSS), qui était une caractéristique essentielle du projet Galileo, il a indiqué qu'un régime juridique spécial était nécessaire pour réaliser un équilibre entre la viabilité économique exigée par les opérateurs et une indemnisation adéquate à laquelle les victimes d'accidents ou de dysfonctionnements pourraient avoir droit.

29. M. Vasselli a suggéré qu'un tel régime juridique spécial pourrait avoir les caractères suivants:

a) la certification de fournisseurs de services de GNSS comme "fournisseurs qualifiés", soit en vertu du contrat avec le Fournisseur de GNSS correspondant, soit en vertu de la réglementation des systèmes nationaux ;

b) la canalisation de la responsabilité sur les fournisseurs qualifiés pour le mauvais fonctionnement du signal ou des installations ;

c) la responsabilité objective pour les dommages résultant de la défaillance ou du mauvais fonctionnement des services GNSS, soumise à un plafond de limitation couvert par une assurance obligatoire, avec la possibilité d'un dépassement des limites pour des cas spéciaux de faute ;

d) les limites de responsabilité pourraient être établies sur la base de différents critères, notamment une limitation globale par année, par événement ou *per capita*, avec des plafonds éventuellement établis à des niveaux différents selon les services fournis (services ouverts, services de sauvegarde de la vie humaine, services de recherche et sauvetage, services commerciaux, services publics réglementés) ;

e) une indemnisation complémentaire pourrait être possible dans le pays concerné pour les montants dépassant le plafond, mais jusqu'à un montant défini, en ayant recours à un fonds (par exemple financé par des entités publiques et/ou le secteur privé) et/ou à des contributions directes des Etats ;

f) un régime spécial pourrait être établi pour les services ouverts, en distinguant entre les services ouverts comme les services publics gratuits (aux risques de l'utilisateur) et les services ouverts pour l'exploitation commerciale (qui seraient soumis aux mêmes règles que les autres services de GNSS) ;

g) l'exploitant du GNSS devrait être soumis aux règles applicables aux fournisseurs qualifiés seulement lorsqu'il fournit des services aux fournisseurs et aux utilisateurs finaux sur le marché ;

h) des immunités pour les services publics réglementés pourraient être accordées dans certaines circonstances (pour des applications particulières en matière de défense ou de sécurité), et en tout cas sous réserve des règles établies au niveau européen / international ;

i) des mesures devraient être adoptées à l'encontre des fournisseurs non qualifiés et des fabricants d'installations non certifiées.

30. Il a été suggéré que des demandeurs dans des pays tiers pourraient être attirés par le régime prévu par le Règlement de l'UE (par exemple par la responsabilité objective de l'exploitant du GNSS ou des fournisseurs de services basés dans l'UE). Toutefois, ils ne perdraient pas la possibilité de demander à être indemnisés en vertu du régime juridique applicable dans les pays concernés, ce qui poserait des risques de conflits de lois (par exemple des recours différents pourraient être applicables selon le lieu où le dommage est survenu). Alternativement, la Commission de l'UE pourrait conclure des accords bilatéraux afin d'étendre l'application du Règlement, mais ce processus serait complexe en raison du grand nombre de pays impliqués du fait de la couverture globale du GNSS. Un instrument global dans ces conditions était donc nécessaire.

31. Durant la discussion qui a suivi les présentations, plusieurs participants ont exprimé un intérêt pour le projet, et ont marqué leur appréciation aux présentateurs pour les précisions qu'ils avaient fournies. Les questions posées par les participants relèveraient le moment venu de la compétence d'un futur Comité d'étude, telles que l'interférence intentionnelle avec des signaux particuliers et la question des dommages causés dans des circonstances particulières échappant au contrôle (Canada), la preuve du dommage et si le régime pourrait s'appliquer en permettant à des tiers d'obtenir une indemnisation, ou la question des installations certifiées et des critères minimums exigés des fournisseurs de services et des utilisateurs finaux afin d'assurer des caractéristiques acceptables pour les installations (États-Unis d'Amérique). Une question concernait le travail de l'OACI et s'il était possible que des critères minimums pour l'aviation puissent diverger des critères minimums applicables aux autres utilisations du GNSS (Indonésie).

32. Le Secrétariat a, depuis, contacté tous les participants à la cinquième session du Comité d'experts gouvernementaux pour les inviter à formuler leurs commentaires sur l'opportunité et la faisabilité du projet.

iii) Consultations futures

33. A la fin du mois de mai, UNIDROIT participera à une réunion organisée par l'Institut de droit aérien et spatial McGill et Eutralex Aerospace Consulting intitulée "*International Galileo and Liability Workshop*" (Bruxelles, 26/27 Mai 2011). À cette occasion, le représentant d'UNIDROIT expliquera les objectifs du nouveau projet proposé, l'état de la discussion au sein de l'Organisation et les travaux préliminaires qui ont été réalisés jusqu'à maintenant par le Secrétariat. Le représentant d'UNIDROIT envisage également de saisir cette opportunité pour procéder à des consultations informelles avec la Commission européenne.

III. TRAITS DISTINCTIFS POSSIBLES DES APPROCHES ENVISAGEES

34. Une analyse des discussions qui se sont déroulées jusqu'à présent au sein des différentes Organisations internationales, dont UNIDROIT, en ce qui concerne la responsabilité en matière de services de GNSS et/ou l'examen de règles éventuelles dans les différents secteurs, font apparaître trois façons possibles d'envisager la question de la responsabilité civile :

i) une *approche restrictive*, qui considère que le régime actuel de responsabilité en vertu du droit national résout de façon satisfaisante les questions de responsabilité en matière de GNSS et que le développement d'un système de responsabilité universelle n'est ni souhaitable ni possible ;

ii) une *approche large*, qui estime qu'un système ou une convention de portée universelle en matière de responsabilité devraient être élaboré ; et

iii) une *approche intermédiaire*, qui propose de traiter la question sur une base contractuelle accompagnée d'un accord cadre contenant certaines règles uniformes, dont des règles en matière de responsabilité. Cette approche intermédiaire regroupe les partisans de règles communes impératives pour toutes les parties concernées, ainsi que les partisans de simples recommandations.

35. Les partisans de la l'approche restrictive soulignent la difficulté politique à élaborer un cadre juridique pour régler les créances de responsabilité civile dérivant du mauvais fonctionnement des systèmes de navigation satellitaire, compte tenu de la dimension importante de caractère militaire de la technologie existante, et prévoient que les pays qui ont mis au point de tels systèmes seraient opposés à se soumettre à un régime de responsabilité établi par une Convention résultant de négociations internationales. Ils craignent également des négociations très longues, puisque les pays qui sont des fournisseurs de signaux seraient naturellement favorables à un régime basé sur la limitation de la responsabilité, et à des montants de responsabilité pouvant être assurés (ces critères étant des conditions essentielles pour trouver des investisseurs privés et encourager la

participation d'entreprises privées dans ce secteur), tandis que les pays où se trouvent les utilisateurs finaux préféreraient que la responsabilité du fournisseur de signal ne soit soumise qu'à des cas restreints de limitation, et en cas de plafonnement de l'indemnisation, que les montants soient très élevés. Dans ces circonstances, il serait plus réaliste de laisser s'appliquer les dispositions contractuelles en matière de responsabilité et de règlement des créances, qui lient habituellement les utilisateurs des services de GNSS et les exploitants de système.

36. Les partisans de l'approche large invoquaient que, compte tenu des différents arguments mettant en cause l'adéquation du cadre juridique actuel applicable aux services de GNSS, et étant donné qu'un grand nombre d'Etats devraient autoriser l'utilisation de signaux sur lesquels ils n'ont aucun contrôle, la seule façon d'assurer la confiance dans la technologie de GNSS et d'encourager les entités privées à investir dans cette technologie serait d'obliger les fournisseurs et les utilisateurs à agir et opérer en vertu d'un instrument juridique international impératif tel qu'une Convention internationale (pour les éléments proposés d'une telle Convention, voir ci-dessus, paragraphe 28).

37. Enfin, les partisans de l'approche dite intermédiaire préconisaient une solution qui comprendrait deux différentes options : une approche souple et une approche impérative. Selon la première, un certain nombre de clauses types seraient rédigées et les parties pourraient décider de les inclure ou non dans leur contrat. En revanche, selon l'approche impérative, le contrat devrait impérativement inclure un certain nombre de clauses types qui s'imposeraient à toutes les parties. Afin de définir ces éléments impératifs, un accord cadre entre les Etats au niveau intergouvernemental serait envisagé.

38. UNIDROIT n'a pas encore pris de décision définitive concernant la préparation d'un instrument international sur la responsabilité civile pour la défaillance du GNSS. De sorte qu'on ne peut pas exclure la possibilité qu'aucun nouvel instrument ne soit élaboré, qui fait partie des options présentées. Cependant, le Secrétariat pense que même une telle option pourrait être mieux analysée sur la base d'une discussion articulée autour d'une proposition concrète. Le Secrétariat proposerait donc de poursuivre les consultations afin de vérifier le fondement, les hypothèses formulées et la faisabilité des différents types de dispositions qui ont été mentionnées comme étant des éléments souhaitables ou nécessaires d'un instrument international impératif sur la responsabilité dérivant de la défaillance du GNSS (voir ci-dessus, paragraphe 29). A cette fin, le Secrétariat suggère qu'il n'est pas essentiel d'opposer l'approche "large" et l'approche "intermédiaire" et qu'il ne faudrait pas préjuger de la forme et de la portée d'un instrument éventuel au stade actuel.

IV. ACTIVITES FUTURES

39. Le Secrétariat envisage d'organiser durant le deuxième semestre de 2011 une autre réunion pour des consultations informelles avec des représentants des milieux intéressés comprenant des Gouvernements, des Organisations internationales, le secteur professionnel et autres parties prenantes, afin de définir la portée possible d'un futur projet et préciser ses traits essentiels.

CONCLUSION

A la lumière des développements intervenus durant l'année 2010-2011, le Conseil est invité à réitérer son intérêt pour le projet et à encourager le Secrétariat à poursuivre ses consultations avec des Etats membres et des experts, selon les instructions de l'Assemblée Générale.

ANNEXE 1**INFORMAL CONSULTATION MEETING****ON****"THIRD PARTY LIABILITY FOR GLOBAL NAVIGATION SATELLITE SYSTEMS (GNSS)
SERVICES**

(Rome, 22 October 2010)

LIST OF PARTICIPANTS**STATES AND INTERGOVERNMENTAL ORGANISATION**

CHINA (PEOPLE'S REPUBLIC OF)

Ms ZHANG Shaoping
Director
State Administration of Science, Technology and
Industry for National Defence
Ministry of Foreign Affairs
Beijing

Mr ZHOU Lipeng
Department of Treaty and Law
Ministry of Foreign Affairs
Beijing

Mr WU Cong
Economic and Commercial Counsellor's Office
Embassy of the People's Republic of China in
Italy
Rome

CZECH REPUBLIC

Mr Michal FRIDRICH
Department of Cosmic Technologies and
Satellite Systems
Ministry of Transport
Prague

EUROPEAN UNION COMMISSION

Mr David SEĚTE
Enterprise and Industry Directorate General
EU satellite navigation programmes unit
Brussels

Mrs Giedre VALENTAITE
Enterprise and Industry Directorate General
EU satellite navigation programmes unit
Brussels

GERMANY

Ms Soledad BENDER
Legal Adviser
Federal Ministry of Justice
Berlin

Mr Simon SCHULTHEISS
Legal Adviser
Federal Ministry of Justice
Berlin

ITALY

Mr Sergio CARBONE
Professor of Law
University of Genoa
Genoa

Mr Sergio MARCHISIO
Professor of Law;
Director
Institute of International Legal Studies
Rome

RUSSIAN FEDERATION

Mr Valery FEDCHUK
Legal Adviser
Trade Representation of the
Russian Federation in Italy
Rome

UNITED STATES OF AMERICA

Mr Harold S. BURMAN
Executive Director
Office of the Legal Adviser
Department of State
Washington, D.C.

Mr Henry D. GABRIEL
Visiting Professor of Law
School of Law
Elon University
Greensboro, North Carolina

Mr Martin JACOBSON
Office of the Legal Adviser
Department of State
Washington, D.C.

REPRESENTATIVES OF THE INTERNATIONAL SPACE COMMUNITIES

Mr Michel BOURBONNIERE	Legal Counsel Canadian Space Agency <i>Saint-Hubert (Canada)</i>
Mr Claude DUMAIS	Vice President Corporate and Legal Affairs SES ASTRA S.A. <i>Chateau de Betzdorf (Luxembourg)</i>
Mr Oliver HEINRICH	Partner BHO Legal <i>Cologne (Germany)</i>
Mr Souichirou KOZUKA	Professor of Law Gakushuin University <i>Tokyo (Japan)</i>
Ms Martine LEIMBACH	Chargée de mission Direction des affaires juridiques Crédit Agricole S.A. <i>Paris (France)</i>
Ms Matxalen SÁNCHEZ ARANZAMENDI	European Space Policy Institute <i>Vienna (Austria)</i>
Mr Bernhard SCHMIDT-TEDD	Head of Legal Support German Space Agency <i>Bonn (Germany)</i>
Ms Lesley Jane SMITH	Professor of International and European Economic Law University of Leuphana <i>Lüneburg (Germany)</i>
Mr Walter VASSELLI	Senior Manager Legal and Corporate Affairs Finmeccanica <i>Rome (Italy)</i>

UNIDROIT

Mr José Angelo ESTRELLA FARIA

Secretary-General

Ms Alessandra ZANOBETTI

Deputy Secretary-General

Ms Frédérique MESTRE

Senior Officer

Ms Lena PETERS

Senior Officer

Mr Daniel PORRAS

Associate Officer