

**TRAITE SUR LE REGIME "CIEL OUVERT"**

## **TRAITE SUR LE REGIME "CIEL OUVERT"**

Les Etats concluant le présent Traité, ci-après dénommés collectivement les Etats Parties ou individuellement un Etat Partie,

Rappelant les engagements qu'ils ont pris dans le cadre de la Conférence sur la sécurité et la coopération en Europe de promouvoir une ouverture et une transparence accrues dans leurs activités militaires et de renforcer la sécurité par des mesures de confiance et de sécurité,

Se félicitant des événements historiques qui se sont produits en Europe et ont transformé l'état de la sécurité de Vancouver à Vladivostok,

Désireux de contribuer à promouvoir et renforcer encore la paix, la stabilité et la sécurité collective dans cette zone par la création d'un régime "Ciel ouvert" applicable à l'observation aérienne,

Reconnaissant la contribution potentielle qu'un régime d'observation aérienne de ce type pourrait apporter à la sécurité et à la stabilité dans d'autres régions également,

Notant la possibilité de se servir d'un tel régime pour accroître l'ouverture et la transparence, pour faciliter le contrôle du respect des accords existants et futurs de limitation des armements et pour renforcer la capacité de prévention des conflits et de gestion des crises dans le cadre de la Conférence sur la sécurité et la coopération en Europe et au sein d'autres institutions internationales compétentes,

Envisageant l'élargissement possible du régime "Ciel ouvert" à d'autres domaines comme la protection de l'environnement,

S'efforçant de mettre en place des procédures agréées pour prévoir l'observation aérienne de tous les territoires des Etats Parties, avec l'intention d'observer un Etat Partie précis ou des groupes d'Etats Parties, sur une base équitable et dans un souci d'efficacité tout en maintenant la sécurité des vols,

Notant que l'application d'un tel régime "Ciel ouvert" ne portera pas préjudice aux Etats n'y participant pas,

Sont convenus de ce qui suit :

## **Article I**

### **DISPOSITIONS GENERALES**

1. Le présent Traité institue le régime, dénommé régime "Ciel ouvert", applicable à la conduite de vols d'observation par les Etats Parties au-dessus des territoires d'autres Etats Parties, et énonce les droits et obligations qui en découlent pour les Etats Parties.
2. Chacune des Annexes et des Appendices s'y rapportant fait partie intégrante du présent Traité.

## **Article II**

### **DEFINITIONS**

Aux fins du présent Traité, il faut entendre par :

1. "Partie observée", l'Etat Partie ou le groupe d'Etats Parties au-dessus du territoire duquel il est procédé ou prévu de procéder à un vol d'observation, à partir du moment où cet Etat Partie ou ce groupe d'Etats Parties reçoit une notification adressée à ce sujet par une Partie observatrice jusqu'à l'achèvement des procédures liées à ce vol, ou le personnel agissant au nom dudit Etat Partie ou groupe d'Etats Parties.
2. "Partie observatrice", l'Etat Partie ou le groupe d'Etats Parties qui a l'intention d'effectuer ou effectue un vol d'observation au-dessus du territoire d'un autre Etat Partie ou groupe d'Etats Parties, à partir du moment où il a donné notification de son intention d'effectuer un vol d'observation jusqu'à l'achèvement des procédures liées à ce vol, ou le personnel agissant au nom de cet Etat Partie ou groupe d'Etats Parties.
3. "Groupe d'Etats Parties", deux ou plus de deux Etats Parties qui sont convenus de former un groupe aux fins du présent Traité.
4. "Avion d'observation", un aéronef à voilure fixe, non armé, désigné pour effectuer des vols d'observation, enregistré par les autorités compétentes d'un Etat Partie et équipé de capteurs agréés. L'expression "non armé" signifie que l'avion d'observation utilisé aux fins du présent Traité n'est pas équipé pour avoir des armes à bord et en faire usage.
5. "Vol d'observation", le survol, effectué par une Partie observatrice au moyen d'un avion d'observation, du territoire d'une Partie observée, selon les indications du plan de vol, à partir du point d'entrée ou de l'aérodrome "Ciel ouvert" jusqu'au point de sortie ou à l'aérodrome "Ciel ouvert".
6. "Vol de transit", un survol, effectué par une Partie observatrice ou en son nom au moyen d'un avion d'observation, du territoire d'un Etat Partie tiers à destination ou au retour du territoire de la Partie observée.
7. "Avion de transport", un avion autre qu'un avion d'observation qui, au nom de la Partie observatrice, effectue des vols à destination et au retour du territoire de la Partie observée exclusivement aux fins du présent Traité.

8. "Territoire", les terres, y compris les îles, et les eaux intérieures et territoriales sur lesquelles un Etat Partie exerce sa souveraineté.
9. "Quota passif", le nombre de vols d'observation que chaque Etat Partie est tenu d'accepter en tant que Partie observée.
10. "Quota actif", le nombre de vols d'observation que chaque Etat Partie a le droit d'effectuer en tant que Partie observatrice.
11. "Distance maximale de vol", la distance maximale au-dessus du territoire de la Partie observée à partir du point où le vol d'observation peut commencer jusqu'au point où ce vol peut prendre fin, ainsi qu'il est précisé à l'Annexe A au présent Traité.
12. "Capteur", un appareil d'une catégorie visée au paragraphe 1 de l'Article IV, qui est installé à bord d'un avion d'observation en vue de son utilisation pendant la conduite de vols d'observation.
13. "Résolution-sol", la distance minimum au sol entre deux objets situés à proximité l'un de l'autre, qui peuvent être distingués en tant qu'objets séparés.
14. "Analyseur infrarouge à balayage linéaire", un capteur capable de recevoir et de visualiser des rayonnements électromagnétiques thermiques émis dans la partie thermique infrarouge invisible du spectre optique par des objets en raison de leur température et en l'absence d'éclairage artificiel.
15. "Période d'observation", une période précise d'un vol d'observation, pendant laquelle fonctionne un capteur particulier installé à bord de l'avion d'observation.
16. "Equipage", des personnes de tout Etat Partie qui s'acquittent de tâches liées au fonctionnement ou à l'entretien d'un avion d'observation ou d'un avion de transport et qui peuvent comprendre, si l'Etat Partie en décide ainsi, des interprètes.
17. "Commandant de bord", le pilote qui, à bord de l'avion d'observation, est responsable de la conduite de l'avion d'observation, de l'exécution du plan de vol et de la sécurité de l'avion d'observation.
18. "Contrôleur en vol", une personne qui, au nom de la Partie observée, est à bord d'un avion d'observation fourni par la Partie observatrice pendant le vol d'observation et qui s'acquitte de tâches conformes aux dispositions de l'Annexe G au présent Traité.
19. "Représentant en vol", une personne qui, au nom de la Partie observatrice, est à bord d'un avion d'observation fourni par la Partie observée pendant un vol d'observation et qui s'acquitte de tâches conformes aux dispositions de l'Annexe G au présent Traité.
20. "Représentant", une personne qui a été désignée par la Partie observatrice et qui, pendant un vol d'observation, agit au nom de la Partie observatrice conformément aux dispositions de l'Annexe G à bord d'un avion d'observation désigné par un Etat Partie autre que la Partie observatrice ou la Partie observée.
21. "Opérateur de capteur", une personne de tout Etat Partie qui s'acquitte des tâches liées au fonctionnement, à l'utilisation et à l'entretien des capteurs d'un avion d'observation.

22. "Inspecteur", une personne de l'un quelconque des Etats Parties qui procède à une inspection des capteurs ou de l'avion d'observation d'un autre Etat Partie.
23. "Accompagnateur", une personne de l'un quelconque des Etats Parties qui accompagne les inspecteurs d'un autre Etat Partie.
24. "Plan de mission", un document présenté par la Partie observatrice sous une forme déterminée fixée par la Commission consultative pour le régime "Ciel ouvert", qui contient l'itinéraire, le profil, l'ordre d'exécution et l'appui requis pour effectuer le vol d'observation; il doit faire l'objet d'un accord avec la Partie observée et constituera la base de l'élaboration du plan de vol.
25. "Plan de vol", un document, élaboré sur la base du plan de mission convenu, rédigé sous la forme et avec le contenu spécifiés par l'Organisation de l'aviation civile internationale, ci-après dénommée l'OACI, qui est soumis aux autorités du contrôle de la circulation aérienne et sur la base duquel le vol d'observation sera effectué.
26. "Rapport de mission", un document décrivant un vol d'observation, rédigé après que celui-ci a pris fin par la Partie observatrice, selon un mode de présentation établi par la Commission consultative pour le régime "Ciel ouvert", et signé par les Parties observatrice et observée.
27. "Aérodrome "Ciel ouvert"", un aérodrome désigné par la Partie observée comme étant un point où peut commencer ou se terminer un vol d'observation.
28. "Point d'entrée", un point désigné par la Partie observée pour l'arrivée de membres du personnel de la Partie observatrice sur le territoire de la Partie observée.
29. "Point de sortie", un point désigné par la Partie observée pour le départ de membres du personnel de la Partie observatrice du territoire de la Partie observée.
30. "Aérodrome d'avitaillement", un aérodrome désigné par la Partie observée et utilisé pour l'avitaillement et l'entretien des avions d'observation et des avions de transport.
31. "Aérodrome de déroutement", un aérodrome précisé dans le plan de vol où peut se diriger un avion d'observation ou un avion de transport lorsqu'il devient déconseillé d'atterrir sur l'aérodrome initialement prévu.
32. "Secteurs dangereux de l'espace aérien", les zones interdites, zones restreintes et zones dangereuses, définies sur la base de l'Annexe 2 à la Convention relative à l'aviation civile internationale, qui sont déterminées en application des dispositions de l'Annexe 15 à ladite Convention dans l'intérêt de la sécurité des vols, de la sécurité publique et de la protection de l'environnement et au sujet desquelles des renseignements sont fournis conformément aux dispositions de l'OACI.
33. "Zone interdite", un secteur de l'espace aérien de dimensions déterminées situé au-dessus du territoire d'un Etat Partie et dans lequel les vols sont interdits.
34. "Zone restreinte", un secteur de l'espace aérien de dimensions déterminées situé au-dessus du territoire d'un Etat Partie et dans lequel les vols sont restreints, conformément à des conditions précises.

35. "Zone dangereuse", un secteur de l'espace aérien de dimensions déterminées dans lequel peuvent se dérouler à des moments précis des activités représentant un danger pour les vols.

### **Article III**

### **QUOTAS**

#### **SECTION I. DISPOSITIONS GENERALES**

1. Chaque Etat Partie a le droit d'effectuer des vols d'observation conformément aux dispositions du présent Traité.
2. Chaque Etat Partie est tenu d'accepter des vols d'observation au-dessus de son territoire conformément aux dispositions du présent Traité.
3. Chaque Etat Partie a le droit d'effectuer un nombre de vols d'observation au-dessus du territoire de tout autre Etat Partie égal au nombre de vols d'observation que cet autre Etat Partie a le droit d'effectuer au-dessus du territoire du premier Etat Partie.
4. Le nombre total de vols d'observation que chaque Etat Partie est tenu d'accepter au-dessus de son territoire est le quota passif total de cet Etat Partie. L'allocation des quotas passifs totaux aux Etats Parties est présentée à la Section I de l'Annexe A au présent Traité.
5. Le nombre de vols d'observation qu'un Etat Partie a le droit d'effectuer chaque année au-dessus du territoire de chacun des autres Etats Parties est le quota actif individuel de cet Etat Partie relativement à cet autre Etat Partie. La somme des quotas actifs individuels représente le quota actif total de cet Etat Partie. Le quota actif total d'un Etat Partie ne doit pas dépasser son quota passif total.
6. La première répartition des quotas actifs est présentée à la Section II de l'Annexe A au présent Traité.
7. Après l'entrée en vigueur du présent Traité, la répartition des quotas actifs sera soumise à un examen annuel, pour l'année civile suivante, dans le cadre de la Commission consultative pour le régime "Ciel ouvert". Au cas où il ne serait pas possible, durant l'examen annuel, de parvenir en trois semaines à un accord sur la répartition des quotas actifs relatifs à un Etat Partie donné, la répartition des quotas actifs de l'année précédente relatifs à cet Etat Partie demeure inchangée.
8. Sauf dans les cas prévus à l'Article VIII, chaque vol d'observation effectué par un Etat Partie est déduit des quotas actifs individuels et totaux de cet Etat Partie.
9. Nonobstant les dispositions des paragraphes 3 et 5 de la présente Section, un Etat Partie auquel un quota actif a été alloué peut, par voie d'accord avec l'Etat Partie dont le territoire doit être survolé, transférer tout ou partie de son quota actif total à d'autres Etats Parties et il en donne sans délai notification à tous les autres Etats Parties et à la Commission consultative pour le régime "Ciel ouvert". Les dispositions du paragraphe 10 de la présente Section s'appliquent.

10. Aucun Etat Partie ne conduit au-dessus du territoire d'un autre Etat Partie un nombre de vols d'observation dépassant 50 %, arrondi à l'unité supérieure la plus proche, de son propre quota actif total ou du quota passif total de cet autre Etat Partie, le plus petit de ces deux nombres étant retenu.

11. Les distances maximales des vols d'observation au-dessus des territoires des Etats Parties sont mentionnées à la Section III de l'Annexe A au présent Traité.

## SECTION II. DISPOSITIONS APPLICABLES A UN GROUPE D'ETATS PARTIES

1. (A) Sans préjudice des droits et obligations qu'ils ont au titre du présent Traité, deux ou plus de deux Etats Parties qui détiennent des quotas peuvent constituer un groupe d'Etats Parties au moment de la signature du présent Traité et ultérieurement. Pour un groupe d'Etats Parties constitué après la signature du présent Traité, les dispositions de la présente Section s'appliquent six mois au plus tôt après que tous les autres Etats Parties ont été notifiés et sous réserve des dispositions du paragraphe 6 de la présente Section.
- (B) Un groupe d'Etats Parties coopère à propos des quotas actifs et passifs conformément aux dispositions du paragraphe 2 ou du paragraphe 3 de la présente Section.
2. (A) Les membres d'un groupe d'Etats Parties ont le droit de redistribuer entre eux leurs quotas actifs pour l'année en cours tout en conservant leurs quotas passifs individuels respectifs. Tous les Etats Parties tiers concernés reçoivent immédiatement une notification de la redistribution.
- (B) Un vol d'observation est compté comme autant de vols d'observation à déduire des quotas actifs individuels et totaux de la Partie observatrice qu'il y a de Parties observées survolées appartenant au groupe. Il est compté comme un vol d'observation à déduire du quota passif total de chaque Partie observée.
- (C) Chaque Etat Partie relativement auquel un ou plusieurs membres d'un groupe d'Etats Parties détiennent des quotas actifs a le droit de conduire au-dessus du territoire de tout membre du groupe 50 % de vols d'observation de plus, arrondis à l'unité supérieure la plus proche, que son quota actif individuel relatif à ce membre du groupe ou de conduire deux de ces survols s'il ne détient aucun quota actif relatif à ce membre du groupe.
- (D) Dans le cas où il exerce ce droit, l'Etat Partie concerné réduit ses quotas actifs relatifs à d'autres membres du groupe de telle sorte que la somme totale des vols d'observation qu'il conduit au-dessus de leurs territoires ne dépasse pas la somme des quotas actifs individuels que l'Etat Partie détient relativement à tous les membres du groupe pour l'année en cours.
- (E) Les distances maximales des vols d'observation au-dessus du territoire de chaque membre du groupe s'appliquent. Dans le cas d'un vol d'observation effectué au-dessus des territoires de plusieurs membres, après que la distance maximale de vol applicable à un membre a été parcourue, tous les capteurs sont mis hors service jusqu'à ce que l'avion d'observation atteigne le point, au-dessus du territoire du membre suivant du groupe d'Etats Parties, où il est prévu que commence le vol d'observation. Pour ce deuxième vol d'observation, la

distance maximale de vol par rapport à l'aérodrome "Ciel ouvert" le plus proche s'applique.

3. (A) Un groupe d'Etats Parties a le droit, s'il en fait la demande, de se faire allouer un quota passif total commun et les quotas actifs individuels et totaux communs sont répartis relativement à ce groupe.
- (B) Dans ce cas, le quota passif total représente le nombre total de vols d'observation que le groupe d'Etats Parties est tenu d'accepter chaque année. Le quota actif total est la somme des vols d'observation que le groupe d'Etats Parties a le droit de conduire chaque année. Son quota actif total ne doit pas dépasser le quota passif total.
- (C) Un vol d'observation résultant du quota actif total du groupe d'Etats Parties est effectué au nom du groupe.
- (D) Des vols d'observation qu'un groupe d'Etats Parties est tenu d'accepter peuvent être conduits au-dessus du territoire d'un ou de plusieurs de ses membres.
- (E) Les distances maximales de vol de chaque groupe d'Etats Parties sont indiquées à la Section III de l'Annexe A et les aérodromes "Ciel ouvert" sont désignés conformément aux dispositions de l'Annexe E au présent Traité.

4. Conformément aux principes généraux énoncés au paragraphe 3 de l'Article X, tout Etat Partie tiers qui estime que ses droits au titre des dispositions du paragraphe 3 de la Section I du présent Article sont indûment limités par les activités d'un groupe d'Etats Parties peut saisir de ce problème la Commission consultative pour le régime "Ciel ouvert".

5. Le groupe d'Etats Parties veille à ce que des procédures soient établies pour que des vols d'observation au-dessus des territoires de ses membres puissent être effectués au cours d'une seule mission, y compris l'avitaillement, le cas échéant. Dans le cas d'un groupe d'Etats Parties établi conformément aux dispositions du paragraphe 3 de la présente Section, ces vols d'observation ne dépassent pas la distance maximale de vol applicable aux aérodromes "Ciel ouvert" où commencent les vols d'observation.

6. Six mois au plus tôt après que la décision en a été notifiée à tous les autres Etats Parties :

- (A) un groupe d'Etats Parties établi conformément aux dispositions du paragraphe 2 de la présente Section peut se transformer en un groupe d'Etats Parties établi conformément aux dispositions du paragraphe 3 de la présente Section;
- (B) un groupe d'Etats Parties établi conformément aux dispositions du paragraphe 3 de la présente Section peut se transformer en un groupe d'Etats Parties établi conformément aux dispositions du paragraphe 2 de la présente Section;
- (C) un Etat Partie peut se retirer d'un groupe d'Etats Parties; ou
- (D) un groupe d'Etats Parties peut admettre d'autres Etats Parties qui détiennent des quotas.

7. Après l'entrée en vigueur du présent Traité, des changements dans l'allocation ou la répartition des quotas résultant de l'établissement d'un groupe d'Etats Parties ou de l'admission



d'Etats Parties dans un groupe d'Etats Parties ou du retrait d'Etats Parties d'un tel groupe conformément aux dispositions du paragraphe 3 de la présente Section prennent effet le 1er janvier suivant le premier examen annuel, au sein de la Commission consultative pour le régime "Ciel ouvert", qui a lieu après la période de six mois à compter de la notification. S'il y a lieu, de nouveaux aérodromes "Ciel ouvert" sont désignés et des distances maximales de vol sont établies en conséquence.

## **Article IV**

### **CAPTEURS**

1. Sauf dispositions contraires prévues au paragraphe 3 du présent Article, l'avion d'observation est équipé de capteurs appartenant aux seules catégories suivantes :

- (A) caméras optiques panoramiques et à prise de vues image par image;
- (B) caméras vidéo à affichage en temps réel;
- (C) analyseurs infrarouges à balayage linéaire; et
- (D) radars d'ouverture synthétique à visée latérale.

2. Un Etat Partie peut utiliser, aux fins d'effectuer des vols d'observation, l'un quelconque des capteurs indiqués au paragraphe 1 ci-dessus, étant entendu que ces capteurs sont commercialement disponibles pour tous les Etats Parties, dans les limites de performances suivantes :

- (A) dans le cas de caméras optiques panoramiques et à prise de vues image par image, une résolution-sol ne dépassant pas 30 centimètres à la hauteur minimum par rapport au sol déterminée conformément aux dispositions de l'Appendice 1 à l'Annexe D et obtenue à partir d'au plus une caméra panoramique, une caméra à prise de vues image par image montée verticalement et deux caméras à prise de vues image par image en montage oblique, placées de chaque côté de l'avion, assurant une couverture du sol, qui n'est pas nécessairement continue, de 50 kilomètres au plus de chaque côté de la trajectoire de l'avion;
- (B) dans le cas de caméras vidéo, une résolution-sol ne dépassant pas 30 centimètres, déterminée conformément aux dispositions de l'Appendice 1 à l'Annexe D;
- (C) dans le cas d'analyseurs infrarouges à balayage linéaire, une résolution-sol ne dépassant pas 50 centimètres à la hauteur minimum par rapport au sol, déterminée conformément aux dispositions de l'Appendice 1 à l'Annexe D et obtenue à partir d'un capteur unique; et
- (D) dans le cas de radars d'ouverture synthétique à visée latérale, une résolution-sol ne dépassant pas trois mètres, calculée par la méthode de la réponse aux impulsions, ce qui, si on utilise la méthode d'écartement des objets, correspond à une aptitude à distinguer sur une image radar deux réflecteurs métalliques

dont les centres sont éloignés d'au moins cinq mètres l'un de l'autre, sur une couverture de bande de 25 kilomètres au plus, obtenue à partir d'une seule unité radar capable d'effectuer un balayage d'un côté ou de l'autre de l'avion mais pas des deux côtés à la fois.

3. L'adoption de catégories supplémentaires de capteurs et l'amélioration des capacités des capteurs appartenant aux catégories existantes visées au présent Article sont examinées par la Commission consultative pour le régime "Ciel ouvert" conformément aux dispositions de l'Article X du présent Traité.

4. Tous les capteurs sont pourvus de caches permettant d'en obturer l'ouverture ou d'autres dispositifs qui empêchent le fonctionnement des capteurs afin de prévenir le recueil de données durant les vols de transit ou les vols jusqu'aux points d'entrée ou à partir des points de sortie au-dessus du territoire de la Partie observée. Ces caches ou autres dispositifs ne peuvent être enlevés ou commandés que de l'extérieur de l'avion d'observation.

5. Le matériel permettant d'annoter les données recueillies par les capteurs conformément aux dispositions de la Section II de l'Annexe B est autorisé à bord de l'avion d'observation. L'Etat Partie qui fournit l'avion d'observation porte en note sur les données recueillies par les capteurs les informations visées à la Section II de l'Annexe B au présent Traité.

6. Le matériel permettant d'afficher en temps réel les données recueillies par les capteurs est autorisé à bord des avions d'observation aux fins de contrôler le fonctionnement et l'utilisation des capteurs pendant le vol d'observation.

7. Sauf lorsque le fonctionnement des capteurs agréés ou de l'avion d'observation l'exige, ou dans les cas prévus aux paragraphes 5 et 6 du présent Article, le recueil, le traitement, la retransmission ou l'enregistrement des signaux électroniques à partir d'ondes électromagnétiques sont interdits à bord de l'avion d'observation et le matériel servant à ce type d'opérations ne doit pas se trouver à bord de cet avion.

8. Dans le cas où l'avion d'observation est fourni par la Partie observatrice, celle-ci a le droit d'utiliser un avion d'observation équipé de capteurs appartenant à chaque catégorie de capteur qui ne dépasse pas la capacité précisée au paragraphe 2 du présent Article.

9. Dans le cas où l'avion d'observation utilisé pour un vol d'observation est fourni par la Partie observée, celle-ci est tenue de fournir un avion d'observation équipé de capteurs appartenant à chaque catégorie de capteur indiquée au paragraphe 1 du présent Article, ayant une aussi grande capacité maximale et étant aussi nombreux que le précise le paragraphe 2 du présent Article, sous réserve des dispositions de la Section II de l'Article XVIII, à moins que les Parties observatrice et observée n'en conviennent autrement. Le module et la configuration de ces capteurs doivent être tels qu'ils permettent d'assurer la couverture au sol visée au paragraphe 2 du présent Article. Dans le cas où l'avion d'observation est fourni par la Partie observée, celle-ci fournit un radar d'ouverture synthétique à visée latérale ayant une résolution-sol de six mètres au plus, déterminée par la méthode d'écartement des objets.

10. En désignant un avion en tant qu'avion d'observation conformément aux dispositions de l'Article V du présent Traité, chaque Etat Partie communique à tous les autres Etats Parties les renseignements techniques relatifs à chaque capteur installé à bord de cet avion, ainsi qu'il est prévu à l'Annexe B au présent Traité.

11. Chaque Etat Partie a le droit de prendre part à la certification des capteurs installés à bord d'un avion d'observation conformément aux dispositions de l'Annexe D. Aucun avion

d'observation d'un type donné n'est utilisé pour des vols d'observation avant que ce type d'avion d'observation et de capteurs ait été certifié conformément aux dispositions de l'Annexe D au présent Traité.

12. A condition de le notifier 90 jours à l'avance à tous les autres Etats Parties et sous réserve des dispositions de l'Annexe D au présent Traité, un Etat Partie désignant un avion en tant qu'avion d'observation a le droit d'éliminer, de remplacer ou d'ajouter des capteurs, ou d'apporter des modifications aux renseignements techniques qu'il a fournis conformément aux dispositions du paragraphe 10 du présent Article et de l'Annexe B au présent Traité. Les capteurs remplacés et les capteurs supplémentaires font l'objet d'une certification conformément aux dispositions de l'Annexe D au présent Traité avant d'être utilisés au cours d'un vol d'observation.

13. Dans le cas où un Etat Partie ou un groupe d'Etats Parties compte tenu de l'expérience acquise de l'utilisation d'un avion d'observation particulier, estime qu'un capteur installé à bord d'un avion ou le matériel qui lui est associé ne correspondent pas à ceux qui ont été certifiés conformément aux dispositions de l'Annexe D, les Etats Parties concernés notifient à tous les autres Etats Parties leur préoccupation à ce sujet. L'Etat Partie qui a désigné l'avion :

- (A) fait en sorte, en prenant les mesures nécessaires, que le capteur installé à bord de l'avion d'observation et le matériel qui lui est associé correspondent à ceux qui ont été certifiés conformément aux dispositions de l'Annexe D, notamment, le cas échéant, en réparant, en réglant ou en remplaçant le capteur particulier ou le matériel qui lui est associé; et
- (B) à la demande d'un Etat Partie intéressé, prouve, en procédant à un vol de démonstration organisé en fonction du moment où l'avion d'observation susmentionné sera à nouveau utilisé, conformément aux dispositions de l'Annexe F, que les capteurs installés à bord de l'avion d'observation et le matériel qui leur est associé correspondent à ceux qui ont été certifiés conformément aux dispositions de l'Annexe D. Les autres Etats Parties qui expriment leur préoccupation au sujet d'un capteur installé à bord d'un avion d'observation et du matériel qui lui est associé ont le droit d'envoyer du personnel afin de participer à un tel vol de démonstration.

14. Dans le cas où, après que les mesures mentionnées au paragraphe 13 du présent Article ont été prises, les Etats Parties n'ont toujours pas la certitude qu'un capteur installé à bord d'un avion d'observation ou le matériel qui lui est associé correspond à ceux qui ont été certifiés conformément aux dispositions de l'Annexe D, la question peut être renvoyée à la Commission consultative pour le régime "Ciel ouvert".

## **Article V**

### **DESIGNATION DE L'AVION**

1. Chaque Etat Partie a le droit de désigner comme avion(s) d'observation un ou plusieurs types ou modèles d'avion enregistrés par les autorités compétentes d'un Etat Partie.

2. Chaque Etat Partie a le droit de désigner des types ou modèles d'avion comme avions d'observation ou d'ajouter de nouveaux types ou modèles d'avion à ceux qu'il a désignés auparavant, à condition qu'il le notifie à tous les autres Etats Parties 30 jours à l'avance. La

notification de la désignation d'un avion d'un certain type ou modèle contient les informations visées à l'Annexe C au présent Traité.

3. Chaque Etat Partie a le droit de supprimer des types ou modèles d'avion désignés par lui antérieurement, à condition qu'il le notifie à tous les autres Etats Parties 90 jours à l'avance.

4. Un seul exemplaire d'un avion d'un type et d'un modèle particuliers, avec un ensemble identique de capteurs associés, doit être soumis à certification conformément aux dispositions de l'Annexe D au présent Traité.

5. Chaque avion d'observation doit avoir une capacité suffisante pour transporter l'équipage et le personnel visés à la Section III de l'Article VI.

## **Article VI**

### **CHOIX DES AVIONS D'OBSERVATION, DISPOSITIONS GENERALES POUR LA CONDUITE DES VOLS D'OBSERVATION ET PRESCRIPTIONS RELATIVES AUX PLANS DE MISSION**

#### **SECTION I. CHOIX DES AVIONS D'OBSERVATION ET DISPOSITIONS GENERALES POUR LA CONDUITE DES VOLS D'OBSERVATION**

1. Les vols d'observation sont effectués à l'aide d'avions d'observation désignés par un Etat Partie conformément aux dispositions de l'Article V. A moins que la Partie observée n'exerce son droit de fournir un avion d'observation qu'elle a elle-même désigné, la Partie observatrice a le droit de fournir l'avion d'observation. Dans le cas où la Partie observatrice fournit l'avion d'observation, elle a le droit de fournir un avion qu'elle a elle-même désigné ou un avion désigné par un autre Etat Partie. Dans le cas où la Partie observée fournit l'avion d'observation, la Partie observatrice est en droit d'obtenir un avion ayant une autonomie de vol minimum, y compris les réserves de combustible nécessaires, équivalant à la moitié de la distance de vol notifiée aux termes de l'alinéa (G) du paragraphe 5 de la présente Section.

2. Chaque Etat Partie a le droit, conformément aux dispositions du paragraphe 1 de la présente Section, d'utiliser un avion d'observation désigné par un autre Etat Partie pour des vols d'observation. Les arrangements pour l'utilisation d'un tel avion sont définies par les Etats Parties concernés afin de tenir compte d'une participation active au régime "Ciel ouvert".

3. Les Etats Parties ayant le droit d'effectuer des vols d'observation peuvent coordonner leurs plans relatifs à la conduite des vols d'observation, conformément aux dispositions de l'Annexe H au présent Traité. Aucun Etat Partie n'est tenu d'accepter plus d'un vol d'observation à un moment quelconque au cours de la période de 96 heures mentionnée au paragraphe 9 de la présente Section, à moins que cet Etat Partie n'ait demandé que soit effectué un vol de démonstration conformément aux dispositions de l'Annexe F au présent Traité. Dans ce cas, la Partie observée est tenue d'accepter un chevauchement des vols d'observation de 24 heures au plus. Après avoir reçu notification des résultats de la coordination des plans relatifs à la conduite des vols d'observation, chaque Etat Partie au-dessus du territoire duquel des vols d'observation seront effectués fait savoir aux autres Etats Parties, conformément aux dispositions de l'Annexe H, s'il a l'intention ou non, à propos de chaque vol d'observation particulier, d'exercer son droit de fournir son propre avion d'observation.

4. Au plus tard 90 jours après la signature du présent Traité, chaque Etat Partie donne notification à tous les autres Etats Parties :

- (A) du numéro d'autorisation diplomatique permanente des vols d'observation "Ciel ouvert", des vols d'appareils de transport et des vols de transit; et
- (B) de la langue ou des langues de la Commission consultative pour le régime "Ciel ouvert" précisées au paragraphe 7 de la Section I de l'Annexe L au présent Traité qui seront utilisées par le personnel pour s'acquitter de toutes les tâches liées à la conduite des vols d'observation au-dessus de son territoire et pour rédiger le plan de mission et le rapport de mission, à moins que la langue utilisée soit celle qui est recommandée au paragraphe 5.2.1.1.2 de l'Annexe 10 (Volume II) de la Convention relative à l'aviation civile internationale.

5. La Partie observatrice notifie à la Partie observée son intention de conduire un vol d'observation au moins 72 heures avant l'heure estimée d'arrivée de la Partie observatrice au point d'entrée de la Partie observée. Les Etats Parties qui font de telles notifications doivent s'efforcer d'éviter d'appliquer le délai minimum de notification aux fins de semaine. Cette notification comprend :

- (A) le point d'entrée et, le cas échéant, l'aérodrome "Ciel ouvert" souhaités à partir desquels le vol d'observation doit commencer;
- (B) la date et l'heure estimée d'arrivée de la Partie observatrice au point d'entrée, ainsi que la date et l'heure estimée de départ du point d'entrée pour gagner l'aérodrome "Ciel ouvert", le cas échéant, avec indication des besoins particuliers en matière d'hébergement;
- (C) le lieu, mentionné dans l'Appendice 1 à l'Annexe E, où il est souhaité que soit effectuée l'inspection préalable au vol ainsi que la date et l'heure du début de cette inspection, conformément aux dispositions de l'Annexe F;
- (D) le mode de transport et, le cas échéant, le type et le modèle de l'avion de transport utilisé pour gagner le point d'entrée dans le cas où l'avion d'observation servant au vol d'observation est fourni par la Partie observée;
- (E) le numéro de l'autorisation diplomatique du vol d'observation ou du vol de l'appareil de transport utilisé pour amener le personnel sur le territoire de la Partie observée afin d'effectuer un vol d'observation et pour le reconduire hors de ce territoire;
- (F) l'identification de l'avion d'observation, comme précisé dans l'Annexe C;
- (G) la distance approximative du vol d'observation; et
- (H) le nom des membres du personnel, leur sexe, leurs date et lieu de naissance, le numéro de leur passeport et le nom de l'Etat Partie qui l'a délivré, ainsi que leur fonction.

6. La Partie observée qui reçoit une notification conformément aux dispositions du paragraphe 5 de la présente Section accuse réception de la notification dans les 24 heures. Dans le cas où la Partie observée exerce son droit de fournir l'avion d'observation, l'accusé de réception doit inclure les renseignements sur l'avion d'observation mentionnés à l'alinéa (F) du

paragraphe 5 de la présente Section. La Partie observatrice est autorisée à arriver au point d'entrée à l'heure estimée d'arrivée, telle qu'elle a été notifiée conformément aux dispositions du paragraphe 5 de la présente Section. L'heure estimée de départ du point d'entrée à destination de l'aérodrome "Ciel ouvert" à partir duquel le vol d'observation doit commencer et le lieu, la date et l'heure du début de l'inspection préalable au vol doivent faire l'objet d'une confirmation par la Partie observée.

7. Le personnel de la Partie observatrice peut comprendre des personnes désignées conformément aux dispositions de l'Article XIII par d'autres Etats Parties.

8. Lorsqu'elle adresse une notification à la Partie observée conformément aux dispositions du paragraphe 5 de la présente Section, la Partie observatrice notifie simultanément à tous les autres Etats Parties son intention de conduire le vol d'observation.

9. La période allant de l'heure estimée d'arrivée au point d'entrée au moment où le vol d'observation est achevé ne doit pas excéder 96 heures, à moins qu'il n'en soit convenu autrement. Au cas où la Partie observée demande que soit effectué un vol de démonstration conformément aux dispositions de l'Annexe F au présent Traité, elle prolonge la période de 96 heures conformément aux dispositions du paragraphe 4 de la Section III de l'Annexe F au présent Traité, si l'exécution sans restriction du plan de mission par la Partie observatrice l'exige.

10. A l'arrivée de l'avion d'observation au point d'entrée, la Partie observée inspecte les caches des ouvertures des capteurs ou les autres dispositifs empêchant le fonctionnement des capteurs afin de confirmer qu'ils sont en position correcte, conformément aux dispositions de l'Annexe E, à moins qu'il n'en soit convenu autrement par tous les Etats Parties concernés.

11. Dans le cas où l'avion d'observation est fourni par la Partie observatrice, la Partie observée a le droit d'effectuer l'inspection préalable au vol, conformément aux dispositions de la Section I de l'Annexe F, à l'arrivée dudit avion au point d'entrée ou à l'aérodrome "Ciel ouvert" où doit commencer le vol d'observation. Dans le cas où, conformément aux dispositions du paragraphe 1 de la présente Section, un avion d'observation est fourni par la Partie observée, la Partie observatrice a le droit d'effectuer l'inspection préalable au vol des capteurs conformément aux dispositions de la Section II de l'Annexe F. A moins qu'il n'en soit convenu autrement, ces inspections prennent fin au plus tard quatre heures avant le moment où il est prévu, selon les indications du plan de vol, de commencer le vol d'observation.

12. La Partie observatrice veille à ce qu'au moins un membre de son équipage ait les capacités linguistiques nécessaires pour communiquer librement avec le personnel de la Partie observée et avec ses responsables du contrôle de la circulation aérienne dans la langue ou les langues notifiées par la Partie observée conformément aux dispositions du paragraphe 4 de la présente Section.

13. A son arrivée au point d'entrée ou à l'aérodrome "Ciel ouvert" où doit commencer le vol d'observation, la Partie observée fournit à l'équipage les prévisions météorologiques et les informations en matière de navigation aérienne les plus récentes, ainsi que les informations sur la sécurité de vol et Avis aux navigateurs aériens (NOTAMS). La mise à jour de ces informations est fournie sur demande. Les procédures de vol et les informations sur les aérodromes de déroutement situés sur l'itinéraire du vol sont fournies une fois que le plan de mission a été approuvé, conformément aux prescriptions énoncées dans la Section II du présent Article.

14. Pendant la conduite de vols d'observation en vertu du présent Traité, tous les avions d'observation sont utilisés conformément aux dispositions du présent Traité et conformément au

plan de vol approuvé. Sans qu'il soit porté préjudice aux dispositions du paragraphe 2 de la Section II du présent Article, les vols d'observation sont aussi conduits conformément :

- (A) aux normes et pratiques recommandées publiées par l'OACI; et
- (B) aux règlements nationaux publiés concernant le contrôle de la circulation aérienne et aux procédures et directives relatives à la sécurité des vols dans l'Etat Partie dont le territoire est survolé.

15. Les vols d'observation ont priorité sur toute circulation aérienne régulière. La Partie observée fait en sorte que ses autorités de contrôle de la circulation aérienne facilitent la conduite des vols d'observation conformément aux dispositions du présent Traité.

16. Dans l'avion, le commandant de bord est le seul maître à bord en ce qui concerne la sécurité de la conduite du vol et il est responsable de l'application du plan de vol.

17. La Partie observée fournit :

- (A) une cible d'étalonnage qui permette de confirmer la capacité des capteurs conformément aux méthodes indiquées à la Section III de l'Annexe D au présent Traité, et devant être survolée au cours du vol de démonstration ou du vol d'observation à la demande de l'une ou l'autre Partie pour chaque capteur qui sera utilisé pendant le vol d'observation. La cible d'étalonnage est située à proximité de l'aérodrome où est effectuée l'inspection préalable au vol conformément aux dispositions de l'Annexe F au présent Traité;
- (B) à l'avion d'observation ou à l'avion de transport, que ce soit au point d'entrée, à l'aérodrome "Ciel ouvert", à tout aérodrome d'avitaillement ou au point de sortie indiqués dans le plan de vol, conformément aux spécifications publiées sur l'aérodrome désigné, les mêmes services d'avitaillement et d'entretien que ceux qui sont fournis habituellement aux avions commerciaux;
- (C) des repas et des possibilités d'hébergement au personnel de la Partie observatrice; et
- (D) à la demande de la Partie observatrice, d'autres services qui pourront être convenus entre les Parties observatrice et observée afin de faciliter la conduite du vol d'observation.

18. Tous les frais découlant de la conduite du vol d'observation, y compris les frais relatifs aux supports d'enregistrement et au traitement des données recueillies par les capteurs, sont remboursés conformément aux dispositions du paragraphe 9 de la Section I de l'Annexe L au présent Traité.

19. Avant le départ de l'avion d'observation du point de sortie, la Partie observée confirme que les caches des ouvertures des capteurs ou les autres dispositifs empêchant le fonctionnement des capteurs sont en position correcte, conformément aux dispositions de l'Annexe E au présent Traité.

20. A moins qu'il n'en soit convenu autrement, la Partie observatrice quitte le point de sortie au plus tard 24 heures après l'achèvement du vol d'observation, à moins que les conditions météorologiques ou l'état de l'avion d'observation ou de l'avion de transport ne le permettent pas, auquel cas le départ du vol doit avoir lieu dès que cela devient possible.

21. La Partie observatrice rédige un rapport de mission du vol d'observation en se servant du modèle approprié mis au point par la Commission consultative pour le régime "Ciel ouvert". Le rapport de mission contient les informations pertinentes relatives à la date et à l'heure du vol d'observation, à son itinéraire et son profil, aux conditions météorologiques, à l'heure et au lieu de chaque période d'observation, pour chaque capteur, au volume approximatif des informations recueillies par les capteurs et au résultat de l'inspection des caches des ouvertures des capteurs ou des autres dispositifs empêchant le fonctionnement des capteurs, conformément aux dispositions de l'Article VII et de l'Annexe E. Le rapport de mission est signé par les Parties observatrice et observée au point de sortie et est communiqué par la Partie observatrice à tous les autres Etats Parties dans les sept jours suivant le départ de la Partie observatrice du point de sortie.

## SECTION II. PRESCRIPTIONS RELATIVES AUX PLANS DE MISSION

1. A moins qu'il n'en soit convenu autrement, la Partie observatrice, après l'arrivée sur l'aérodrome "Ciel ouvert", remet à la Partie observée un plan de mission pour le vol d'observation proposé, qui doit satisfaire aux prescriptions des paragraphes 2 et 4 de la présente Section.

2. Le plan de mission peut prévoir un vol d'observation permettant l'observation de tout point de l'ensemble du territoire de la Partie observée, y compris des zones désignées par la Partie observée, dans les informations provenant de la source précisée dans l'Annexe I, comme étant des secteurs dangereux de l'espace aérien. L'itinéraire d'un avion d'observation peut passer jusqu'à une distance de dix kilomètres, mais pas moins, de la frontière d'un Etat limitrophe qui n'est pas un Etat Partie.

3. Le plan de mission peut prévoir que l'aérodrome "Ciel ouvert" où le vol d'observation s'achève, ainsi que le point de sortie, puissent être différents de l'aérodrome "Ciel ouvert" à partir duquel le vol d'observation commence ou du point d'entrée. Le plan de mission précise, le cas échéant, l'heure du début du vol d'observation, l'heure et le lieu souhaités des escales d'avitaillement et des périodes de repos prévues et l'heure de reprise du vol d'observation après une escale d'avitaillement ou une période de repos, dans les limites de la période de 96 heures spécifiée au paragraphe 9 de la Section I du présent Article.

4. Le plan de mission comprend toutes les informations nécessaires à l'enregistrement du plan de vol et prévoit que :

- (A) le vol d'observation ne doit pas dépasser la distance de vol maximum applicable, comme indiqué à la Section I de l'Annexe A;
- (B) l'itinéraire et le profil du vol d'observation doivent satisfaire aux conditions de sécurité des vols d'observation, conformément aux normes et pratiques recommandées de l'OACI, compte tenu des différences qui existent entre les règles nationales applicables aux vols, sans préjudice des dispositions du paragraphe 2 de la présente Section;
- (C) le plan de mission doit tenir compte des informations sur les secteurs dangereux de l'espace aérien, telles qu'elles sont fournies conformément aux dispositions de l'Annexe I;
- (D) la hauteur par rapport au sol de l'avion d'observation ne doit pas permettre à la Partie observatrice de dépasser les limites de résolution-sol imposées à chaque capteur, telles qu'elles sont fixées au paragraphe 2 de l'Article IV;



- (E) l'heure estimée de début du vol d'observation doit se situer au plus tôt 24 heures après la présentation du plan de mission, à moins qu'il n'en soit convenu autrement;
- (F) l'avion d'observation doit suivre un itinéraire direct entre les points de report ou les repères de navigation indiqués dans le plan de mission, dans la séquence déclarée; et
- (G) l'itinéraire de vol ne doit pas se recouper plus d'une fois au même point, à moins qu'il n'en soit convenu autrement, et que l'avion d'observation ne doit pas décrire de cercles autour d'un seul et même point, à moins qu'il n'en soit convenu autrement. Les dispositions du présent alinéa ne s'appliquent pas aux fins du décollage de l'avion d'observation, de son survol des cibles d'étalonnage ou de son atterrissage.

5. Dans le cas où le plan de mission présenté par la Partie observatrice prévoit des vols à travers des secteurs dangereux de l'espace aérien, la Partie observée :

- (A) précise le danger auquel s'expose l'avion d'observation;
- (B) facilite la conduite du vol d'observation en coordonnant ou en suspendant les activités précisées aux termes de l'alinéa (A) du présent paragraphe; ou
- (C) propose d'autres paramètres concernant l'altitude, l'itinéraire ou l'horaire du vol.

6. Au plus tard quatre heures après la présentation du plan de mission, la Partie observée accepte le plan de mission ou propose des modifications à ce plan conformément aux dispositions du paragraphe 4 de la Section I de l'Article VIII et du paragraphe 5 de la présente Section. Ces modifications n'excluent pas l'observation de tout point sur le territoire tout entier de la Partie observée, y compris des zones désignées par la Partie observée, dans les informations provenant de la source précisée dans l'Annexe I au présent Traité comme étant des secteurs dangereux de l'espace aérien. Après accord, le plan de mission est signé par la Partie observatrice et la Partie observée. Dans le cas où les Parties ne se mettent pas d'accord sur le plan de mission dans les huit heures suivant la présentation du plan de mission d'origine, la Partie observatrice a le droit de refuser de procéder au vol d'observation conformément aux dispositions de l'Article VIII du présent Traité.

7. Si l'itinéraire prévu du vol d'observation passe à proximité de la frontière d'autres Etats Parties ou d'autres Etats, la Partie observée peut notifier à cet Etat ou à ces Etats l'itinéraire, la date et l'heure estimée du vol d'observation.

8. Sur la base du plan de mission convenu, l'Etat Partie qui fournit l'avion d'observation enregistre immédiatement, en liaison avec l'autre Etat Partie, le plan de vol qui doit avoir le contenu spécifié dans l'Annexe 2 à la Convention sur l'aviation civile internationale et doit être présenté selon les modalités spécifiées dans le document 4444 RAC/501/12 de l'OACI intitulé "Règles de l'air et services de la circulation aérienne", tel que modifié ou révisé.

### SECTION III. DISPOSITIONS SPECIALES

1. Dans le cas où l'avion d'observation est fourni par la Partie observatrice, la Partie observée a le droit d'avoir à bord de l'avion d'observation deux contrôleurs en vol et un interprète,

en plus d'un contrôleur en vol pour chaque poste de contrôle des capteurs à bord de l'avion d'observation, à moins qu'il n'en soit convenu autrement. Les contrôleurs en vol et les interprètes ont les droits et obligations spécifiés dans l'Annexe G au présent Traité.

2. Nonobstant les dispositions du paragraphe 1 de la présente Section, dans le cas où une Partie observatrice utilise un avion d'observation dont la masse maximale au décollage n'excède pas 35 000 kilogrammes pour un vol d'observation sur une distance de 1 500 kilomètres au plus, ainsi que notifié aux termes de l'alinéa (G) du paragraphe 5 de la Section I du présent Article, la Partie observatrice n'est tenue d'accepter que deux contrôleurs en vol et un interprète à bord de l'avion d'observation, à moins qu'il n'en soit convenu autrement.

3. Dans le cas où l'avion d'observation est fourni par la Partie observée, cette dernière autorise le personnel de la Partie observatrice à se rendre dans les plus brefs délais au point d'entrée de la Partie observée. Le personnel de la Partie observatrice peut choisir de se rendre au point d'entrée par voie terrestre, maritime ou aérienne, y compris en utilisant un avion appartenant à l'un quelconque des Etats Parties. Les modalités relatives à ces déplacements sont indiquées dans l'Annexe E au présent Traité.

4. Dans le cas où l'avion d'observation est fourni par la Partie observée, la Partie observatrice a le droit d'avoir à bord de l'avion d'observation deux représentants en vol et un interprète, en plus d'un représentant en vol pour chaque poste de contrôle des capteurs à bord de l'avion, à moins qu'il n'en soit convenu autrement. Les représentants en vol et les interprètes ont les droits et obligations spécifiés dans l'Annexe G au présent Traité.

5. Dans le cas où la Partie observatrice fournit un avion d'observation désigné par un Etat Partie qui n'est ni la Partie observatrice ni la Partie observée, la Partie observatrice a le droit d'avoir à bord de l'avion d'observation deux représentants et un interprète, en plus d'un représentant pour chaque poste de contrôle des capteurs à bord de l'avion, à moins qu'il n'en soit convenu autrement. Dans ce cas, les dispositions relatives aux contrôleurs en vol énoncées au paragraphe 1 de la présente Section s'appliquent également. Les représentants et les interprètes ont les droits et obligations spécifiés dans l'Annexe G au présent Traité.

## **Article VII**

### **VOLS DE TRANSIT**

1. Les vols de transit effectués par une Partie observatrice en direction et en provenance du territoire d'une Partie observée aux fins du présent Traité commencent sur le territoire de la Partie observatrice ou d'un autre Etat Partie.

2. Chaque Etat Partie accepte les vols de transit. Ces vols de transit sont effectués en empruntant les itinéraires internationalement reconnus des services de la circulation aérienne, à moins qu'il n'en soit convenu autrement par les Etats Parties intéressés, et conformément aux instructions des autorités du contrôle de la circulation aérienne de chaque Etat Partie dans l'espace aérien duquel s'effectue le transit. La Partie observatrice adresse une notification à chaque Etat Partie dans l'espace aérien duquel s'effectue le transit en même temps qu'elle adresse une notification à la Partie observée conformément aux dispositions de l'Article VI.

3. L'utilisation de capteurs à bord d'un avion d'observation pendant les vols de transit est interdite. Dans le cas où, au cours du vol de transit, l'avion d'observation se pose sur le territoire

d'un Etat Partie, cet Etat Partie inspecte, à l'atterrissage et avant le décollage, les caches des ouvertures des capteurs ou tout autre dispositif empêchant le fonctionnement des capteurs pour confirmer qu'ils sont en position correcte.

## **Article VIII**

### **INTERDICTIONS, DEVIATIONS PAR RAPPORT AUX PLANS DE VOL ET SITUATIONS DE DETRESSE**

#### **SECTION I. INTERDICTION DE VOLS D'OBSERVATION ET CHANGEMENTS APPORTES AUX PLANS DE MISSION**

1. La Partie observée a le droit d'interdire un vol d'observation qui n'est pas conforme aux dispositions du présent Traité.

2. La Partie observée a le droit d'interdire un vol d'observation avant qu'il ne commence si la Partie observatrice n'arrive pas au point d'entrée dans les 24 heures à compter de l'heure estimée d'arrivée indiquée dans la notification faite conformément aux dispositions du paragraphe 5 de la Section I de l'Article VI, à moins qu'il n'en soit convenu autrement par les Etats Parties concernés.

3. Dans le cas où un Etat Partie observé interdit un vol d'observation conformément aux dispositions du présent Article ou de l'Annexe F, il expose immédiatement, dans le plan de mission, les faits motivant cette interdiction. La Partie observée fournit à tous les Etats Parties, par la voie diplomatique et dans les sept jours, une explication écrite de cette interdiction dans le rapport de mission présenté conformément aux dispositions du paragraphe 21 de la Section I de l'Article VI. Un vol d'observation qui a été interdit n'est déduit du quota d'aucun des deux Etats Parties.

4. La Partie observée a le droit de proposer des changements au plan de mission dans l'une quelconque des circonstances suivantes :

- (A) les conditions météorologiques compromettent la sécurité de vol;
- (B) l'aérodrome "Ciel ouvert" prévu, les aérodromes de déroutement ou les aérodromes d'avitaillement sont inutilisables; ou
- (C) le plan de mission est incompatible avec les dispositions des paragraphes 2 et 4 de la Section II de l'Article VI.

5. Dans le cas où la Partie observatrice n'est pas d'accord avec les changements qu'il est proposé d'apporter au plan de mission, elle a le droit de soumettre d'autres changements en remplacement de ceux qui sont proposés. En l'absence d'accord sur un plan de mission dans les huit heures qui suivent la présentation du plan de mission initial, et si la Partie observatrice estime que les changements à apporter au plan de mission portent atteinte à ses droits au titre du présent Traité relatifs à la conduite du vol d'observation, la Partie observatrice a le droit de refuser d'effectuer le vol d'observation, qui n'est déduit du quota d'aucun des deux Etats Parties.

6. Dans le cas où une Partie observatrice refuse d'effectuer un vol d'observation conformément aux dispositions du présent Article ou de l'Annexe F, elle fournit immédiatement

une explication de sa décision, dans le plan de mission, avant le départ de la Partie observatrice. Dans les sept jours qui suivent le départ de la Partie observatrice, cette dernière fournit, par la voie diplomatique, à tous les autres Etats Parties, une explication écrite de cette décision dans le rapport de mission présenté conformément aux dispositions du paragraphe 21 de la Section I de l'Article VI.

## SECTION II. DEVIATIONS PAR RAPPORT AU PLAN DE VOL

1. Des déviations par rapport au plan de vol sont autorisées pendant le vol d'observation si elles sont nécessitées par :

- (A) des conditions météorologiques compromettant la sécurité du vol;
- (B) des difficultés techniques concernant l'avion d'observation;
- (C) une urgence médicale touchant toute personne se trouvant à bord de l'avion; ou
- (D) des instructions du contrôle de la circulation aérienne ayant rapport à des circonstances dues à un cas de force majeure.

2. En outre, si les conditions météorologiques empêchent l'utilisation efficace des capteurs optiques et des analyseurs infrarouges à balayage linéaire, des déviations sont autorisées pour autant que :

- (A) les conditions de sécurité du vol soient satisfaites;
- (B) l'autorisation ait été donnée par le contrôle de la circulation aérienne dans les cas où les règlements nationaux l'exigent; et
- (C) les performances des capteurs ne dépassent pas les capacités précisées au paragraphe 2 de l'Article IV, à moins qu'il n'en soit convenu autrement.

3. La Partie observée a le droit d'interdire l'utilisation d'un capteur particulier au cours d'une déviation qui fait descendre l'avion d'observation en dessous de la hauteur minimum par rapport au sol requise pour l'utilisation de ce capteur, conformément aux limites de résolution-sol précisées au paragraphe 2 de l'Article IV. Dans le cas où, du fait d'une déviation, l'avion d'observation doit modifier sa trajectoire de plus de 50 kilomètres par rapport à l'itinéraire indiqué dans le plan de vol, la Partie observée a le droit d'interdire l'utilisation de tous les capteurs installés à bord de l'avion d'observation au-delà de cette limite de 50 kilomètres.

4. La Partie observatrice a le droit d'abrégé un vol d'observation en cours d'exécution en cas de défaillance de capteur. Le commandant de bord a le droit d'abrégé un vol d'observation en cas de difficultés techniques compromettant la sécurité de l'avion d'observation.

5. Dans le cas où une déviation par rapport au plan de vol, autorisée aux termes du paragraphe 1 de la présente Section, a pour effet d'abrégé le vol d'observation ou si un vol est abrégé en application des dispositions du paragraphe 4 de la présente Section, un vol d'observation est déduit du quota de chacun des deux Etats Parties, à moins que cet abrègement ne soit dû à:

- (A) une défaillance de capteur à bord d'un avion d'observation fourni par la Partie observée;

- (B) des difficultés techniques concernant l'avion d'observation fourni par la Partie observée;
- (C) une urgence médicale touchant un membre de l'équipage de la Partie observée ou un des contrôleurs en vol; ou
- (D) des instructions du contrôle de la circulation aérienne ayant rapport à des circonstances dues à un cas de force majeure.

Dans de tels cas, la Partie observatrice a le droit de décider si le vol est déduit ou non du quota de chacun des deux Etats Parties.

6. Les données recueillies par les capteurs ne sont conservées par la Partie observatrice que si le vol d'observation est déduit du quota de chacun des deux Etats Parties.

7. Dans le cas où une déviation a lieu par rapport au plan de vol, le commandant de bord agit conformément aux règlements aériens nationaux publiés de la Partie observée. Une fois que les facteurs entraînant la déviation ont cessé d'exister, l'avion d'observation peut, avec l'autorisation des autorités du contrôle de la circulation aérienne, poursuivre le vol d'observation conformément au plan de vol. La distance additionnelle du vol effectué par l'avion d'observation du fait de la déviation ne sera pas prise en compte dans la distance maximale de vol.

8. Le personnel des deux Etats Parties à bord de l'avion d'observation est immédiatement informé de toutes les déviations par rapport au plan de vol.

9. Les dépenses supplémentaires résultant des dispositions du présent Article sont remboursées conformément aux dispositions du paragraphe 9 de la Section I de l'Annexe L au présent Traité.

### SECTION III. SITUATIONS DE DETRESSE

1. Dans une situation de détresse, le commandant de bord suit les "Procédures pour les services de navigation aérienne - Règles de l'air et services de la circulation aérienne", document No 4444-RAC/501/12 de l'OACI, tel que révisé ou modifié, les règlements aériens nationaux de la Partie observée et le manuel des opérations en vol de l'avion d'observation.

2. La Partie observée accorde à tout avion d'observation déclarant une situation d'urgence tout l'éventail des moyens de secours et de navigation dont elle dispose afin de garantir le retour le plus rapide possible de l'avion jusqu'à l'aérodrome le plus proche qui convienne.

3. Dans le cas où l'avion d'observation est victime d'un accident aérien sur le territoire de la Partie observée, les opérations de recherche et de sauvetage sont conduites par la Partie observée conformément à ses propres règlements et procédures applicables à de telles opérations.

4. L'enquête relative à un accident ou un incident aérien dont un avion d'observation est victime est conduite par la Partie observée, avec la participation de la Partie observatrice, conformément aux recommandations de l'OACI énoncées dans l'Annexe 13 à la Convention relative à l'aviation civile internationale, dans sa version révisée ou modifiée, qui a trait aux enquêtes sur les accidents d'aviation, et selon les règlements nationaux de la Partie observée.

5. Dans le cas où l'avion d'observation n'est pas enregistré auprès de la Partie observée, la totalité de l'épave et tous les débris de l'avion d'observation et des capteurs éventuellement trouvés et récupérés sont remis sur demande, à l'issue de l'enquête, à la Partie observatrice ou à la Partie à laquelle appartient l'avion.

## **Article IX**

### **DONNEES RECUEILLIES PAR LES CAPTEURS AU COURS DES VOLS D'OBSERVATION**

#### **SECTION I. DISPOSITIONS GENERALES**

1. Afin d'enregistrer les données recueillies par les capteurs au cours des vols d'observation, les supports d'enregistrement ci-après sont utilisés :

- (A) dans le cas de caméras optiques panoramiques et à prise de vues image par image, pellicule photographique noir et blanc;
- (B) dans le cas de caméras vidéo, bande magnétique;
- (C) dans le cas d'analyseurs infrarouges à balayage linéaire, pellicule photographique noir et blanc ou bande magnétique; et
- (D) dans le cas de radars d'ouverture synthétique à visée latérale, bande magnétique.

Le format agréé selon lequel ces données seront enregistrées et échangées sur d'autres supports d'enregistrement fait l'objet d'une décision prise dans le cadre de la Commission consultative pour le régime "Ciel ouvert" pendant la période d'application provisoire du présent Traité.

2. Les données recueillies par les capteurs au cours des vols d'observation restent à bord de l'avion d'observation jusqu'à la fin du vol d'observation. La transmission à partir de l'avion d'observation de données recueillies par les capteurs au cours du vol d'observation est interdite.

3. Chacun des rouleaux de pellicule photographique et cassettes ou bobines de bande magnétique ayant servi à recueillir les données fournies par un capteur au cours d'un vol d'observation est placé dans un conteneur et scellé en présence des Etats Parties aussitôt que possible après avoir été retiré du capteur.

4. Les données recueillies par les capteurs au cours des vols d'observation sont mises à la disposition des Etats Parties conformément aux dispositions du présent Article et sont utilisées exclusivement aux fins du présent Traité.

5. Dans le cas où, sur la base des informations fournies conformément aux dispositions de la Section I de l'Annexe B au présent Traité, un support d'enregistrement des données devant être utilisé par un Etat Partie au cours d'un vol d'observation est incompatible avec le matériel utilisé par un autre Etat Partie pour la manipulation de ce type de support d'enregistrement des données, les Etats Parties concernés mettent au point des méthodes pour garantir que toutes les données recueillies au cours des vols d'observation puissent être traitées par eux en termes de développement, de duplication et de stockage.

## SECTION II. DONNEES RECUEILLIES PAR LES CAPTEURS UTILISANT DES PELLICULES PHOTOGRAPHIQUES

1. Dans le cas où les données recueillies par des caméras optiques jumelées doivent être échangées, les caméras, les pellicules et le traitement des pellicules doivent être d'un type identique.

2. Etant entendu que les informations recueillies par une caméra optique unique peuvent faire l'objet d'échanges, les Etats Parties examinent dans le cadre de la Commission consultative pour le régime "Ciel ouvert", pendant la période d'application provisoire du présent Traité, la question de l'attribution de la responsabilité du développement du négatif original soit à la Partie observatrice soit à l'Etat Partie qui fournit l'avion d'observation. L'Etat Partie qui développe le négatif original est responsable de la qualité du traitement de ce négatif original et de la réalisation des épreuves ou négatifs reproduits. Dans le cas où les Etats Parties conviennent que la pellicule utilisée au cours du vol d'observation effectué sur un avion d'observation fourni par la Partie observée doit être traitée par la Partie observatrice, la Partie observée n'assume aucune responsabilité quant à la qualité du traitement du négatif original.

3. Toutes les pellicules utilisées au cours du vol d'observation doivent être développées :

- (A) dans le cas où le négatif original est développé dans un laboratoire prévu par la Partie observée, trois jours au plus tard, à moins qu'il n'en soit convenu autrement, après l'arrivée de l'avion d'observation au point de sortie; ou
- (B) dans le cas où le négatif original est développé dans un laboratoire prévu par la Partie observatrice, dix jours au plus tard après le départ de l'avion d'observation du territoire de l'Etat Partie observé.

4. L'Etat Partie qui développe le négatif original est tenu d'accepter que deux représentants officiels, au plus, de l'autre Etat Partie contrôlent, au laboratoire, chaque opération, y compris l'ouverture du chargeur ou du conteneur, ainsi que chaque étape du stockage, du développement et de la manipulation du négatif original, conformément aux dispositions de la Section II de l'Annexe K au présent Traité. L'Etat Partie qui contrôle le développement des pellicules a le droit de désigner ces représentants officiels parmi ses ressortissants présents sur le territoire où se situe le laboratoire prévu par l'autre Etat Partie, sous réserve qu'ils figurent sur la liste du personnel désigné conformément aux dispositions de la Section I de l'Article XIII du présent Traité. L'Etat Partie qui développe les pellicules assiste les représentants officiels de l'autre Etat Partie dans leurs fonctions visées au présent paragraphe dans toute la mesure possible.

5. Une fois un vol d'observation achevé, la Partie qui doit développer le négatif original joint une bande d'essai sensitométrique à 21 graduations du même type que la pellicule utilisée au cours du vol d'observation ou impressionne une échelle de référence optique à 21 graduations sur le début et la fin de bande de chaque rouleau de négatif original utilisé au cours du vol d'observation. Après le développement du négatif original et la réalisation de négatifs ou d'épreuves reproduits, les Etats Parties évaluent la qualité d'image des bandes d'essai sensitométrique à 21 graduations ou les images de l'échelle de référence optique à 21 graduations au regard des caractéristiques fournies pour ce type de négatif original ou de négatif ou épreuve reproduit, conformément aux dispositions de la Section I de l'Annexe K au présent Traité.

6. Dans le cas où un seul négatif original est développé :
- (A) la Partie observatrice a le droit de conserver ou de recevoir le négatif original; et
  - (B) la Partie observée a le droit de choisir et de recevoir un jeu complet de reproductions de première génération, ou une partie de celui-ci, sous forme d'épreuves ou de négatifs, du négatif original. A moins qu'il n'en soit convenu autrement, ces reproductions sont :
    - (1) du même format et de mêmes dimensions que le négatif original;
    - (2) réalisées immédiatement après le développement du négatif original; et
    - (3) fournies aux représentants officiels de la Partie observée immédiatement après la réalisation des reproductions.
7. Dans le cas où deux négatifs originaux sont développés :
- (A) si l'avion d'observation est fourni par la Partie observatrice, la Partie observée a le droit, à l'issue du vol d'observation, de choisir l'un ou l'autre des deux négatifs originaux et le négatif original qui n'a pas été choisi est conservé par l'Etat Partie observateur; ou
  - (B) si l'avion d'observation est fourni par la Partie observée, la Partie observatrice a le droit de choisir l'un ou l'autre des négatifs originaux et le négatif original qui n'a pas été choisi est conservé par l'Etat Partie observé.

### SECTION III. DONNEES RECUEILLIES PAR LES CAPTEURS UTILISANT D'AUTRES SUPPORTS D'ENREGISTREMENT

1. L'Etat Partie qui fournit l'avion d'observation enregistre au moins un jeu original des données recueillies par les capteurs utilisant d'autres supports d'enregistrement.
2. Dans le cas où un seul jeu original est constitué :
- (A) si l'avion d'observation est fourni par la Partie observatrice, celle-ci a le droit de conserver le jeu original et la Partie observée a le droit d'en recevoir une reproduction de première génération; ou
  - (B) si l'avion d'observation est fourni par la Partie observée, la Partie observatrice a le droit de recevoir le jeu original et la Partie observée a le droit d'en recevoir une reproduction de première génération.
3. Dans le cas où deux jeux originaux sont constitués :
- (A) si l'avion d'observation est fourni par la Partie observatrice, la Partie observée a le droit, à l'issue du vol d'observation, de choisir l'un ou l'autre des deux jeux de supports d'enregistrement et le jeu qui n'a pas été choisi est conservé par la Partie observatrice; ou



- (B) si l'avion d'observation est fourni par la Partie observée, la Partie observatrice a le droit de choisir l'un ou l'autre des deux jeux de supports d'enregistrement et le jeu qui n'a pas été choisi est conservé par la Partie observée.

4. Dans le cas où l'avion d'observation est fourni par la Partie observatrice, la Partie observée a le droit de recevoir les données recueillies par un radar d'ouverture synthétique à visée latérale sous forme soit d'informations en phase initiale soit d'images radar, à sa discrétion.

5. Dans le cas où l'avion d'observation est fourni par la Partie observée, la Partie observatrice a le droit de recevoir les données recueillies par un radar d'ouverture synthétique à visée latérale sous forme soit d'informations en phase initiale soit d'images radar, à sa discrétion.

#### **SECTION IV. ACCES AUX DONNEES RECUEILLIES PAR LES CAPTEURS**

Chaque Etat Partie a le droit de demander à recevoir de la Partie observatrice des copies des données recueillies par les capteurs au cours d'un vol d'observation. Ces copies se présentent sous la forme de reproductions de première génération, réalisées à partir des premières données recueillies par les capteurs au cours d'un vol d'observation. L'Etat Partie qui demande des copies doit aussi le notifier à la Partie observée. Une demande de duplicatas de données comprendra les informations suivantes :

- (A) la Partie observatrice;
- (B) la Partie observée;
- (C) la date du vol d'observation;
- (D) le capteur qui a recueilli les données;
- (E) la portion ou les portions de la période d'observation au cours de laquelle les données ont été recueillies; et
- (F) le type et le format du support d'enregistrement utilisé pour la reproduction, soit un négatif ou une épreuve, soit une bande magnétique.

### **Article X**

#### **COMMISSION CONSULTATIVE POUR LE REGIME "CIEL OUVERT"**

1. Afin de promouvoir les objectifs du présent Traité et de faciliter l'application des dispositions qu'il contient, les Etats Parties créent par le présent acte la Commission consultative pour le régime "Ciel ouvert".

2. La Commission consultative pour le régime "Ciel ouvert" prend des décisions ou fait des recommandations par voie de consensus. On entend par consensus l'absence de toute objection de la part de tout Etat Partie à l'adoption d'une décision ou d'une recommandation.

3. Chaque Etat Partie a le droit de saisir la Commission consultative pour le régime "Ciel ouvert" de toute question relative au présent Traité et de faire inscrire cette question à son ordre du jour, y compris toute question liée au cas où la Partie observée fournit un avion d'observation.

4. Dans le cadre de la Commission consultative pour le régime "Ciel ouvert", les Etats Parties au présent Traité :

- (A) examinent des questions ayant trait au respect des dispositions du présent Traité;
- (B) s'efforcent de résoudre des ambiguïtés et des différences d'interprétation pouvant apparaître dans la façon d'appliquer les dispositions du présent Traité;
- (C) examinent des demandes d'adhésion au présent Traité et prennent des décisions à ce sujet; et
- (D) conviennent des mesures d'ordre technique et administratif, conformément aux dispositions du présent Traité, qui sont jugées nécessaires à la suite de l'adhésion d'autres Etats au présent Traité.

5. La Commission consultative pour le régime "Ciel ouvert" peut proposer des amendements au présent Traité pour examen et approbation conformément aux dispositions de l'Article XVI. La Commission consultative pour le régime "Ciel ouvert" peut aussi convenir d'améliorations à la viabilité et à l'efficacité du présent Traité, qui soient conformes aux dispositions qu'il contient. Les améliorations ne portant que sur la modification de la répartition annuelle des quotas actifs conformément aux dispositions de l'Article III et de l'Annexe A, sur la mise à jour des catégories ou capacités de capteurs et l'adoption de nouvelles catégories ou capacités conformément aux dispositions de l'Article IV, sur la révision du barème de répartition des dépenses conformément aux dispositions du paragraphe 9 de la Section I de l'Annexe L, sur les arrangements relatifs à la mise en commun et à la mise à disposition des données conformément aux dispositions des Sections III et IV de l'Article IX et sur le traitement des rapports de mission conformément aux dispositions du paragraphe 21 de la Section I de l'Article VI, ainsi que sur des questions mineures d'ordre administratif ou technique, font l'objet de décisions prises au sein de la Commission consultative pour le régime "Ciel ouvert" et ne sont pas considérés comme des amendements au présent Traité.

6. La Commission demande à utiliser les installations et à bénéficier de l'appui administratif du Centre de prévention des conflits de la Conférence sur la sécurité et la coopération en Europe ou à disposer d'autres installations situées à Vienne, à moins qu'elle n'en décide autrement.

7. Les dispositions relatives à l'activité de la Commission consultative pour le régime "Ciel ouvert" sont énoncées dans l'Annexe L au présent Traité.

## **Article XI**

### **NOTIFICATIONS ET RAPPORTS**

Les Etats Parties transmettent sous forme écrite les notifications et rapports requis aux termes du présent Traité. Les Etats Parties transmettent ces notifications et rapports par la voie

diplomatique ou, à leur gré, par d'autres voies officielles telles que le réseau de communication de la Conférence sur la sécurité et la coopération en Europe.

## **Article XII**

### **RESPONSABILITE**

Tout Etat Partie, conformément au droit et à la pratique internationaux, est tenu de verser une compensation pour les dommages qu'il a pu causer à d'autres Etats Parties ou à leurs personnes physiques ou morales ou à leurs biens, au cours de l'application du présent Traité.

## **Article XIII**

### **DESIGNATION DU PERSONNEL ET PRIVILEGES ET IMMUNITES**

#### **SECTION I. DESIGNATION DU PERSONNEL**

1. Chaque Etat Partie, au moment où il dépose son instrument de ratification auprès de l'un ou l'autre des Dépositaires, communique à tous les autres Etats Parties, pour examen, une liste du personnel désigné pour s'acquitter de toutes les tâches relatives à la conduite des vols d'observation pour cet Etat Partie, y compris le contrôle du traitement de l'information fournie par les capteurs. Ces listes du personnel désigné ne doivent comprendre à aucun moment plus de 400 personnes; elles doivent mentionner, pour chaque personne y figurant, le nom, le sexe, la date et le lieu de naissance, le numéro de passeport et la description des fonctions. Chaque Etat Partie a le droit de modifier sa propre liste du personnel désigné dans un délai de 30 jours à compter de l'entrée en vigueur du présent Traité et, par la suite, une fois tous les six mois.

2. Dans le cas où une personne figurant sur la liste d'origine ou sur toute liste modifiée est récusée par un Etat Partie lors de l'examen de la liste, cet Etat Partie notifie, au plus tard 30 jours après réception de chaque liste, à l'Etat Partie qui a communiqué la liste qu'en ce qui concerne l'Etat Partie qui a formulé l'objection cette personne est récusée. Les personnes qui n'ont pas été récusées dans les 30 jours à compter de la réception de la liste sont considérées comme étant agréées. Dans le cas où un Etat Partie décide ultérieurement qu'une personne ne peut être agréée, cet Etat Partie le notifie à l'Etat Partie qui a désigné cette personne. Le nom des personnes récusées est ôté de la liste soumise antérieurement à l'Etat Partie qui a soulevé l'objection.

3. L'Etat Partie observé délivre les visas et tous autres documents requis pour que chaque personne agréée puisse entrer sur le territoire de cet Etat Partie et y demeurer afin de s'acquitter de tâches relatives à la conduite des vols d'observation, y compris le contrôle du traitement de l'information fournie par les capteurs. Ces visas et autres documents nécessaires sont fournis soit :

- (A) au plus tard 30 jours après que la personne est considérée comme agréée, auquel cas le visa est valide pour une période d'au moins 24 mois; soit

- (B) au plus tard une heure après l'arrivée de la personne au point d'entrée, auquel cas le visa est valide pour la durée des activités de ladite personne; soit
- (C) à tout autre moment, par voie d'accord mutuel entre les Etats Parties concernés.

## SECTION II. PRIVILEGES ET IMMUNITES

1. Pour qu'ils puissent exercer leurs fonctions efficacement aux fins de l'application du présent Traité et non dans leur intérêt personnel, les membres du personnel désigné conformément aux dispositions du paragraphe 1 de la Section I du présent Article bénéficient des privilèges et immunités accordés aux agents diplomatiques, conformément à l'Article 29; au paragraphe 2 de l'Article 30; aux paragraphes 1, 2 et 3 de l'Article 31; et aux Articles 34 et 35 de la Convention de Vienne sur les relations diplomatiques du 18 avril 1961, ci-après dénommée la Convention de Vienne. En outre, le personnel désigné bénéficie des privilèges accordés aux agents diplomatiques en vertu de l'alinéa b) du paragraphe 1 de l'Article 36 de la Convention de Vienne, sauf en ce qui concerne les articles dont l'importation ou l'exportation est interdite par la loi ou soumise à des mesures quaranténaires.

2. Ces privilèges et immunités sont accordés au personnel désigné pour toute la période comprise entre l'arrivée sur le territoire de la Partie observée et le départ de ce territoire, et par la suite en ce qui concerne des activités exécutées antérieurement dans l'exercice de leurs fonctions officielles. Les privilèges et immunités dont jouissent les agents diplomatiques en vertu des dispositions du paragraphe 1 de l'Article 40 de la Convention de Vienne sont également accordés à ces personnes, lorsqu'elles transitent par le territoire d'autres Etats Parties.

3. L'immunité de juridiction peut être levée par la Partie observatrice dans les cas où cette immunité entraverait le cours de la justice et où elle peut être levée sans préjudice des dispositions du présent Traité. L'immunité des membres du personnel qui ne sont pas des ressortissants de la Partie observatrice peut être levée seulement par les Etats Parties dont ces personnes sont des ressortissants. La levée d'immunité doit toujours être explicitement formulée.

4. Sans préjudice de leurs privilèges et immunités ou des droits de la Partie observatrice tels qu'ils sont définis dans le présent Traité, il est du devoir du personnel désigné de respecter les lois et règlements de la Partie observée.

5. Les moyens de transport du personnel bénéficient de la même immunité en ce qui concerne les investigations, les réquisitions, les saisies, les mesures exécutoires que celle qui est accordée à une mission diplomatique en vertu des dispositions du paragraphe 3 de l'Article 22 de la Convention de Vienne, sauf si le présent Traité en dispose autrement.

## Article XIV

### BENELUX

1. Aux seules fins des Articles II à IX et de l'Article XI, ainsi que des Annexes A à I et de l'Annexe K du présent Traité, le Royaume de Belgique, le Grand-Duché de Luxembourg et le Royaume des Pays-Bas sont considérés comme un seul Etat Partie, ci-après dénommé le Bénélux.

2. Sans préjudice des dispositions de l'Article XIV, les Etats Parties susmentionnés peuvent mettre fin à cet arrangement en en donnant notification à tous les autres Etats Parties. L'arrangement sera considéré comme n'ayant plus effet le 31 décembre suivant la période de 60 jours à compter d'une telle notification.

## **Article XV**

### **DUREE ET RETRAIT**

1. Le présent Traité est de durée illimitée.
2. Tout Etat Partie a le droit de se retirer du présent Traité. Un Etat Partie qui envisage de se retirer donne notification de sa décision de se retirer à l'un ou l'autre des Dépositaires au plus tard six mois avant la date prévue de son retrait et la notifie à tous les autres Etats Parties. Les Dépositaires informent sans délai tous les autres Etats Parties d'une telle notification.
3. Lorsqu'un Etat Partie notifie la décision qu'il a prise de se retirer du présent Traité conformément au paragraphe 2 du présent Article, les Dépositaires convoquent une conférence des Etats Parties au moins 30 jours et au plus 60 jours après avoir reçu une telle notification, afin d'examiner les effets de ce retrait sur le présent Traité.

## **Article XVI**

### **AMENDEMENTS ET EXAMEN PERIODIQUE**

1. Chaque Etat Partie a le droit de proposer des amendements au présent Traité. Le texte de chaque amendement proposé est remis à l'un ou l'autre des Dépositaires, qui le communique à tous les Etats Parties pour examen. Si une demande est formulée en ce sens par au moins trois Etats Parties dans un délai de 90 jours après la date de communication de l'amendement proposé, les Dépositaires convoquent une conférence des Etats Parties en vue d'examiner l'amendement proposé. Une telle conférence débute au plus tôt 30 jours et au plus tard 60 jours après réception de la troisième de ces demandes.
2. Un amendement au présent Traité est soumis à l'approbation de tous les Etats Parties, soit par l'envoi d'une notification écrite de leur approbation adressée à un Dépositaire dans un délai de 90 jours à compter de la date de communication de l'amendement proposé, soit par l'expression de leur approbation lors de la conférence convoquée en vertu du paragraphe 1 du présent Article. Un amendement ainsi approuvé sera soumis à une procédure de ratification, conformément aux dispositions du paragraphe 1 de l'Article XVII et il entrera en vigueur 60 jours après le dépôt des instruments de ratification par les Etats Parties.
3. A moins que trois Etats Parties au moins demandent une date plus rapprochée, les Dépositaires convoquent une conférence des Etats Parties en vue d'examiner l'application du présent Traité trois ans après la date de l'entrée en vigueur du présent Traité et, par la suite, à des intervalles de cinq ans.

## **Article XVII**

### **DEPOSITAIRES, ENTREE EN VIGUEUR ET ADHESION**

1. Le présent Traité est soumis à ratification par chaque Etat Partie conformément à ses procédures constitutionnelles. Les instruments de ratification et les instruments d'adhésion sont déposés auprès du Gouvernement du Canada ou du Gouvernement de la République de Hongrie, ou auprès de ces deux gouvernements, désignés comme Dépositaires par le présent Article. Le Traité est enregistré par les Dépositaires conformément aux dispositions de l'Article 102 de la Charte des Nations Unies.

2. Le présent Traité entre en vigueur 60 jours après le dépôt de 20 instruments de ratification, y compris ceux des Dépositaires et des Etats Parties dont l'allocation individuelle de quotas passifs, telle qu'elle est indiquée dans l'Annexe A, est égale ou supérieure à huit.

3. Le présent Traité est ouvert à la signature de l'Arménie, de l'Azerbaïdjan, de la Géorgie, du Kazakhstan, de la Kirghizie, de la Moldavie, de l'Ouzbékistan, du Tadjikistan et de la Turkménie et est soumis à ratification par ces Etats. Tout Etat, parmi ceux-ci, qui ne signe pas le présent Traité avant son entrée en vigueur conformément aux dispositions du paragraphe 2 du présent Article peut y adhérer à tout moment en déposant un instrument d'adhésion auprès d'un des Dépositaires.

4. Pendant six mois à compter de l'entrée en vigueur du présent Traité, tout autre Etat participant à la Conférence sur la sécurité et la coopération en Europe peut faire une demande d'adhésion en soumettant une demande par écrit à l'un des Dépositaires. Le Dépositaire qui reçoit une telle demande la transmet sans délai à tous les Etats Parties. Les Etats qui demandent à adhérer au présent Traité sur le régime "Ciel ouvert" peuvent aussi, s'ils le souhaitent, demander qu'un quota passif leur soit alloué et proposer un niveau pour un tel quota.

La question est examinée à la session ordinaire suivante de la Commission consultative pour le régime "Ciel ouvert" et fait l'objet d'une décision en temps utile.

5. A la suite d'une période de six mois à compter de l'entrée en vigueur du présent Traité, la Commission consultative pour le régime "Ciel ouvert" peut examiner la question de l'adhésion au présent Traité de tout Etat qui, de l'avis de la Commission, est capable de contribuer aux objectifs du présent Traité et disposé à le faire.

6. Pour tout Etat qui n'a pas déposé d'instrument de ratification avant la date d'entrée en vigueur mais qui ultérieurement ratifie le présent Traité ou y adhère, le présent Traité entre en vigueur 60 jours après la date de dépôt par cet Etat de ses instruments de ratification ou d'adhésion.

7. Les Dépositaires informent sans délai tous les Etats Parties de :

- (A) la date de dépôt de chaque instrument de ratification et de la date d'entrée en vigueur du présent Traité;
- (B) la date de présentation d'une demande d'adhésion, du nom de l'Etat qui a présenté la demande et du résultat de la procédure;

- (C) la date de dépôt de chaque instrument d'adhésion et la date d'entrée en vigueur du présent Traité pour chaque Etat qui y adhère ultérieurement;
- (D) la convocation d'une conférence conformément aux dispositions des Articles XV et XVI;
- (E) tout retrait conformément aux dispositions de l'Article XV et de la date à laquelle il prend effet;
- (F) la date d'entrée en vigueur de toute modification au présent Traité; et
- (G) toute autre question que les Dépositaires sont tenus, en vertu du présent Traité, de faire connaître aux Etats Parties.

### **Article XVIII**

#### **APPLICATION PROVISOIRE ET MISE EN OEUVRE PAR ETAPES DU PRESENT TRAITE**

Afin de faciliter la mise en oeuvre du présent Traité, certaines de ses dispositions sont appliquées à titre provisoire et d'autres le sont par étapes.

#### **SECTION I. APPLICATION PROVISOIRE**

1. Sans préjudice des dispositions de l'Article XVII, les Etats signataires appliquent provisoirement les dispositions suivantes du présent Traité :

- (A) paragraphe 4 de la Section I de l'Article VI;
- (B) paragraphes 1, 2, 3, 6 et 7 de l'Article X;
- (C) Article XI;
- (D) paragraphes 1 et 2 de la Section I de l'Article XIII;
- (E) Article XIV; et
- (F) Section I de l'Annexe L.

2. La durée de cette application provisoire est de 12 mois à compter de la date à laquelle le présent Traité est ouvert à la signature. Dans le cas où le présent Traité n'entre pas en vigueur avant l'expiration de la période d'application provisoire, cette période peut être prolongée si tous les Etats signataires en décident ainsi. La période d'application provisoire prend de toute façon fin lorsque le présent Traité entre en vigueur. Cependant, les Etats Parties peuvent alors décider de prolonger la période d'application provisoire pour les Etats signataires qui n'auront pas ratifié le présent Traité.

#### **SECTION II. MISE EN OEUVRE PAR ETAPES**

1. Après être entré en vigueur, le présent Traité est mis en oeuvre par étapes conformément aux dispositions énoncées dans la présente Section. Les dispositions des paragraphes 2 à 6 de la présente Section s'appliquent au cours de la période allant de la date d'entrée en vigueur du présent Traité au 31 décembre de la troisième année suivant l'année de l'entrée en vigueur.

2. Nonobstant les dispositions du paragraphe 1 de l'Article IV, aucun Etat Partie n'utilise, pendant la période indiquée au paragraphe 1 ci-dessus, d'analyseur infrarouge à balayage linéaire, si un tel capteur est installé à bord d'un avion d'observation, à moins que les Parties observatrice et observée n'en conviennent autrement. De tels capteurs ne sont pas soumis à certification conformément aux dispositions de l'Annexe D. S'il est difficile d'enlever un tel capteur de l'avion d'observation, ce capteur doit alors être pourvu de caches ou autres dispositifs qui en empêchent le fonctionnement, conformément aux dispositions du paragraphe 4 de l'Article IV, pendant la conduite des vols d'observation.

3. Nonobstant les dispositions du paragraphe 9 de l'Article IV, aucun Etat Partie n'est tenu, au cours de la période visée au paragraphe 1 de la présente Section, de fournir d'avion d'observation équipé de capteurs appartenant à chaque catégorie de capteur, ayant une aussi grande capacité maximale et étant aussi nombreux que le précise le paragraphe 2 de l'Article IV, à condition que l'avion d'observation soit équipé :

(A) d'une caméra optique panoramique unique; ou

(B) d'au moins une paire de caméras optiques à prise de vues image par image.

4. Nonobstant les dispositions de l'alinéa (A) du paragraphe 2 de la Section II de l'Annexe B, les supports d'enregistrement des données portent en note des informations conformément à la pratique suivie par les Etats Parties pendant la période indiquée au paragraphe 1 de la présente Section.

5. Nonobstant les dispositions du paragraphe 1 de la Section I de l'Article VI, aucun Etat Partie n'est en droit, pendant la période indiquée au paragraphe 1 de la présente Section, d'obtenir un avion ayant quelque autonomie de vol spécifiée que ce soit.

6. Pendant la période indiquée au paragraphe 1 de la présente Section, la répartition des quotas actifs est établie conformément aux dispositions du paragraphe 2 de la Section II de l'Annexe A au présent Traité.

7. La mise en place d'étapes ultérieures concernant l'adoption de nouvelles catégories de capteurs ou l'amélioration des capacités des capteurs appartenant aux catégories existantes doit être examinée par la Commission consultative pour le régime "Ciel ouvert" conformément aux dispositions du paragraphe 3 de l'Article IV concernant cette adoption ou cette amélioration.

## **Article XIX**

### **TEXTES FAISANT FOI**



Les originaux du présent Traité, dont les textes allemand, anglais, espagnol, français, italien et russe font également foi, sont versés aux archives des Dépositaires. Chacun des Etats Parties reçoit des Dépositaires une copie certifiée conforme du présent Traité.

## ANNEXE A

### QUOTAS ET DISTANCES DE VOL MAXIMALES

#### SECTION I. ALLOCATION DES QUOTAS PASSIFS

1. L'allocation des quotas passifs individuels est indiquée ci-après et ne vaut que pour les Etats Parties qui ont ratifié le Traité :

Pour la République fédérale d'Allemagne	12
Pour les Etats-Unis d'Amérique	42
Pour le Groupe d'Etats Parties de la République du Bélarus et de la Fédération de Russie	42
Pour le Bénélux	6
Pour la République de Bulgarie	4
Pour le Canada	12
Pour le Royaume du Danemark	6
Pour le Royaume d'Espagne	4
Pour la République française	12
Pour le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord	12
Pour la République hellénique	4
Pour la République de Hongrie	4
Pour la République d'Islande	4
Pour la République italienne	12
Pour le Royaume de Norvège	7
Pour la République de Pologne	6
Pour la République portugaise	2
Pour la Roumanie	6
Pour la République fédérative tchèque et slovaque	4
Pour la République turque	12
Pour l'Ukraine	12

2. Dans le cas où un nouvel Etat ratifie le Traité ou y adhère conformément aux dispositions de l'Article XVII et de l'alinéa (C) du paragraphe 4 de l'Article X, et compte tenu de l'alinéa (D) du paragraphe 4 de l'Article X, la question d'une allocation de quotas passifs à cet Etat est examinée au cours de la session ordinaire de la Commission consultative pour le régime "Ciel ouvert" suivant la date de dépôt de son instrument de ratification ou d'adhésion.

#### SECTION II. PREMIERE REPARTITION DES QUOTAS ACTIFS POUR LES VOLS D'OBSERVATION

1. La première répartition des quotas actifs, conformément aux dispositions du paragraphe 6 de la Section I de l'Article III du Traité, est telle que chaque Etat Partie est tenu d'accepter au-dessus de son territoire un nombre de vols d'observation ne dépassant pas 75 %, arrondi à l'unité inférieure la plus proche, du quota passif individuel qui lui est alloué, ainsi qu'il est indiqué au paragraphe 1 de la Section I de la présente Annexe. Sur cette base et pour les Etats Parties qui ont pris part aux négociations menées à Vienne dans le cadre de la Conférence sur le régime "Ciel ouvert", la première répartition réciproque est valable à partir de la date de l'entrée en vigueur du Traité jusqu'au 31 décembre suivant l'année de l'entrée en vigueur du Traité et ne vaut que pour les Etats Parties ayant ratifié le Traité. La première répartition se présente comme suit :

La République fédérale d'Allemagne a le droit de conduire trois vols d'observation au-dessus du territoire du groupe d'Etats Parties de la République du Bélarus et de la Fédération de Russie et un vol d'observation au-dessus du territoire de l'Ukraine;

Les Etats-Unis d'Amérique ont le droit de conduire huit vols d'observation au-dessus du territoire du groupe d'Etats Parties de la République du Bélarus et de la Fédération de Russie et un vol d'observation, partagé avec le Canada, au-dessus du territoire de l'Ukraine;

Le groupe d'Etats Parties de la République du Bélarus et de la Fédération de Russie a le droit de conduire deux vols d'observation au-dessus du territoire du Bénélux, tel qu'il est défini à l'Article XIV du Traité, deux vols d'observation au-dessus du territoire du Canada, deux vols d'observation au-dessus du territoire du Royaume du Danemark, trois vols d'observation au-dessus du territoire de la République française, trois vols d'observation au-dessus du territoire de la République fédérale d'Allemagne, un vol d'observation au-dessus du territoire de la République hellénique, deux vols d'observation au-dessus du territoire de la République italienne, deux vols d'observation au-dessus du territoire du Royaume de Norvège, deux vols d'observation au-dessus du territoire de la République turque, trois vols d'observation au-dessus du territoire du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord et quatre vols d'observation au-dessus du territoire des Etats-Unis d'Amérique;

Le Royaume de Belgique, le Grand-Duché de Luxembourg et le Royaume des Pays-Bas, dénommés le Bénélux, ont le droit de conduire un vol d'observation au-dessus du groupe d'Etats Parties de la République du Bélarus et de la Fédération de Russie et un vol d'observation au-dessus du territoire de la République de Pologne;

La République de Bulgarie a le droit de conduire un vol d'observation au-dessus du territoire de la République hellénique, un vol d'observation au-dessus du territoire de la République italienne et un vol d'observation au-dessus du territoire de la République turque;

Le Canada a le droit de conduire deux vols d'observation au-dessus du territoire du groupe d'Etats Parties de la République du Bélarus et de la Fédération de Russie, un vol d'observation au-dessus du territoire de la République fédérative tchèque et slovaque, un vol d'observation au-dessus du territoire de la République de Pologne et un vol d'observation, partagé avec les Etats-Unis d'Amérique, au-dessus du territoire de l'Ukraine;

Le Royaume du Danemark a le droit de conduire un vol d'observation au-dessus du territoire du groupe d'Etats Parties de la République du Bélarus et de la Fédération de Russie et un vol d'observation au-dessus du territoire de la République de Pologne;

Le Royaume d'Espagne a le droit de conduire un vol d'observation au-dessus du territoire de la République fédérative tchèque et slovaque;

La République française a le droit de conduire trois vols d'observation au-dessus du territoire du groupe d'Etats Parties de la République du Bélarus et de la Fédération de Russie et un vol d'observation au-dessus du territoire de la Roumanie;

Le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord a le droit de conduire trois vols d'observation au-dessus du groupe d'Etats Parties de la République du Bélarus et de la Fédération de Russie et un vol d'observation au-dessus du territoire de l'Ukraine;

La République hellénique a le droit de conduire un vol d'observation au-dessus du territoire de la République de Bulgarie et un vol d'observation au-dessus du territoire de la Roumanie;

La République de Hongrie a le droit de conduire un vol d'observation au-dessus du territoire de la Roumanie et un vol d'observation au-dessus du territoire de l'Ukraine;

La République italienne a le droit de conduire deux vols d'observation au-dessus du territoire du groupe d'Etats Parties de la République du Bélarus et de la Fédération de Russie, un vol d'observation au-dessus du territoire de la République de Hongrie et un vol d'observation, partagé avec la République turque, au-dessus du territoire de l'Ukraine;

Le Royaume de Norvège a le droit de conduire deux vols d'observation au-dessus du territoire du groupe d'Etats Parties de la République du Bélarus et de la Fédération de Russie et un vol d'observation au-dessus du territoire de la République de Pologne;

La République de Pologne a le droit de conduire un vol d'observation au-dessus du territoire de la République fédérale d'Allemagne, un vol d'observation au-dessus du territoire du groupe d'Etats Parties de la République du Bélarus et de la Fédération de Russie et un vol d'observation au-dessus du territoire de l'Ukraine;

La Roumanie a le droit de conduire un vol d'observation au-dessus du territoire de la République de Bulgarie, un vol d'observation au-dessus du territoire de la République hellénique, un vol d'observation au-dessus du territoire de la République de Hongrie et un vol d'observation au-dessus du territoire de l'Ukraine;

La République fédérative tchèque et slovaque a le droit de conduire un vol d'observation au-dessus du territoire de la République fédérale d'Allemagne et un vol d'observation au-dessus du territoire de l'Ukraine;

La République turque a le droit de conduire deux vols d'observation au-dessus du territoire du groupe d'Etats Parties de la République du Bélarus et de la Fédération de Russie, un vol d'observation au-dessus du territoire de la République de Bulgarie et deux vols d'observation, dont l'un est partagé avec la République italienne, au-dessus du territoire de l'Ukraine;

L'Ukraine a le droit de conduire deux vols d'observation au-dessus du territoire de la République fédérative tchèque et slovaque, un vol d'observation au-dessus du territoire de la République de Hongrie, un vol d'observation au-dessus du territoire de la République de Pologne, un vol d'observation au-dessus du territoire de la Roumanie et deux vols d'observation au-dessus du territoire de la République turque.

2. A la suite de cette première répartition et jusqu'à la date de l'application intégrale du Traité précisée à cet effet à l'Article XVIII en ce qui concerne l'utilisation des quotas actifs, les répartitions annuelles sont fondées sur la règle des 75 % énoncée au paragraphe 1 de la présente Section à propos de l'allocation des quotas passifs individuels.

3. A partir de la date d'application intégrale du Traité, chaque Etat Partie doit accepter durant les répartitions ultérieures de quotas actifs au-dessus de son territoire, si la demande lui en est faite, un nombre de vols d'observation qui ne doit pas dépasser le chiffre total de son quota passif individuel. Chaque fois que cela est possible ou que la demande en est faite et à moins qu'il n'en soit convenu autrement, ces répartitions sont fondées sur une augmentation proportionnelle des quotas actifs distribués selon la première répartition.

4. Dans le cas où un nouvel Etat ratifie le Traité ou y adhère conformément aux dispositions de l'Article XVII, la répartition des quotas actifs alloués à cet Etat est examinée durant la session ordinaire de la Commission consultative pour le régime "Ciel ouvert" qui suit la

date du dépôt de l'instrument de ratification ou d'adhésion dudit Etat, sous réserve des dispositions suivantes :

- (A) l'Etat qui ratifie le Traité ou y adhère a le droit de demander à effectuer des vols d'observation au-dessus des territoires d'Etats Parties dans les limites du quota passif alloué à cet Etat conformément aux dispositions du paragraphe 2 de la Section I de la présente Annexe et dans les limites des quotas passifs des Etats Parties auxquels s'adressent ces demandes de vols d'observation, à moins qu'il n'en soit convenu autrement par les Etats Parties concernés; et
- (B) tous les Etats Parties ont en même temps le droit de demander à effectuer des vols d'observation au-dessus du territoire de l'Etat qui signe le Traité ou y adhère, dans les limites de leurs quotas actifs et dans celles du quota passif alloué à cet Etat.

### SECTION III. DISTANCES MAXIMALES DES VOLS D'OBSERVATION

Les distances maximales des vols d'observation au-dessus des territoires des Parties observées qui commencent à partir de chaque aéroport "Ciel ouvert" sont les suivantes :

#### République fédérale d'Allemagne

WUNSTORF 1 200 kilomètres  
LANDSBERG-LECH 1 200 kilomètres

#### Etats-Unis d'Amérique

WASHINGTON-DULLES 4 900 kilomètres  
TRAVIS AFB 4 000 kilomètres  
ELMENDORF AFB 3 000 kilomètres  
LINCOLN-MUNICIPAL 4 800 kilomètres

#### Groupe d'Etats Parties de la République du Bélarus et de la Fédération de Russie

KUBINKA 5 000 kilomètres  
ULAN UDE 5 000 kilomètres  
VORKUTA 6 500 kilomètres  
MAGADAN 6 500 kilomètres

#### Bénélux

ZAVENTEM-MELSBROEK 945 kilomètres

#### République de Bulgarie

SOFIA 660 kilomètres  
BURGAS 660 kilomètres

#### Canada

OTTAWA 5 000 kilomètres  
IQALUIT 6 000 kilomètres  
YELLOWKNIFE 5 000 kilomètres

#### Royaume du Danemark

Métropolitain 800 kilomètres  
ILES FAEROE 250 kilomètres

GROENLAND 5 600 kilomètres

Royaume d'Espagne

GETAFE 1 300 kilomètres

GANDO 750 kilomètres

VALENCIA 1 300 kilomètres

VALLADOLID 1 300 kilomètres

MORON 1 300 kilomètres

République française

ORLEANS-BRICY 1 400 kilomètres

NICE-COTE D'AZUR 800 kilomètres

TOULOUSE-BLAGNAC 700 kilomètres

Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord

BRIZE NORTON 1 150 kilomètres

SCAMPTON 1 150 kilomètres

LEUCHARS 1 150 kilomètres

avec ILES SCILLY 1 500 kilomètres

avec ILES SHETLAND 1 500 kilomètres

République hellénique

THESSALONIKI 900 kilomètres

ELEFSIS 900 kilomètres

avec ILES de CRETE, KARPATOS,

RHODES et KOS 1 100 kilomètres

République de Hongrie

BUDAPEST-FERIHEGY 860 kilomètres

République d'Islande 1 500 kilomètres

République italienne

MILANO-MALPENSA 1 130 kilomètres

PALERMO-PUNTA RAISI 1 400 kilomètres

Royaume de Norvège

OSLO-GARDERMOEN 1 700 kilomètres

TROMSOE-LANGNES 1 700 kilomètres

République de Pologne

WARSZAWA-OKECIE 1 400 kilomètres

République portugaise

LISBOA 1 200 kilomètres

Sta. MARIA 1 700 kilomètres

PORTO SANTO 1 030 kilomètres

Roumanie

BUCAREST-OTOPENI 900 kilomètres

TIMISOARA 900 kilomètres

BACAU 900 kilomètres

République fédérative tchèque et slovaque

PRAHA 600 kilomètres

BRATISLAVA 700 kilomètres

KOSICE 400 kilomètres

République turque

ESKISEHIR 1 500 kilomètres

DIYARBAKIR 1 500 kilomètres

Ukraine

BORISPOL 2 100 kilomètres

## ANNEXE B

### INFORMATIONS SUR LES CAPTEURS

#### SECTION I. RENSEIGNEMENTS TECHNIQUES

1. Conformément aux dispositions du paragraphe 10 de l'Article IV, chaque Etat Partie communique à tous les autres Etats Parties les renseignements techniques appropriés énumérés dans la présente Section et relatifs à chaque capteur installé à bord de l'avion désigné par cet Etat Partie, conformément aux dispositions de l'Article V du Traité.

2. Pour les caméras optiques panoramiques et à prise de vues image par image, les renseignements techniques ci-après doivent être fournis :

- (A) type et modèle;
- (B) champ dans le sens de la trajectoire de vol et perpendiculairement à celle-ci ou angles de balayage, en degrés;
- (C) dimensions de l'image en millimètres par millimètres;
- (D) temps d'exposition, en secondes;
- (E) types et couleurs des filtres optiques utilisés et leur facteur filtrant;
- (F) pour chaque objectif :
  - (1) dénomination;
  - (2) distance focale, en millimètres;
  - (3) ouverture relative maximale de l'objectif;
  - (4) pouvoir de résolution à un rapport de contraste de 1 000 pour 1 ou modulation équivalente de 1,0 à l'ouverture relative maximale de l'objectif, en lignes par millimètre;
- (G) intervalles photographiques minimal et maximal, en secondes, ou fréquence des cycles, en images par seconde, le cas échéant;
- (H) rapport de la vitesse maximale à la hauteur, le cas échéant;
- (I) pour les caméras optiques à prise de vues image par image, angle maximal mesuré par rapport à l'horizontale ou angle minimal mesuré par rapport à la verticale, en degrés; et
- (J) altitude maximale de fonctionnement, en mètres, le cas échéant.

3. Pour les caméras vidéo, les renseignements techniques ci-après doivent être fournis :

- (A) type et modèle;
- (B) champ dans le sens de la trajectoire de vol et perpendiculairement à celle-ci, en degrés;



- (C) pour l'objectif :
  - (1) distance focale, en millimètres;
  - (2) ouverture relative maximale;
  - (3) pouvoir de résolution à un rapport de contraste de 1 000 pour 1 ou modulation équivalente de 1,0 à l'ouverture relative maximale de l'objectif, en lignes par millimètre;
- (D) taille de l'élément détecteur, en micromètres, ou renseignements équivalents sur le tube;
- (E) nombre d'éléments détecteurs;
- (F) sensibilité du système à la lumière, en lux ou en watts par centimètre carré; et
- (G) largeur de la bande spectrale, en nanomètres.

4. Pour les analyseurs infrarouges à balayage linéaire, les renseignements techniques ci-après doivent être fournis :

- (A) type et modèle;
- (B) champ ou angles de balayage, en degrés;
- (C) champ instantané minimal, dans le sens de la trajectoire de vol et perpendiculairement à celle-ci, en milliradians;
- (D) largeur de la bande spectrale, en micromètres;
- (E) différence de température minimale décelable, en degrés Celsius;
- (F) température du détecteur pendant le fonctionnement, en degrés Celsius;
- (G) temps nécessaire, à partir du déclenchement, pour démarrer le système et le refroidir à sa température normale de fonctionnement, en minutes;
- (H) durée maximale de fonctionnement, le cas échéant, en minutes;
- (I) rapport de la vitesse maximale à la hauteur; et
- (J) altitude maximale de fonctionnement, en mètres, le cas échéant.

5. Pour les radars d'ouverture synthétique à visée latérale, les renseignements techniques ci-après doivent être fournis :

- (A) type et modèle;
- (B) bandes de fréquence radar et fréquence spécifique de fonctionnement, en mégahertz;

- (C) polarisations;
- (D) nombre d'impulsions radar par mètre ou seconde;
- (E) limite angulaire d'utilisation au plus près de la verticale, en degrés;
- (F) couverture de bande, en kilomètres;
- (G) résolution-sol en distance et en azimuth, dans le plan oblique, en mètres;
- (H) altitude maximale d'utilisation, en mètres, le cas échéant; et
- (I) puissance de sortie du transmetteur, en watts.

6. Pour les capteurs qui enregistrent les données sur pellicule photographique, les renseignements techniques ci-après doivent être fournis :

- (A) types de pellicule qui peuvent être utilisés avec chaque capteur;
- (B) largeur de la pellicule, en millimètres;
- (C) pouvoir de résolution de la pellicule à un rapport de contraste de 1 000 pour 1 ou modulation équivalente de 1,0, en lignes par millimètre; et
- (D) capacité du chargeur pour chaque type de pellicule, en mètres.

7. Pour les capteurs qui enregistrent les données sur d'autres supports, les renseignements techniques ci-après doivent être fournis :

- (A) type et modèle du matériel d'enregistrement des données;
- (B) type et format des supports d'enregistrement des données;
- (C) largeur de la bande, en hertz, le cas échéant;
- (D) vitesse d'enregistrement des données, en mégabits par seconde, le cas échéant;
- (E) capacité des supports d'enregistrement, en minutes ou mégabits; et
- (F) format de stockage des données recueillies par les capteurs et d'annotation des données.

## SECTION II. ANNOTATION DES DONNEES

1. Les éléments d'information ci-après sont portés en note sur les données recueillies par les capteurs au cours d'une période d'observation sur le début et la fin de bande de chaque rouleau du négatif original ou au début de chacun des autres supports d'enregistrement conformément aux dispositions de l'Appendice 1 à la présente Annexe :

- (A) numéro de référence du vol d'observation;
- (B) date du vol d'observation;

- (C) description du capteur;
- (D) configuration du capteur; et
- (E) distance focale, le cas échéant.

2. Les éléments d'information ci-après sont enregistrés manuellement ou électroniquement à partir des systèmes de navigation et de l'appareillage électronique de l'avion d'observation et portés en note sur les données recueillies par les capteurs au cours d'une période d'observation d'une manière qui n'occulte pas les détails, conformément aux dispositions de l'Appendice 1 à la présente Annexe :

- (A) pour les caméras optiques :
  - (1) au début de la période d'observation et, au cours de la période d'observation, à toute position intermédiaire où a lieu un changement important de hauteur par rapport au sol, de cap ou de vitesse-sol, ainsi qu'à des intervalles qui seront déterminés par la Commission consultative pour le régime "Ciel ouvert" pendant la période d'application provisoire du Traité :
    - (a) hauteur par rapport au sol,
    - (b) position,
    - (c) cap vrai, et
    - (d) angle de balayage;
  - (2) sur chaque image de pellicule photographique :
    - (a) numéro de l'image,
    - (b) date et heure, et
    - (c) angle de roulis;

(B) pour les caméras vidéo et les analyseurs infrarouges à balayage linéaire, au début de la période d'observation et, au cours de la période d'observation, à toute position intermédiaire où a lieu un changement important de hauteur par rapport au sol, de cap ou de vitesse-sol, ainsi qu'à des intervalles qui seront déterminés par la Commission consultative pour le régime "Ciel ouvert" pendant la période d'application provisoire du Traité :

- (1) date et heure;
- (2) hauteur par rapport au sol;
- (3) position;
- (4) cap vrai; et

- (5) angle de balayage;
- (C) pour les radars d'ouverture synthétique à visée latérale :
  - (1) au début de la période d'observation et, au cours de la période d'observation, à toute position intermédiaire où a lieu un changement important de hauteur par rapport au sol, de cap ou de vitesse-sol, ainsi qu'à des intervalles qui seront déterminés par la Commission consultative pour le régime "Ciel ouvert" pendant la période d'application provisoire du Traité :
    - (a) date et heure,
    - (b) hauteur par rapport au sol,
    - (c) position,
    - (d) cap vrai,
    - (e) angle d'incidence en début de couverture de bande,
    - (f) couverture de bande, et
    - (g) polarisations;
  - (2) chaque fois que la mesure en est faite en vue d'assurer un traitement correct de l'image :
    - (a) vitesse-sol,
    - (b) dérive,
    - (c) angle de tangage, et
    - (d) angle de roulis;
  - (3) pour les copies d'images uniques ou de bandes d'images réalisées à partir du négatif original ou d'autres supports d'enregistrement, les éléments d'information énumérés aux paragraphes 1 et 2 de la présente Section sont portés en note sur chaque épreuve;
  - (4) les Etats Parties ont le droit d'annoter les données recueillies au cours d'un vol d'observation en employant soit des caractères alphanumériques, soit des codes qui seront agréés par la Commission consultative pour le régime "Ciel ouvert" pendant la période d'application provisoire.

## **APPENDICE 1 A L'ANNEXE B**

### **ANNOTATION DES DONNEES RECUEILLIES AU COURS D'UN VOL D'OBSERVATION**

1. Le numéro de référence du vol d'observation est représenté par un seul groupe de six caractères alphanumériques, selon la convention suivante :

- (A) les lettres "OS";
- (B) le dernier chiffre de l'année civile à laquelle le quota actif individuel se rapporte; et
- (C) un nombre de trois chiffres représentant chaque vol d'observation compris dans le quota actif attribué à un Etat Partie pour une année civile et pour le survol du territoire d'un autre Etat Partie, lors de l'examen qui a lieu chaque année dans le cadre de la Commission consultative pour le régime "Ciel ouvert".

2. La description du capteur est représentée par un seul ensemble de six caractères alphanumériques au maximum, divisé en deux groupes, selon la convention suivante :

- (A) un groupe de quatre caractères au maximum représentant la catégorie du capteur selon la convention suivante :
  - (1) "OP" - caméra optique panoramique;
  - (2) "OF" - caméra optique à prise de vues image par image;
  - (3) "TV" - caméra vidéo;
  - (4) "IRLS" - analyseur infrarouge à balayage linéaire; ou
  - (5) "SAR" - radar d'ouverture synthétique à visée latérale;
- (B) un groupe de deux caractères représentant le type du support d'enregistrement selon la convention suivante :
  - (1) "BI" - noir et blanc, iso-panchromatique;
  - (2) "BM" - noir et blanc, monochromatique;
  - (3) "BP" - noir et blanc, panchromatique;
  - (4) "BR" - noir et blanc, inversible;
  - (5) "TA" - bande, analogique; ou
  - (6) "TD" - bande, numérique.

3. La configuration du capteur est représentée par un seul ensemble de neuf caractères alphanumériques au maximum comprenant trois groupes selon la convention suivante :

- (A) un groupe de quatre caractères alphanumériques représentant l'installation du capteur à bord de l'avion d'observation, s'agissant soit :
- (1) d'une installation intérieure, symbolisée par le code "INT" suivi d'un nombre indiquant l'emplacement relatif d'installation du capteur à bord de l'avion d'observation dans une séquence allant du nez à la queue de l'avion d'observation; soit
  - (2) d'une installation en nacelle, symbolisée par le code "POD" suivi d'une des trois lettres suivantes :
    - (a) "L" - montage sous l'aile gauche,
    - (b) "R" - montage sous l'aile droite, ou
    - (c) "C" - montage sur l'axe longitudinal de l'avion;
- (B) un groupe de trois caractères alphanumériques au maximum représentant le type d'installation selon la convention suivante :
- (1) une installation verticale dans laquelle le capteur n'est pas incliné de plus de cinq degrés par rapport à la verticale est symbolisée par la lettre "V";
  - (2) une installation oblique dans laquelle le capteur est incliné de plus de cinq degrés par rapport à la verticale est symbolisée par l'une des quatre lettres ci-après, suivie de la valeur de l'angle de dépression, en degrés :
    - (a) "L" - visée vers la gauche,
    - (b) "R" - visée vers la droite;
  - (3) une installation en éventail de deux ou plusieurs capteurs est symbolisée par la lettre "F";
- (C) pour une installation en éventail, un groupe de deux nombres au maximum pour indiquer le nombre et l'emplacement des capteurs de la façon suivante :
- (1) le premier nombre indique le nombre total de capteurs dans l'installation; et
  - (2) le deuxième nombre indique l'emplacement spécifique du capteur, en séquence de la gauche vers la droite par rapport à la direction de vol de l'avion d'observation.

4. La focale d'un objectif est exprimée en millimètres.

5. La date et l'heure sont indiquées en arrondissant à la minute la plus proche en temps universel coordonné.

6. La hauteur moyenne de l'avion d'observation par rapport au sol est symbolisée par un nombre de cinq chiffres suivi d'un code représentant l'unité de mesure, à savoir la lettre "F" pour les pieds ou la lettre "M" pour les mètres.

7. La position en latitude et longitude de l'avion d'observation est exprimée en degrés et arrondie au centième de degré le plus proche, sous la forme "dd.dd(N ou S) ddd.dd(E ou W)", ou en degrés et minutes et arrondie à la minute la plus proche, sous la forme "dd.mm(N ou S) ddd.mm(E ou W)".
8. Le cap vrai de l'avion d'observation est exprimé en degrés et arrondi au degré le plus proche.
9. L'angle de roulis de l'avion d'observation, exprimé en degrés, est suivi d'un code, à savoir la lettre "L", s'il s'agit d'un roulis à gauche, ou la lettre "R", s'il s'agit d'un roulis à droite.
10. L'angle de tangage de l'avion d'observation, exprimé en degrés, est suivi d'un code, à savoir la lettre "U", s'il s'agit d'un tangage vers le haut, ou la lettre "D", s'il s'agit d'un tangage vers le bas, par rapport à l'horizontale.
11. L'angle de dérive de l'avion d'observation, exprimé en degrés, est suivi d'un code, à savoir la lettre "L", s'il s'agit d'une dérive vers la gauche, ou la lettre "R", s'il s'agit d'une dérive vers la droite, par rapport à la trajectoire de vol de l'avion d'observation.
12. La vitesse-sol de l'avion d'observation est symbolisée par un nombre de trois chiffres suivi d'un code comprenant deux lettres indiquant l'unité de mesure, à savoir les lettres "NM" pour les milles ou les lettres "KM" pour les kilomètres, par heure.
13. La distance du point de couverture de bande le plus proche est exprimée en kilomètres.
14. L'angle d'incidence est exprimé en degrés par rapport à la verticale.
15. La couverture de bande est exprimée en kilomètres.
16. Pour les pellicules photographiques, chaque chargeur utilisé dans un même capteur au cours d'un vol d'observation est numéroté en séquence à partir du numéro un. Chaque image du négatif original impressionné par chaque capteur porte un numéro spécifique qui se suit d'image en image, de la première à la dernière image de chaque chargeur du capteur considéré. Chaque fois que la pellicule porte un ou deux numéros par image, une seule image est repérée sans ambiguïté par l'indication soit du numéro qui est le plus proche du centre de l'image soit, dans le cas où les numéros sont équidistants du centre, du plus petit numéro entier.

## ANNEXE C

### INFORMATIONS SUR LES AVIONS D'OBSERVATION

Conformément aux dispositions du paragraphe 2 de l'Article V du Traité, les Etats Parties, lorsqu'ils désignent un avion comme avion d'observation, notifient à tous les autres Etats Parties les informations précisées ci-dessous.

1. Identification :
  - (A) type et modèle; et
  - (B) numéro, catégorie, type et configuration de chaque capteur installé à bord de l'avion d'observation, ainsi que stipulé dans l'Annexe B au Traité.
2. Planification de la mission :
  - (A) pour chaque type et configuration de capteur installé à bord de l'avion d'observation :
    - (1) si la résolution-sol est fonction de la hauteur par rapport au sol, la hauteur en mètres par rapport au sol à laquelle la résolution-sol du capteur considéré est celle qui est indiquée, pour la catégorie de capteur considérée, au paragraphe 2 de l'Article IV du Traité;
    - (2) si la résolution-sol n'est pas fonction de la hauteur par rapport au sol, l'altitude pour la distance maximale;
  - (B) la vitesse optimale de croisière en kilomètres par heure à chaque altitude précisée conformément aux dispositions de l'alinéa (A) du présent paragraphe;
  - (C) la consommation de carburant en kilogrammes par heure à la vitesse optimale de croisière à chaque altitude précisée conformément aux dispositions de l'alinéa (A) du présent paragraphe.
3. Aides à la navigation aérienne, aux communications et à l'atterrissage :
  - (A) chaque type de matériel de navigation installé à bord de l'avion d'observation, y compris la précision du point obtenu, en mètres; et
  - (B) le matériel de radiocommunication et d'aide à l'approche et à l'atterrissage installé à bord de l'avion d'observation, conformément aux pratiques recommandées de l'OACI.
4. Services au sol :
  - (A) longueur, envergure, hauteur maximale, train d'atterrissage et rayon de braquage;
  - (B) masse maximale au décollage et masse maximale à l'atterrissage;



- (C) longueur de la piste de l'aérodrome et dureté du revêtement requises en fonction des masses maximales au décollage et à l'atterrissage, y compris toute aptitude à l'atterrissage sur des pistes sommaires;
- (D) quantités et types de carburant, huile, hydraulique et oxygène;
- (E) types d'unités d'alimentation électrique pour les services et le démarrage; et
- (F) toutes conditions particulières.

5. Installations à l'usage du personnel :

- (A) nombre de membres d'équipage;
- (B) nombre d'opérateurs de capteurs;
- (C) nombre de places assises dont peuvent disposer, à bord de l'avion, les représentants en vol, contrôleurs en vol ou représentants; et
- (D) nombre de couchettes.

## ANNEXE D

### CERTIFICATION D'AVIONS D'OBSERVATION ET DE CAPTEURS

#### SECTION I. DISPOSITIONS GENERALES

1. Chaque Etat Partie a le droit de prendre part à la certification d'un avion d'observation de chaque type et modèle et de l'ensemble de capteurs qui lui est associé, désignés par tout autre Etat Partie en application de l'Article V du Traité; pendant cette opération, l'avion d'observation et ses capteurs sont examinés aussi bien au sol qu'en vol.

2. Chaque certification est effectuée afin d'établir :

- (A) que l'avion est d'un type et d'un modèle désignés en application de l'Article V du Traité;
- (B) que les capteurs installés à bord de l'avion d'observation appartiennent aux catégories spécifiées au paragraphe 1 de l'Article IV du Traité et qu'ils répondent aux critères énoncés au paragraphe 2 de l'Article IV du Traité;
- (C) que les renseignements techniques sur les capteurs ont été communiqués conformément aux dispositions de la Section I de l'Annexe B au Traité;
- (D) dans le cas où la résolution-sol d'un capteur est fonction de la hauteur par rapport au sol, la hauteur minimale par rapport au sol à partir de laquelle chaque capteur de ce type installé à bord d'un avion d'observation de ce type et modèle peut être utilisé pendant un vol d'observation, conformément aux limites de résolution-sol spécifiées au paragraphe 2 de l'Article IV du Traité;
- (E) dans le cas où la résolution-sol n'est pas fonction de la hauteur par rapport au sol, la résolution-sol de chaque capteur de ce type installé à bord d'un avion d'observation de ce type et modèle, conformément aux limites de résolution-sol spécifiées au paragraphe 2 de l'Article IV du Traité; et
- (F) que les caches des ouvertures des capteurs ou les autres dispositifs qui empêchent le fonctionnement des capteurs sont en position correcte conformément aux dispositions du paragraphe 4 de l'Article IV du Traité.

3. Chaque Etat Partie procédant à une certification donne notification à tous les autres Etats Parties, au moins 60 jours à l'avance, de la période de sept jours au cours de laquelle la certification dudit avion d'observation et de ses capteurs aura lieu. Cette notification doit préciser :

- (A) l'Etat Partie qui effectue la certification de l'avion d'observation et de ses capteurs;
- (B) le point d'entrée auquel les membres du personnel des Etats Parties prenant part à la certification doivent arriver;
- (C) le lieu où la certification doit être effectuée;
- (D) les dates auxquelles la certification doit commencer et prendre fin;

- (E) le nombre d'avions d'observation devant faire l'objet de la certification et le type et le modèle de chacun d'eux; et
- (F) le type et le modèle, ainsi que la description et la configuration de chaque capteur installé à bord de l'avion d'observation soumis à la certification, conformément aux dispositions de l'Appendice 1 à l'Annexe B au Traité.

4. Au plus tard dix jours après la réception de la notification donnée conformément aux dispositions du paragraphe 3 de la présente Section, chaque Etat Partie notifie à tous les autres Etats Parties son intention de prendre part à la certification d'un tel avion et de ses capteurs conformément aux dispositions du paragraphe 11 de l'Article IV. Le nombre de personnes qui prennent part à la certification pour le compte des Etats Parties qui ont fait connaître leur intention de participer fait l'objet d'une décision au sein de la Commission consultative pour le régime "Ciel ouvert". A moins qu'il n'en soit convenu autrement, le nombre de ces participants ne doit pas être supérieur à 40 et ne doit comprendre plus de quatre personnes pour l'un quelconque des Etats Parties. Lorsque deux ou plusieurs Etats Parties notifient leur intention d'effectuer une certification pendant la même période, il est décidé au sein de la Commission consultative pour le régime "Ciel ouvert" lequel d'entre eux effectuera la certification pendant la période considérée.

5. Chaque Etat Partie prenant part à la certification fournit à l'Etat Partie qui la conduit, au moins 30 jours avant la date notifiée, conformément au paragraphe 3 de la présente Section, comme étant celle à laquelle la certification de l'avion d'observation doit commencer, les renseignements suivants :

- (A) les noms des personnes prenant part à la certification et, dans le cas où un avion de transport non commercial doit être utilisé pour gagner le point d'entrée, une liste nominative des membres de l'équipage, avec indication, dans chaque cas, du sexe, de la date et du lieu de naissance et du numéro de passeport. Toutes ces personnes doivent figurer sur la liste des personnes désignées conformément aux dispositions de la Section I de l'Article XIII du Traité;
- (B) la date et l'heure estimée d'arrivée de ces personnes au point d'entrée; et
- (C) le mode de transport utilisé pour gagner le point d'entrée.

6. Au moins 14 jours avant la date à laquelle doit commencer la certification de l'avion d'observation, communiquée conformément aux dispositions du paragraphe 3 de la présente Section, l'Etat Partie qui effectue la certification fournit aux Etats Parties qui prennent part à la certification les renseignements ci-après, pour chaque capteur installé à bord de l'avion d'observation et pour le matériel connexe utilisé pour l'annotation des données recueillies par les capteurs :

- (A) une description de chaque partie constitutive du capteur, avec mention de sa fonction et de toute jonction au matériel connexe utilisé pour l'annotation des données;
- (B) des photographies de chaque capteur, prises hors installation à bord de l'avion d'observation et conformes aux spécifications suivantes :
  - (1) la représentation de chaque capteur doit remplir au moins 80 % de la photographie, que ce soit horizontalement ou verticalement;

- (2) ces photographies peuvent être en couleurs ou en noir et blanc et doivent mesurer 18 centimètres sur 24 centimètres, bordure non comprise; et
- (3) chaque photographie doit porter en note la catégorie du capteur, son type et son modèle, ainsi que le nom de l'Etat Partie qui soumet le capteur à la certification;

(C) des instructions relatives au fonctionnement de chaque capteur en vol.

7. Dans le cas où aucun Etat Partie ne donne notification de son intention de prendre part à la certification conformément aux dispositions du paragraphe 5 de la présente Section, l'Etat Partie procédant à la certification effectue lui-même un examen en vol conformément aux dispositions de la Section III de la présente Annexe et établit un rapport de certification conformément aux dispositions de la Section IV de la présente Annexe.

8. Les dispositions de la Section II de l'Article XIII du Traité s'appliquent aux membres du personnel de chaque Etat Partie prenant part à la certification pendant toute la durée de leur séjour sur le territoire de l'Etat Partie qui conduit la certification.

9. Les membres du personnel de chaque Etat Partie prenant part à la certification quittent le territoire de l'Etat Partie qui conduit la certification dans les meilleurs délais après la signature du rapport de certification.

## SECTION II. EXAMEN AU SOL

1. Les examens au sol par plus d'un Etat Partie peuvent être effectués simultanément avec l'approbation de l'Etat Partie qui conduit la certification. Les Etats Parties ont le droit d'effectuer en commun un examen au sol de l'avion d'observation et de ses capteurs. L'Etat Partie qui conduit la certification a le droit de déterminer le nombre de personnes occupées en un moment quelconque à l'examen au sol d'un avion d'observation et de ses capteurs.

2. A moins qu'il n'en soit convenu autrement, la durée de l'examen au sol ne dépasse pas trois périodes de huit heures pour chaque avion d'observation et ses capteurs.

3. Avant le début de l'examen au sol, l'Etat Partie qui conduit la certification doit donner aux Etats Parties prenant part à la certification les renseignements suivants :

(A) pour des caméras optiques panoramiques et à prise de vues image par image :

- (1) la courbe de transfert de modulation de la réponse de l'objectif à des fréquences spatiales (caractéristique de fréquence/contraste) à l'ouverture relative maximale de l'objectif considéré, en lignes par millimètre;
- (2) les caractéristiques techniques de la pellicule pour prises de vues aériennes noir et blanc qui sera utilisée pour recueillir des données pendant un vol d'observation ou pour reproduire ces données, conformément aux dispositions du paragraphe 2 de la Section I de l'Annexe K au Traité;
- (3) les caractéristiques techniques des appareils de développement qui seront utilisés pour développer les négatifs originaux et des contre-typeuses qui seront utilisés pour réaliser des épreuves ou des négatifs, conformément

aux dispositions du paragraphe 1 de la Section I de l'Annexe K au Traité;  
et

- (4) des données résultant d'essais en vol et montrant la résolution-sol en fonction de la hauteur par rapport au sol pour chaque type de pellicule pour prises de vues aériennes qui sera utilisée avec la caméra optique;
- (B) pour des caméras vidéo, des données résultant d'essais en vol et fournies par toutes les unités périphériques de sortie, montrant la résolution-sol en fonction de la hauteur par rapport au sol;
- (C) pour des analyseurs infrarouges à balayage linéaire, des données résultant d'essais en vol et fournies par toutes les unités périphériques de sortie, montrant la résolution-sol en fonction de la hauteur par rapport au sol; et
- (D) pour des radars d'ouverture synthétique à visée latérale, des données résultant d'essais en vol et fournies par toutes les unités périphériques de sortie, montrant la résolution-sol en fonction du degré d'inclinaison de l'avion.

4. Avant le début de l'examen au sol, l'Etat Partie qui conduit la certification donne des renseignements aux Etats Parties prenant part à la certification en ce qui concerne :

- (A) son plan pour l'organisation de l'examen au sol de l'avion d'observation et de ses capteurs;
- (B) l'avion d'observation, de même que ses capteurs, le matériel connexe et les caches des ouvertures des capteurs ou les autres dispositifs qui empêchent le fonctionnement des capteurs, en indiquant leur emplacement sur l'avion d'observation à l'aide de diagrammes, photographies, diapositives et autres données visuelles;
- (C) toutes les précautions de sécurité nécessaires qui sont prises pendant l'examen au sol de l'avion d'observation et de ses capteurs; et
- (D) les modalités comptables que les accompagnateurs de l'Etat Partie qui conduit la certification ont l'intention d'utiliser, en application du paragraphe 6 de la présente Section.

5. Avant le début de l'examen au sol, chaque Etat Partie prenant part à la certification remet à l'Etat Partie qui conduit la certification une liste de tous les éléments du matériel qui sera utilisé pendant l'examen au sol ou l'examen en vol. Les Etats Parties prenant part à la certification sont autorisés à emporter à bord de l'avion d'observation et à utiliser des lampes de poche, des caméras vidéo, des magnétophones portatifs et des ordinateurs portatifs. Les Etats Parties prenant part à la certification sont aussi autorisés à utiliser d'autres éléments de matériel, sous réserve de l'approbation de l'Etat Partie qui conduit la certification.

6. Les Etats Parties prenant part à la certification inventorient, de concert avec l'Etat Partie qui conduit la certification, chacun des éléments du matériel visé au paragraphe 5 de la présente Section et passent en revue les modalités comptables appliquées pour confirmer que tous les éléments du matériel apporté à bord de l'avion d'observation par les Etats Parties prenant part à la certification ont été enlevés de l'avion d'observation à l'issue de l'examen.

7. Les membres du personnel de chaque Etat partie prenant part à la certification ont le droit, pendant l'examen au sol de l'avion d'observation et de chaque capteur installé à bord de l'avion d'observation, de mener les activités suivantes :

- (A) confirmer que le nombre de capteurs installés à bord de l'avion d'observation et la configuration de chacun d'eux correspondent aux renseignements fournis conformément aux dispositions du paragraphe 6 de la Section I de la présente Annexe, de l'Annexe C et de la Section I de l'Annexe B;
- (B) se familiariser avec l'installation de chaque capteur à bord de l'avion d'observation, y compris les éléments constitutifs des capteurs et leurs jonctions, ainsi que tout matériel connexe servant à l'annotation des données;
- (C) obtenir qu'une démonstration soit faite du réglage et du fonctionnement de chaque capteur; et
- (D) se familiariser avec les données résultant d'essais en vol fournies conformément aux dispositions du paragraphe 3 de la présente Section.

8. A la demande de tout Etat Partie prenant part à la certification, l'Etat Partie qui conduit la certification photographie tout capteur installé à bord de l'avion d'observation, l'équipement connexe se trouvant à bord de l'avion d'observation ou les ouvertures des capteurs et leurs caches ou d'autres dispositifs empêchant le fonctionnement des capteurs. Ces photographies doivent correspondre aux spécifications des alinéas 6(B)(1), (2) et (3) du paragraphe 6 de la Section I de la présente Annexe.

9. L'Etat Partie qui conduit la certification a le droit de désigner des personnes chargées d'accompagner pendant tout l'examen au sol le personnel des Etats Parties qui prennent part à la certification afin de confirmer le respect des dispositions de la présente Section. Le personnel de l'Etat Partie qui conduit la certification ne doit pas gêner les activités des Etats Parties qui prennent part à la certification, à moins que de telles activités ne contreviennent aux précautions de sécurité visées à l'alinéa (C) du paragraphe 4 de la présente Section.

10. L'Etat Partie qui conduit la certification fait en sorte que les Etats Parties prenant part à la certification aient accès à l'ensemble de l'avion d'observation, de ses capteurs et du matériel connexe et leur fournit de l'énergie en quantité suffisante pour faire fonctionner les capteurs et le matériel connexe. L'Etat Partie qui conduit la certification ouvre les compartiments ou enlève les portes de visite ou obstacles de façon suffisante pour permettre l'examen de tout capteur et tout matériel connexe soumis à certification.

11. Sans préjudice des dispositions de la présente Section, l'examen au sol est effectué de manière à ne pas :

- (A) détériorer ou endommager l'avion d'observation ou ses capteurs, ou en empêcher l'utilisation ultérieure;
- (B) modifier la structure électrique ou mécanique de l'avion d'observation ou de ses capteurs; ou
- (C) compromettre la navigabilité de l'avion d'observation.

12. Les Etats Parties prenant part à la certification ont le droit de prendre des mesures, faire des enregistrements, schémas et relevés similaires et prendre des notes à l'aide des éléments du

matériel énuméré au paragraphe 5 de la présente Section, au sujet de l'avion d'observation, de ses capteurs et du matériel qui leur est associé. Ces données de travail peuvent être conservées par les Etats Parties prenant part à l'examen au sol et ne sont soumises à aucun inventaire ni à aucun examen par l'Etat Partie qui conduit la certification.

13. L'Etat Partie qui conduit la certification fait tout son possible pour répondre aux questions des Etats Parties prenant part à la certification, dans la mesure où ces questions s'y rapportent.

14. Une fois l'examen au sol terminé, les Etats Parties prenant part à la certification quittent l'avion d'observation et l'Etat Partie qui conduit la certification a le droit d'appliquer ses propres modalités comptables, établies conformément aux dispositions du paragraphe 6 de la présente Section, pour confirmer que tous les éléments de matériel utilisés pendant l'examen au sol conformément aux dispositions du paragraphe 5 de la présente Section ont été enlevés de l'avion d'observation.

### SECTION III. EXAMEN EN VOL

1. En plus de l'examen au sol de l'avion d'observation et de ses capteurs, l'Etat Partie qui conduit la certification effectue un examen en vol des capteurs suffisant pour :

- (A) permettre d'observer le fonctionnement de tous les capteurs installés à bord de l'avion d'observation;
- (B) dans le cas où la résolution-sol d'un capteur est fonction de la hauteur par rapport au sol, déterminer la hauteur minimale par rapport au sol à partir de laquelle chaque capteur installé à bord d'un avion d'observation de ce type et modèle peut être utilisé pendant un vol d'observation, conformément aux limites de résolution-sol spécifiées au paragraphe 2 de l'Article IV du Traité; et
- (C) dans le cas où la résolution-sol d'un capteur n'est pas fonction de la hauteur par rapport au sol, établir que la résolution-sol de chaque capteur installé à bord d'un avion d'observation de ce type et modèle est conforme aux limites de résolution-sol spécifiées au paragraphe 2 de l'Article IV du Traité.

2. Avant de commencer l'examen en vol des capteurs, l'Etat Partie qui conduit la certification fait un exposé aux Etats Parties prenant part à la certification au sujet du plan qu'il a adopté pour la conduite de l'examen en vol. Les informations ci-après doivent être données au cours de cet exposé :

- (A) un schéma représentant les cibles d'étalonnage qu'il a l'intention d'utiliser aux fins de l'examen en vol conformément aux dispositions du paragraphe 5 de la Section I de l'Appendice 1 à la présente Annexe;
- (B) une estimation de l'heure, les conditions météorologiques, le cap et la hauteur par rapport au sol de chaque passage, ainsi que le nombre de ces passages, au-dessus de la cible d'étalonnage correspondant à chaque catégorie de capteur installé à bord de l'avion d'observation; et
- (C) toutes les consignes de sécurité qui sont à respecter pendant l'examen en vol de l'avion d'observation et de ses capteurs.

3. Avant et pendant la conduite de l'examen en vol, les Etats Parties prenant part à la certification ont le droit de visiter l'emplacement des cibles d'étalonnage. L'Etat Partie qui conduit la certification fournit les éléments de matériel requis pour vérifier que les cibles d'étalonnage sont conformes aux spécifications indiquées à la Section I de l'Appendice 1 à la présente Annexe.

4. L'examen en vol a lieu de jour, par temps clair, à moins qu'il n'en soit convenu autrement, au-dessus des cibles d'étalonnage correspondant à chaque catégorie de capteur installé à bord de l'avion d'observation conformément aux dispositions de la Section II de l'Appendice 1 à la présente Annexe, afin de déterminer la résolution-sol de chaque capteur.

5. L'Etat Partie qui conduit la certification fournit les renseignements sur les conditions météorologiques à l'emplacement des cibles d'étalonnage pendant l'examen en vol nécessaires pour effectuer les calculs conformément aux méthodes indiquées à la Section III de l'Appendice 1 à la présente Annexe.

6. Chaque Etat Partie a le droit de désigner des personnes pour qu'elles prennent part à l'examen en vol. Dans le cas où le nombre de personnes ainsi désignées dépasse la capacité de l'avion d'observation, les Etats Parties prenant part à la certification décident lesquelles de ces personnes doivent participer à l'examen en vol.

7. Le personnel des Etats Parties désigné conformément aux dispositions du paragraphe 6 de la présente Section a le droit d'observer de quelle manière les membres du personnel de l'Etat Partie conduisant la certification font fonctionner les capteurs.

8. Le personnel des Etats Parties prenant part à la certification a le droit de contrôler l'ouverture du chargeur de pellicules et le stockage, le développement et le traitement du négatif original exposé au cours de l'examen en vol, conformément aux dispositions de la Section II de l'Annexe K au Traité.

#### SECTION IV. RAPPORT DE CERTIFICATION

1. Une fois les examens au sol et en vol terminés, les données recueillies par les capteurs et par les cibles d'étalonnage sont examinées en commun par l'Etat Partie qui conduit la certification et par les Etats Parties qui y ont pris part. Tous ces Etats Parties établissent conjointement un rapport de certification établissant :

- (A) que l'avion d'observation appartient à un type et un modèle désignés en application de l'Article V du Traité;
- (B) que les capteurs installés à bord de l'avion d'observation appartiennent aux catégories visées au paragraphe 1 de l'Article IV du Traité et sont conformes aux spécifications indiquées au paragraphe 2 de l'Article IV du Traité;
- (C) que les renseignements techniques sur les capteurs ont été communiqués conformément aux dispositions de la Section I de l'Annexe B au Traité;
- (D) dans le cas où la résolution-sol d'un capteur est fonction de la hauteur par rapport au sol, la hauteur minimale par rapport au sol à partir de laquelle chaque capteur de ce type installé à bord d'un avion d'observation de ce type et modèle peut être utilisé pendant un vol d'observation conformément aux limites de résolution-sol spécifiées au paragraphe 2 de l'Article IV du Traité;



- (E) dans le cas où la résolution-sol n'est pas fonction de la hauteur par rapport au sol, la résolution-sol de chaque capteur de ce type installé à bord d'un avion d'observation de ce type et modèle, conformément aux limites de résolution-sol spécifiées au paragraphe 2 de l'Article IV du Traité;
- (F) que les caches des ouvertures des capteurs ou d'autres dispositifs empêchant le fonctionnement des capteurs sont conformes aux dispositions du paragraphe 4 de l'Article IV du Traité.

2. Une copie des renseignements fournis pour chaque capteur conformément aux dispositions du paragraphe 6 de la Section I et des paragraphes 3 et 8 de la Section II de la présente Annexe est jointe au rapport de certification.

3. L'Etat Partie qui conduit la certification remet des exemplaires du rapport de certification à tous les autres Etats Parties. Les Etats Parties qui n'ont pas pris part à la certification n'ont pas le droit de rejeter les conclusions contenues dans le rapport de certification.

4. Un avion d'observation et l'ensemble de capteurs qui lui est associé sont considérés comme étant certifiés à moins que les Etats Parties prenant part à la certification ne puissent se mettre d'accord sur le contenu du rapport de certification.

5. Dans le cas où l'Etat Partie qui conduit la certification et les Etats Parties y prenant part ne peuvent se mettre d'accord sur le contenu du rapport de certification, l'avion d'observation n'est pas utilisé pour effectuer des vols d'observation au titre du Traité jusqu'à ce que la question soit résolue.

## **APPENDICE 1 A L'ANNEXE D**

### **METHODES DE VERIFICATION DES PERFORMANCES DES CAPTEURS INSTALLES A BORD D'UN AVION D'OBSERVATION**

La résolution-sol de chaque capteur installé à bord de l'avion d'observation et, lorsque les performances du capteur sont fonction de la hauteur par rapport au sol, la hauteur minimum au-dessus du sol à laquelle ce capteur peut être utilisé au cours d'un vol d'observation sont déterminées et confirmées à partir des données recueillies au-dessus de cibles d'étalonnage correspondant à chaque catégorie de capteur selon les spécifications figurant à la Section I et calculées conformément aux méthodes qui seront définies au sein de la Commission consultative pour le régime "Ciel ouvert".

#### **SECTION I. SPECIFICATIONS APPLICABLES AUX CIBLES D'ETALONNAGE**

1. Les cibles d'étalonnage sont fournies par l'Etat Partie qui conduit la certification conformément aux dispositions de l'Annexe D au Traité. Ces cibles d'étalonnage sont utilisées pour déterminer la résolution-sol des capteurs d'un type correspondant à chaque catégorie de capteur et sont conçues selon les caractéristiques précisées ci-dessous.
2. Les cibles d'étalonnage servant à déterminer la résolution-sol des caméras optiques se composent d'une série de groupes de barres noires et blanches en alternance. Chaque groupe de barres se compose d'au moins deux barres noires séparées par une barre blanche. La largeur des barres noires et blanches à l'intérieur d'un même groupe reste constante. La largeur des barres appartenant aux groupes de barres d'une cible d'étalonnage change par étapes en nombre suffisamment grand pour permettre une mesure précise de la résolution-sol. La longueur des barres reste constante à l'intérieur de chaque groupe. Le rapport de contraste des barres noires par rapport aux barres blanches est le même dans toute la cible et il est de 5 pour 1 au moins (ce qui équivaut à une modulation de 0,66).
3. Les cibles d'étalonnage servant à déterminer la résolution-sol des analyseurs infrarouges à balayage linéaire seront définies par la Commission consultative pour le régime "Ciel ouvert" durant la période d'application provisoire.
4. Les cibles d'étalonnage servant à déterminer la résolution-sol des radars d'ouverture synthétique à visée latérale se composent de batteries de réflecteurs métalliques trièdres déployés selon une configuration conforme aux méthodes définies par la Commission consultative pour le régime "Ciel ouvert" durant la période d'application provisoire.
5. Chaque Etat Partie fournit à tous les autres Etats Parties un schéma des cibles d'étalonnage qu'il a l'intention d'utiliser aux fins de l'examen en vol. Sur ces schémas sont portés en note les dimensions globales des cibles d'étalonnage, leurs emplacements et le type de terrain sur lequel elles sont déployées, de même que les informations correspondant à chaque type de cible d'étalonnage telles qu'elles seront définies par la Commission consultative pour le régime "Ciel ouvert" durant la période d'application provisoire.

#### **SECTION II. CONDUITE DE L'EXAMEN EN VOL**

1. Afin de déterminer la résolution-sol des caméras panoramiques ou des caméras à prise de vues image par image installées verticalement, la ligne de vol de l'avion d'observation passe directement au-dessus de la cible d'étalonnage et parallèlement à celle-ci. Afin de déterminer la

résolution-sol des caméras à prise de vues image par image en montage oblique, la ligne de vol de l'avion d'observation est parallèle à la cible d'étalonnage à une distance telle que l'image de la cible d'étalonnage apparaît au premier plan du champ de la caméra optique réglée à son angle maximum mesuré par rapport à l'horizontale ou minimum par rapport à la verticale.

2. Afin d'établir la résolution-sol d'un analyseur infrarouge à balayage linéaire, la ligne de vol de l'avion d'observation passe directement au-dessus de la cible d'étalonnage et parallèlement à celle-ci, à différentes hauteurs convenues par rapport au sol.

3. Afin de déterminer la résolution-sol d'un radar d'ouverture synthétique à visée latérale, la ligne de vol de l'avion passe à côté de la batterie de réflecteurs métalliques.

### SECTION III. ANALYSE DES DONNEES RECUEILLIES AU COURS DE L'EXAMEN EN VOL

1. A la suite de l'examen en vol, l'Etat Partie qui conduit la certification et les Etats Parties qui y prennent part analysent ensemble les données recueillies au cours de l'examen en vol conformément aux dispositions du paragraphe 1 de la Section IV de l'Annexe D au Traité.

2. Les méthodes servant à calculer la hauteur minimum par rapport au sol à laquelle chaque caméra optique installée à bord de l'avion d'observation peut être utilisée durant un vol d'observation, y compris la valeur du rapport de contraste ou de la modulation équivalente à utiliser dans ce calcul, qui n'est pas inférieure à 1,6 pour 1 (soit 0,23) ni supérieure à 4 pour 1 (soit 0,6) seront déterminées par la Commission consultative pour le régime "Ciel ouvert" durant la période d'application provisoire et avant le 30 juin 1992. La résolution-sol des caméras optiques est déterminée à partir d'une analyse visuelle de l'image de la cible d'étalonnage sur le négatif original. La valeur numérique de la résolution-sol est égale à la largeur de la plus petite des barres de la cible d'étalonnage qu'il est possible de distinguer en tant que barre séparée.

3. Les méthodes servant à calculer la hauteur minimum par rapport au sol à laquelle chaque caméra vidéo installée à bord de l'avion d'observation peut être utilisée au cours d'un vol d'observation seront déterminées par la Commission consultative pour le régime "Ciel ouvert" durant la période d'application provisoire.

4. Les méthodes servant à calculer la hauteur minimum par rapport au sol à laquelle un analyseur infrarouge à balayage linéaire installé à bord d'un avion d'observation peut être utilisé au cours d'un vol d'observation, y compris la valeur de la différence de température minimum décelable à utiliser dans ce calcul seront déterminées par la Commission consultative pour le régime "Ciel ouvert" durant la période d'application provisoire.

5. Les méthodes servant à calculer la résolution-sol d'un radar d'ouverture synthétique à visée latérale, y compris la comparaison des résultats de la méthode de réponse aux impulsions et de la méthode d'écartement des objets, seront définies par la Commission consultative pour le régime "Ciel ouvert" durant la période d'application provisoire.

## ANNEXE E

### PROCEDURES D'ARRIVEE ET DE DEPART

1. Chaque Etat Partie désigne un ou plusieurs points d'entrée, un ou plusieurs points de sortie et un ou plusieurs aérodrômes "Ciel ouvert" sur son territoire. Les points d'entrée et les points de sortie peuvent être des aérodrômes "Ciel ouvert". A moins qu'il n'en soit convenu autrement, si un aérodrôme "Ciel ouvert" est différent d'un point d'entrée, l'aérodrôme "Ciel ouvert" est désigné de telle sorte que la Partie observatrice puisse atteindre l'aérodrôme "Ciel ouvert" à partir du point d'entrée en cinq heures au moyen de son propre avion d'observation ou par un mode de transport fourni par la Partie observée. La Partie observatrice, après son arrivée à un point d'entrée ou à un aérodrôme "Ciel ouvert", a droit à une période de repos, compte tenu des dispositions de l'Article VI du présent Traité.

2. Chaque Etat Partie a le droit de désigner des repères d'entrée et des repères de sortie. Si un Etat Partie choisit de désigner des repères d'entrée et des repères de sortie, ceux-ci doivent faciliter les vols en provenance du territoire de la Partie observatrice jusqu'au point d'entrée de la Partie observée. Les vols prévus entre des repères d'entrée et des points d'entrée et entre des points de sortie et des repères de sortie doivent être effectués conformément aux normes publiées de l'OACI et selon les pratiques recommandées et les règlements nationaux. Si les vols entre des repères d'entrée et des points d'entrée ou entre des points de sortie et des repères de sortie comprennent des portions situées dans l'espace aérien international, la traversée de l'espace international doit être effectuée conformément aux règlements internationaux publiés.

3. Les renseignements relatifs aux points d'entrée et aux points de sortie, aux aérodrômes "Ciel ouvert", aux repères d'entrée et aux repères de sortie, aux aérodrômes d'avitaillement et aux cibles d'étalonnage sont initialement ceux qui sont mentionnés à l'Appendice 1 à la présente Annexe.

4. Un Etat Partie a le droit d'apporter des changements à l'Appendice 1 à la présente Annexe en notifiant ces changements par écrit à tous les autres Etats Parties au moins 90 jours avant qu'ils ne prennent effet.

5. Chaque Etat Partie veille à ce que l'ensemble de son territoire puisse être effectivement observé de la manière suivante :

- (A) pour son territoire continental, les aérodrômes "Ciel ouvert" sont désignés de telle manière qu'aucun point de son territoire ne soit éloigné d'un ou de plusieurs de ces aérodrômes de plus de 35 % de la distance ou des distances maximale(s) de vol établie(s) pour cet Etat Partie conformément aux dispositions de l'Annexe A au Traité;
- (B) pour des portions de son territoire qui sont séparées du territoire continental :
  - (1) cet Etat Partie applique les dispositions de l'alinéa (A) du présent paragraphe; ou
  - (2) dans le cas où la portion ou les portions du territoire sont séparées du territoire continental par plus de 600 kilomètres, ou s'il en est convenu ainsi entre cet Etat Partie et la Partie observatrice, ou s'il en est disposé autrement à l'Annexe A, cet Etat Partie met au point des procédures spéciales, y compris l'utilisation possible des aérodrômes d'avitaillement; ou

- (3) dans le cas où une portion ou des portions du territoire sont séparées du territoire continental par moins de 600 kilomètres et où cette portion ou ces portions de territoire ne sont pas couvertes par les dispositions de l'alinéa (A) du présent paragraphe, cet Etat Partie peut préciser une distance maximale de vol distincte à l'Annexe A pour couvrir cette portion ou ces portions de son territoire.

6. Dès l'arrivée d'un avion d'observation au point d'entrée et juste avant le départ d'un avion d'observation du point de sortie, la Partie observée et la Partie observatrice inspectent les caches des ouvertures des capteurs et, s'il y a lieu, les autres dispositifs empêchant le fonctionnement des capteurs mis en place conformément aux dispositions du paragraphe 4 de l'Article IV. Dans le cas où le point d'entrée est différent de l'aérodrome "Ciel ouvert" à partir duquel le vol d'observation commence, la Partie observée et la Partie observatrice inspectent les caches des ouvertures des capteurs et, s'il y a lieu, les autres dispositifs empêchant le fonctionnement des capteurs juste avant le départ de l'avion d'observation du point d'entrée en direction de l'aérodrome "Ciel ouvert" à partir duquel commence le vol d'observation. Dans le cas où le point de sortie est différent de l'aérodrome "Ciel ouvert" où se termine le vol d'observation, la Partie observée et la Partie observatrice inspectent les caches des ouvertures des capteurs et, s'il y a lieu, les autres dispositifs empêchant le fonctionnement des capteurs juste avant le départ de l'avion d'observation de cet aérodrome en direction du point de sortie.

7. Un Etat Partie a le droit d'examiner et d'inventorier les éléments du matériel que l'autre Etat Partie a l'intention d'utiliser pour effectuer préalablement au vol une inspection des capteurs et, le cas échéant, de l'avion d'observation, de même que les éléments que les représentants en vol ont l'intention d'apporter à bord de l'avion d'observation. Cette opération d'examen et inventaire :

- (A) commence une heure au plus tard après l'arrivée de ces éléments au point d'entrée ou à l'aérodrome "Ciel ouvert", à la discrétion de l'Etat Partie qui procède à l'inventaire, et est achevée en une heure au plus; et
- (B) est effectuée en présence d'une ou de plusieurs personnes désignées de l'autre Etat Partie.

8. Si, au cours de l'examen et inventaire des éléments du matériel qui doit être utilisé pour l'inspection des capteurs et, le cas échéant, de l'avion d'observation, de même que des éléments que les représentants en vol ont l'intention d'apporter à bord de l'avion d'observation, l'Etat Partie qui procède à l'examen et inventaire détermine que les éléments ne sont pas conformes à la liste du matériel autorisé figurant au paragraphe 5 de la Section II de l'Annexe D, ou aux éléments décrits au paragraphe 4 de la Section I de l'Annexe G, il a le droit de refuser que ces éléments soient utilisés. Les éléments en cause qui ont été apportés par la Partie observatrice sur le territoire de la Partie observée sont, à moins qu'il n'en soit convenu autrement :

- (A) placés dans un conteneur scellé pour être mis en sûreté;
- (B) emportés par la suite hors du territoire de la Partie observée, dès que possible mais pas plus tard qu'au moment du départ de la Partie observatrice du territoire de la Partie observée.

9. Dans le cas où la Partie observatrice gagne le point d'entrée précisé dans la notification fournie conformément aux dispositions du paragraphe 5 de la Section I de l'Article VI du présent Traité au moyen d'un aéronef de transport immatriculé auprès de la Partie observatrice ou d'un autre Etat Partie, il est permis à cet aéronef de :

- (A) quitter le territoire de la Partie observée;
- (B) demeurer au point d'entrée jusqu'au départ de la Partie observatrice du territoire de la Partie observée dans le cas où le point d'entrée est le même que le point de sortie; ou
- (C) se rendre au point de sortie dans un délai suffisant pour permettre à l'équipage de prendre un repos supplémentaire avant le départ de tous les membres du personnel de la Partie observatrice du territoire de la Partie observée dans le cas où le point d'entrée n'est pas le même que le point de sortie.

10. Dans le cas où l'avion d'observation est fourni par la Partie observée et où la Partie observatrice n'utilise pas son propre aéronef de transport pour conduire les membres de son personnel du point d'entrée à l'aérodrome "Ciel ouvert", la Partie observée veille à ce que les membres du personnel de la Partie observatrice soient conduits du point d'entrée à l'aérodrome "Ciel ouvert" et de l'aérodrome "Ciel ouvert" au point de sortie.

## **APPENDICE 1 A L'ANNEXE E**

### **SECTION I.      DESIGNATION DES SITES**

Les sites à utiliser comme points d'entrée, points de sortie, aérodromes "Ciel ouvert", aérodromes d'avitaillement, cibles d'étalonnage et, le cas échéant, repères d'entrée et repères de sortie sont initialement ceux qui sont indiqués à la Section II du présent Appendice. La désignation comprend :

- (A) site : nom du point d'entrée, du point de sortie, de l'aérodrome "Ciel ouvert", du repère d'entrée, du repère de sortie, de l'aérodrome d'avitaillement et de la cible d'étalonnage;
- (B) emplacement : latitude et longitude de chaque site, arrondies à la seconde la plus proche; et
- (C) inspection : possibilité ou non d'effectuer préalablement au vol l'inspection de l'avion ou des capteurs sur le site considéré.

SECTION II. POINTS D'ENTREE, POINTS DE SORTIE, AERODROMES "CIEL OUVERT", REPERES D'ENTREE, REPERES DE SORTIE, AERODROMES D'AVITAILLEMENT ET CIBLES D'ETALONNAGE

ETAT PARTIE : République fédérale d'Allemagne

POINTS D'ENTREE/DE SORTIE

SITE	EMPLACEMENT	INSPECTION DES AVIONS/CAPTEURS
Koln/Bonn (EDDK)	N 50-52-02 E 007-08-37	OUI

AERODROMES "CIEL OUVERT"

SITE	EMPLACEMENT	INSPECTION DES AVIONS/CAPTEURS
Wunstorf (EDNW)	N 52-27-48 E 009-25-70	NON
Landsberg/Lech (EDSA)	N 48-04-28 E 010-54-42	NON

REPERES D'ENTREE/DE SORTIE

A déterminer

AERODROMES D'AVITAILLEMENT

CIBLES D'ETALONNAGE

SITE	EMPLACEMENT
Koln/Bonn	A déterminer



POINTS D'ENTREE/DE SORTIE

SITE	EMPLACEMENT	INSPECTION DES AVIONS/CAPTEURS
Washington Dulles International, DC	N 38-56-36 O 077-27-24	OUI
Travis AFB Californie	N 38-15-48 O 121-55-48	OUI

AERODROMES "CIEL OUVERT"

SITE	EMPLACEMENT	INSPECTION AVIONS/CAPTEURS
Washington Dulles International, DC	N 38-56-36 O 077-27-24	OUI
Travis AFB Californie	N 38-15-48 O 121-55-48	OUI
Elmendorf AFB Alaska	N 61-15-12 O 149-47-30	OUI
Lincoln Municipal Nebraska	N 40-51-00 O 096-45-30	NON

REPERES D'ENTREE/DE SORTIE

A déterminer

AERODROMES D'AVITAILLEMENT

SITE	EMPLACEMENT
Honolulu Int'l Hawaii	N 21-19-06 O 157-55-24
Malmstrom AFB Montana	N 47-30-18 O 111-11-00
Phoenix-Sky Harbor Int'l Arizona	N 33-26-12 O 112-00-24
General Mitchell Int'l Wisconsin	N 42-56-48 O 087-53-36

McGhee Tyson  
Tennessee

N 35-48-48  
O 083-59-36

#### CIBLES D'ETALONNAGE

#### SITE

#### EMPLACEMENT

Washington Dulles

A déterminer

Travis AFB

A déterminer

Elmendorf AFB

A déterminer

ETAT PARTIE : Groupe d'Etats Parties de la République du Bélarus et de la Fédération de Russie

POINTS D'ENTREE/DE SORTIE

SITE	EMPLACEMENT	INSPECTION DES AVIONS/CAPTEURS
Kubinka	N 55-36-30 E 036-39-10	OUI
Ulan-Ude	N 51-48-00 E 107-27-00	OUI

AERODROMES "CIEL OUVERT"

SITE	EMPLACEMENT	INSPECTION DES AVIONS/CAPTEURS
Kubinka	N 55-36-30 E 036-39-10	OUI
Ulan-Ude	N 51-48-00 E 107-27-00	OUI
Magadan	N 59-54-06 E 150-03-01	NON
Vorkuta	N 67-29-00 E 063-59-00	NON

REPERES D'ENTREE/DE SORTIE

A déterminer

AERODROMES D'AVITAILLEMENT

CIBLES D'ETALONNAGE

SITE	EMPLACEMENT
------	-------------

POINTS D'ENTREE/DE SORTIE

SITE	EMPLACEMENT	INSPECTION DES AVIONS/CAPTEURS
Zaventem/ Melsbroek	N 50-54-01 O 004-59-09	OUI

AERODROME "CIEL OUVERT"

SITE	EMPLACEMENT	INSPECTION DES AVIONS/CAPTEURS
Zaventem/ Melsbroek	N 50-54-01 O 004-59-09	OUI

REPERES D'ENTREE/DE SORTIE

A déterminer

AERODROMES D'AVITAILLEMENT

CIBLES D'ETALONNAGE

SITE	EMPLACEMENT
Volkel	N 54-39-03 O 005-42-02

POINTS D'ENTREE/DE SORTIE

SITE	EMPLACEMENT	INSPECTION DES AVIONS/CAPTEURS
Sofia	N 42-41-07 E 023-24-05	OUI

AERODROMES "CIEL OUVERT"

SITE	EMPLACEMENT	INSPECTION DES AVIONS/CAPTEURS
Sofia	N 42-41-07 E 023-24-05	OUI
Burgas	N 42-34-00 E 027-30-00	NON

REPERES D'ENTREE/DE SORTIE

A déterminer

AERODROMES D'AVITAILLEMENT

SITE	EMPLACEMENT
Sofia	N 42-41-07 E 023-24-05
Burgas	N 42-34-00 E 027-30-00

CIBLES D'ETALONNAGE

SITE	EMPLACEMENT
------	-------------

POINTS D'ENTREE/DE SORTIE

SITE	EMPLACEMENT	INSPECTION DES AVIONS/CAPTEURS
Ottawa (CYOW)	N 45-19-21 O 075-40-10	OUI

AERODROMES "CIEL OUVERT"

SITE	EMPLACEMENT	INSPECTION DES AVIONS/CAPTEURS
Ottawa	N 45-19-21 O 075-40-10	OUI
Iqaluit	N 63-45-22 O 068-33-25	NON
Yellowknife	N 62-27-45 O 114-26-20	NON

REPERES D'ENTREE/DE SORTIE

A déterminer

AERODROMES D'AVITAILLEMENT

SITE	EMPLACEMENT
Edmonton	N 53-18-35 O 113-34-43
Halifax	N 44-52-51 O 063-30-33
Winnipeg	N 49-54-39 O 097-14-35
Churchill	N 58-44-13 O 094-03-26

CIBLES D'ETALONNAGE

SITE	EMPLACEMENT
Région d'Ottawa	A déterminer

POINTS D'ENTREE/DE SORTIE

SITE	EMPLACEMENT	INSPECTION DES AVIONS/CAPTEURS
Aéroport international de Copenhague (EKCH)	N 55-37-07 E 012-39-26	NON
Aéroport militaire de Vaerloese (EKVL)	N 55-46-09 E 012-19-34	OUI

AERODROME "CIEL OUVERT"

SITE	EMPLACEMENT	INSPECTION DES AVIONS/CAPTEURS
Aéroport militaire de Vaerloese	N 55-46-09 E 012-19-34	OUI

REPERES D'ENTREE/DE SORTIE

A déterminer

AERODROMES D'AVITAILLEMENT

SITE	EMPLACEMENT
Aéroport de Vagar (EKVG)	N 62-03-51 O 007-16-26
Aéroport international de Soendre Stroemfjord (BGSF)	N 67-01-05 O 050-41-39

## CIBLES D'ETALONNAGE

### SITE

Aéroport  
militaire  
de Vaerloese

### EMPLACEMENT

N 55-46-09  
E 012-19-34



POINTS D'ENTREE/DE SORTIE

SITE	EMPLACEMENT	INSPECTION DES AVIONS/CAPTEURS
Getafe	N 40-17-43 O 003-43-21	OUI

POINT D'ENTREE/DE SORTIE POUR LES ILES CANARIES

SITE	EMPLACEMENT	INSPECTION DES AVIONS/CAPTEURS
Gando	N 27-55-49 O 015-23-05	OUI

AERODROMES "CIEL OUVERT"

SITE	EMPLACEMENT	INSPECTION DES AVIONS/CAPTEURS
Getafe	N 40-17-43 O 003-43-21	OUI
Valence	N 39-29-26 O 000-28-50	NON
Valladolid	N 41-42-26 O 004-51-02	NON
Moron	N 37-10-34 O 005-36-53	NON

REPERES D'ENTREE/DE SORTIE

A déterminer

AERODROMES D'AVITAILLEMENT

Aucun

CIBLES D'ETALONNAGE

SITE	EMPLACEMENT
------	-------------

POINT D'ENTREE/DE SORTIE

SITE	EMPLACEMENT	INSPECTION DES AVIONS/CAPTEURS
Orléans-Bricy	N 47-59-12 E 001-45-43	OUI

AERODROMES "CIEL OUVERT"

SITE	EMPLACEMENT	INSPECTION DES AVIONS/CAPTEURS
Orléans-Bricy	N 47-59-12 E 001-45-43	OUI
Toulouse-Blagnac	N 43-37-26 E 001-22-53	NON
Nice-Côte d'Azur	N 43-39-47 E 007-12-09	NON

REPERES D'ENTREE/DE SORTIE

A déterminer

AERODROMES D'AVITAILLEMENT

Aucun

CIBLES D'ETALONNAGE

SITE	EMPLACEMENT
------	-------------

#### POINTS D'ENTREE/DE SORTIE

SITE	EMPLACEMENT	INSPECTION DES AVIONS/CAPTEURS
Brize Norton	N 51-44-97 O 001-34-93	OUI
Heathrow	N 51-28-72 O 000-27-47	NON

NOTE : Heathrow sert à l'arrivée du personnel sur les vols commerciaux prévus seulement. Ne sert pas aux avions d'observation et de transport.

#### AERODROMES "CIEL OUVERT"

SITE	EMPLACEMENT	INSPECTION DES AVIONS/CAPTEURS
Brize Norton	N 51-44-97 O 001-34-93	OUI
Scampton	N 53-18-45 O 000-32-95	OUI
Leuchars	N 55-22-38 O 000-52-03	OUI

#### REPERES D'ENTREE/DE SORTIE

Seront déterminés par FAA

#### AERODROMES D'AVITAILLEMENT

Aucun

#### CIBLES D'ETALONNAGE

SITE	EMPLACEMENT
Boscombe Down	N 51-09-10 O 001-44-76

POINT D'ENTREE/DE SORTIE

SITE	EMPLACEMENT	INSPECTION DES AVIONS/CAPTEURS
Thessaloniki International	N 40-27-22 E 022-59-21	OUI

AERODROMES "CIEL OUVERT"

SITE	EMPLACEMENT	INSPECTION DES AVIONS/CAPTEURS
Thessaloniki International	N 40-27-22 E 022-59-21	OUI
Elefsis	N 38-04-00 E 023-33-38	OUI

REPERE D'ENTREE/DE SORTIE

Chouchouligovo	N 41-24-40 E 023-22-02
----------------	---------------------------

AERODROMES D'AVITAILLEMENT

CIBLES D'ETALONNAGE

SITE	EMPLACEMENT
------	-------------

POINTS D'ENTREE/DE SORTIE

SITE	EMPLACEMENT	INSPECTION DES AVIONS/CAPTEURS
Budapest/Ferihegy (LHBP)	N 47-26-18 E 019-15-48	OUI
Tokol (LHTL)	N 47-21-14 E 018-58-08	OUI

AERODROMES "CIEL OUVERT"

SITE	EMPLACEMENT	INSPECTION DES AVIONS/CAPTEURS
Budapest/Ferihegy (LHBP)	N 47-26-18 E 019-15-48	OUI
Tokol (LHTL)	N 47-21-14 E 018-58-08	OUI

REPERES D'ENTREE/DE SORTIE

A déterminer

AERODROMES D'AVITAILLEMENT

Aucun

CIBLES D'ETALONNAGE

SITE	EMPLACEMENT
	A déterminer

POINTS D'ENTREE/DE SORTIE

SITE	EMPLACEMENT	INSPECTION DES AVIONS/CAPTEURS
Keflavik	N 63-59-48 O 022-36-30	OUI

AERODROMES "CIEL OUVERT"

SITE	EMPLACEMENT	INSPECTION DES AVIONS/CAPTEURS
	N 63-59-07 O 022-36-20	

REPERES D'ENTREE/DE SORTIE

A déterminer

AERODROMES D'AVITAILLEMENT

SITE	EMPLACEMENT
------	-------------

CIBLES D'ETALONNAGE

SITE	EMPLACEMENT
------	-------------

POINTS D'ENTREE/DE SORTIE

SITE	EMPLACEMENT	INSPECTION DES AVIONS/CAPTEURS
Milano Malpensa	N 45-38-00 E 008-44-00	OUI
Palermo Punta Raisi	N 38-10-40 E 013-05-20	OUI

AERODROMES "CIEL OUVERT"

SITE	EMPLACEMENT	INSPECTION DES AVIONS/CAPTEURS
Milano Malpensa	N 45-38-00 E 008-44-00	OUI
Palermo Punta Raisi	N 38-10-40 E 013-05-20	OUI

REPERES D'ENTREE/DE SORTIE

A déterminer

AERODROMES D'AVITAILLEMENT

Les aérodromes "Ciel ouvert" susmentionnés

CIBLES D'ETALONNAGE

SITE	EMPLACEMENT
------	-------------

POINT D'ENTREE/DE SORTIE

SITE	EMPLACEMENT	INSPECTION DES AVIONS/CAPTEURS
Oslo-Gardermoen (ENGM)	N 60-12-10 E 011-05-08	OUI

AERODROMES "CIEL OUVERT"

SITE	EMPLACEMENT	INSPECTION DES AVIONS/CAPTEURS
Oslo-Gardermoen (ENGM)	N 60-12-10 E 011-05-08	OUI
Tromsø-Langnes (ENTC)	N 69-40-53 E 018-55-10	NON

REPERES D'ENTREE/DE SORTIE

A déterminer

AERODROMES D'AVITAILLEMENT

SITE	LOCATION
Trondheim-Værnes (ENVA)	N 63-27-29 E 010-55-33

CIBLES D'ETALONNAGE

SITE	EMPLACEMENT
------	-------------



POINT D'ENTREE/DE SORTIE

SITE	EMPLACEMENT	INSPECTION DES AVIONS/CAPTEURS
Warszawa-Okecie	N 52-13-10 E 021-01-10	OUI

AERODROME "CIEL OUVERT"

SITE	EMPLACEMENT	INSPECTION DES AVIONS/CAPTEURS
Warszawa-Okecie	N 52-13-10 E 021-01-10	OUI

REPERES D'ENTREE/DE SORTIE

A déterminer

AERODROMES D'AVITAILLEMENT

CIBLES D'ETALONNAGE

SITE	EMPLACEMENT
------	-------------

POINT D'ENTREE/DE SORTIE

SITE	EMPLACEMENT	INSPECTION DES AVIONS/CAPTEURS
Lisboa International	N 38-46-22 O 009-07-58	OUI

AERODROMES "CIEL OUVERT"

SITE	EMPLACEMENT	INSPECTION DES AVIONS/CAPTEURS
Sta. Maria	N 36-58-22 O 025-10-17	NON
Porto Santo	N 33-04-01 O 016-20-44	NON

REPERES D'ENTREE/DE SORTIE

A déterminer

AERODROMES D'AVITAILLEMENT

Lisboa International	N 38-46-22 O 009-07-58
Sta. Maria International	N 36-58-22 O 025-10-17
Porto Santo	N 33-04-01 O 016-20-44

CIBLES D'ETALONNAGE

SITE	EMPLACEMENT
Lisboa International	A déterminer

POINTS D'ENTREE/DE SORTIE

SITE	EMPLACEMENT	INSPECTION DES AVIONS/CAPTEURS
Aéroport international de Bucharest-Otopeni	N 44-34-30 E 026-05-10	OUI
Aéroport de Timisoara	N 45-48-37 E 021-20-22	OUI

AERODROMES "CIEL OUVERT"

SITE	EMPLACEMENT	INSPECTION DES AVIONS/CAPTEURS
Aéroport international de Bucharest-Otopeni	N 44-34-30 E 026-05-10	OUI
Aéroport de Timisoara	N 45-48-37 E 021-20-22	OUI
Aéroport de Bacau	N 46-31-19 E 026-54-41	NON

REPERES D'ENTREE/DE SORTIE

A déterminer

AERODROMES D'AVITAILLEMENT

SITE	EMPLACEMENT
Aéroport international de Bucharest-Otopeni	N 44-34-30 E 026-05-10
Aéroport de Timisoara	N 45-48-37 E 021-20-22

CIBLES D'ETALONNAGE

SITE	EMPLACEMENT
------	-------------

Urlati	N 45-55-45 E 026-05-11
Dunavat Nord Murighiol	N 45-02-10 E 029-13-20

POINT D'ENTREE/DE SORTIE

SITE	EMPLACEMENT	INSPECTION DES AVIONS/CAPTEURS
Praha International	N 50-06-10 E 014-15-40	OUI

AERODROMES "CIEL OUVERT"

SITE	EMPLACEMENT	INSPECTION DES AVIONS/CAPTEURS
Praha International	N 50-06-10 E 014-15-40	OUI
Bratislava International	N 49-10-10 E 017-12-50	NON
Kosice International	N 48-40-10 E 021-14-40	NON

REPERES D'ENTREE/DE SORTIE

A déterminer

AERODROMES D'AVITAILLEMENT

SITE	EMPLACEMENT
Bratislava International	N 49-10-10 E 017-12-50
Kosice International	N 48-40-10 E 021-14-40

CIBLES D'ETALONNAGE

SITE	EMPLACEMENT	
Praha	International	A déterminer

POINTS D'ENTREE/DE SORTIE

SITE	EMPLACEMENT	INSPECTION DES AVIONS/CAPTEURS
Eskisehir	N 39-47-00 E 030-35-00	OUI
Diyarbakir	N 30-50-00 E 040-05-00	OUI

AERODROMES "CIEL OUVERT"

SITE	EMPLACEMENT	INSPECTION DES AVIONS/CAPTEURS
Eskisehir	N 39-47-00 E 030-35-00	OUI
Diyarbakir	N 30-50-00 E 040-05-00	OUI

REPERES D'ENTREE/DE SORTIE

A déterminer

AERODROMES D'AVITAILLEMENT

A déterminer

CIBLES D'ETALONNAGE

SITE	EMPLACEMENT
Eskisehir	A déterminer
Diyarbakir	A déterminer

POINT D'ENTREE/DE SORTIE

SITE	EMPLACEMENT	INSPECTION DES AVIONS/CAPTEURS
Borispol/Kiev	N 50-20-07 E 030-53-07	OUI

AERODROME "CIEL OUVERT"

SITE	EMPLACEMENT	INSPECTION DES AVIONS/CAPTEURS
Borispol/Kiev	N 50-20-07 E 030-53-07	OUI

REPERES D'ENTREE/DE SORTIE

A déterminer

AERODROMES D'AVITAILLEMENT

SITE	EMPLACEMENT
Lvov	N 49-48-07 E 023-57-03
Odessa	N 46-25-06 E 030-40-07

CIBLES D'ETALONNAGE

SITE	EMPLACEMENT
------	-------------

## ANNEXE F

### INSPECTIONS PREALABLES AU VOL ET VOLS DE DEMONSTRATION

#### SECTION I. INSPECTION PREALABLE AU VOL DES AVIONS D'OBSERVATION ET DES CAPTEURS DE LA PARTIE OBSERVATRICE

1. L'objet de l'inspection préalable au vol de l'avion d'observation et des capteurs fournis par la Partie observatrice est de confirmer que l'avion d'observation, ses capteurs et le matériel connexe correspondent à ceux qui ont été certifiés conformément aux dispositions de l'Annexe D au Traité. La Partie observée a le droit d'effectuer une inspection préalable au vol d'un avion d'observation et de ses capteurs, fournis par la Partie observatrice, pour confirmer que :

- (A) l'avion d'observation, ses capteurs et le matériel connexe, y compris, le cas échéant, les objectifs et les pellicules photographiques, correspondent à ceux qui ont été certifiés conformément aux dispositions de l'Annexe D au Traité; et
- (B) l'avion d'observation n'a à son bord aucun autre élément de matériel que ceux qui sont autorisés en vertu de l'Article IV du Traité.

2. A l'arrivée de l'avion d'observation au point d'entrée, la Partie observée :

- (A) fournit une liste des inspecteurs, dont le nombre ne doit pas dépasser dix personnes, à moins qu'il n'en soit convenu autrement, en y faisant mention de la fonction générale de chacun des inspecteurs;
- (B) fournit une liste des éléments de matériel que les inspecteurs ont l'intention d'utiliser au cours de l'inspection préalable au vol, comme prévu au paragraphe 5 de la Section II de l'Annexe D au Traité; et
- (C) informe la Partie observatrice de ses plans en ce qui concerne l'inspection préalable au vol de l'avion d'observation et de ses capteurs.

3. Avant le début de l'inspection préalable au vol, une personne désignée par la Partie observatrice :

- (A) informe la Partie observée des modalités comptables qui seront appliquées pour confirmer que tout le matériel d'inspection, y compris tout matériel servant à des essais non destructifs tel que visé au paragraphe 7 de la présente Section, apporté par les inspecteurs à bord de l'avion d'observation, a été débarqué de l'avion d'observation à la fin de l'inspection préalable au vol;
- (B) examine et inventorie, de concert avec les inspecteurs, chaque élément du matériel à utiliser au cours de l'inspection préalable au vol; et
- (C) avertit les inspecteurs de toutes les précautions de sécurité qu'ils doivent prendre pendant l'inspection préalable au vol de l'avion d'observation et de ses capteurs.

4. L'inspection préalable au vol ne commence pas avant l'achèvement des formalités d'arrivée et ne dure pas plus de huit heures.



5. La Partie observatrice a le droit de fournir ses propres accompagnateurs qui se joindront aux inspecteurs pendant toute la durée de l'inspection préalable au vol de l'avion d'observation et de ses capteurs pour confirmer que l'inspection est menée conformément aux dispositions de la présente Section. La Partie observatrice facilite l'inspection conformément aux modalités précisées aux paragraphes 7 et 8 de la Section II de l'Annexe D au Traité.

6. En procédant à l'inspection préalable au vol, les inspecteurs ont droit d'accès à l'avion d'observation, à ses capteurs et au matériel connexe dans les mêmes termes que prévu au paragraphe 10 de la Section II de l'Annexe D et se conforment aux dispositions des paragraphes 11 et 12 de la Section II de l'Annexe D au Traité.

7. Aux fins de la présente inspection, la Partie observée a le droit d'apporter à bord et d'utiliser le matériel d'essais non destructifs ci-après :

- (A) sonde vidéo (écran de contrôle sur une caméra vidéo);
- (B) matériel de numérisation d'images radioscopiques en lecture directe ou avec éclatement;
- (C) matériel de numérisation d'images à ultrasons;
- (D) analyseur logique/de données;
- (E) capteurs infrarouges passifs; et
- (F) caméra 35 millimètres.

En outre, la Partie observée a le droit d'apporter à bord et d'utiliser tout autre matériel d'essais non destructifs pouvant être nécessaire pour établir qu'aucun autre élément de matériel que ceux qui sont permis en vertu de l'Article IV du Traité ne se trouve à bord de l'avion d'observation, comme pourrait en convenir la Commission consultative pour le régime "Ciel ouvert" avant le 30 juin 1992.

8. Une fois achevée l'inspection préalable au vol, les inspecteurs quittent l'avion d'observation et la Partie observatrice a le droit d'appliquer ses propres méthodes comptables pour confirmer que tout le matériel d'inspection utilisé durant l'inspection préalable au vol a été débarqué de l'avion d'observation. Si la Partie observée ne peut donner satisfaction à la Partie observatrice en lui prouvant que tel est le cas, la Partie observatrice a le droit d'effectuer le vol d'observation ou de l'annuler et, lorsqu'elle estimera qu'il est sûr de le faire, de quitter le territoire de la Partie observée. Dans ce dernier cas, aucun vol d'observation n'est déduit du quota ni de l'un ni de l'autre Etat Partie.

9. Les inspecteurs informent immédiatement la Partie observatrice s'ils établissent que l'avion d'observation, ses capteurs ou le matériel connexe ne correspondent pas à ceux qui sont certifiés conformément aux dispositions de l'Annexe D au Traité ou que des éléments de matériel autres que ceux qui sont autorisés aux termes de l'Article IV du Traité se trouvent à bord de l'avion d'observation. Si la Partie observatrice ne peut prouver que l'avion d'observation, ses capteurs et le matériel connexe correspondent à ceux qui sont certifiés conformément aux dispositions de l'Annexe D au Traité et qu'aucun autre élément de matériel que ceux qui sont autorisés aux termes de l'Article IV du Traité ne se trouve à bord de l'avion d'observation, et si les Parties observatrice et observée n'en conviennent pas autrement, la Partie observée a le droit d'interdire le vol d'observation en vertu de l'Article VIII du Traité. Si le vol d'observation est

interdit, l'avion d'observation quitte sans délai le territoire de la Partie observée et aucun vol d'observation n'est déduit du quota ni de l'un ni de l'autre Etat Partie.

10. Une fois achevée l'inspection préalable au vol de l'avion d'observation et des capteurs, les Parties observée et observatrice rédigent un rapport d'inspection préalable au vol dans lequel il est indiqué :

- (A) que l'avion d'observation, ses capteurs et le matériel connexe correspondent à ceux qui sont certifiés conformément aux dispositions de l'Annexe D au Traité; et
- (B) qu'aucun élément de matériel autre que ceux qui sont autorisés aux termes de l'Article IV du Traité ne se trouve à bord de l'avion d'observation.

11. La signature du rapport d'inspection préalable au vol par la Partie observée signifie que cette dernière accepte que la Partie observatrice utilise cet avion d'observation pour conduire un vol d'observation au-dessus du territoire de la Partie observée.

## SECTION II. INSPECTION PREALABLE AU VOL DES CAPTEURS DE LA PARTIE OBSERVEE

1. L'objet de l'inspection préalable au vol des capteurs installés à bord d'un avion d'observation fourni par la Partie observée est de confirmer que les capteurs et le matériel connexe correspondent à ceux qui sont certifiés conformément aux dispositions de l'Annexe D au Traité. La Partie observatrice a le droit d'effectuer une inspection préalable au vol des capteurs et du matériel connexe installés à bord d'un avion d'observation fourni par la Partie observée afin de confirmer que les capteurs de cet avion et le matériel connexe correspondent à ceux qui sont certifiés conformément aux dispositions de l'Annexe D au Traité.

2. A l'arrivée des inspecteurs de la Partie observatrice au lieu de l'inspection préalable au vol, la Partie observatrice :

- (A) fournit une liste des inspecteurs, dont le nombre ne doit pas dépasser cinq personnes, à moins qu'il n'en soit convenu autrement, en y faisant mention de la fonction générale de chaque inspecteur;
- (B) fournit une liste des éléments de matériel que les inspecteurs ont l'intention d'utiliser au cours de l'inspection préalable au vol; et
- (C) informe la Partie observée de son plan d'inspection préalable au vol des capteurs et du matériel connexe installés à bord de l'avion d'observation.

3. Avant le début de l'inspection préalable au vol, une personne désignée par la Partie observée :

- (A) informe la Partie observatrice des modalités comptables qui seront appliquées pour confirmer que chaque élément du matériel apporté par les inspecteurs à bord de l'avion d'observation a été débarqué de l'avion d'observation à la fin de l'inspection préalable au vol;
- (B) examine et inventorie, de concert avec les inspecteurs, chaque élément du matériel à utiliser au cours de l'inspection préalable au vol; et

- (C) avertit les inspecteurs de toutes les précautions de sécurité nécessaires qu'ils doivent prendre pendant l'inspection préalable au vol des capteurs et du matériel connexe installés à bord de l'avion d'observation.

4. L'inspection préalable au vol ne commence pas avant l'achèvement des formalités d'arrivée et ne dure pas plus de huit heures.

5. La Partie observée a le droit de fournir ses propres accompagnateurs qui se joindront aux inspecteurs pendant toute la durée de l'inspection préalable au vol des capteurs et du matériel connexe installés à bord de l'avion d'observation pour confirmer que l'inspection est menée conformément aux dispositions de la présente Section. La Partie observée facilite l'inspection, par les inspecteurs, des capteurs et du matériel connexe installés à bord de l'avion d'observation, conformément aux modalités précisées au paragraphe 7 de la Section II de l'Annexe D au Traité.

6. En procédant à l'inspection préalable au vol, les inspecteurs ont droit d'accès aux capteurs et au matériel connexe installés à bord de l'avion d'observation, dans les mêmes termes que prévu au paragraphe 10 de la Section II de l'Annexe D et se conforment aux dispositions des paragraphes 11 et 12 de la Section II de l'Annexe D au Traité.

7. Une fois achevée l'inspection préalable au vol, les inspecteurs quittent l'avion d'observation et la Partie observée a le droit d'appliquer ses propres méthodes comptables pour confirmer que tous les éléments de matériel ont été débarqués de l'avion d'observation. Si la Partie observatrice ne peut donner satisfaction à la Partie observée en lui prouvant que tel est le cas, la Partie observée a le droit d'interdire le vol d'observation conformément aux dispositions de l'Article VIII du Traité, et aucun vol d'observation n'est déduit du quota ni de l'un ni de l'autre Etat Partie.

8. Les inspecteurs informent immédiatement la Partie observée s'ils établissent que l'un quelconque des capteurs ou des éléments de matériel connexe installés à bord de l'avion d'observation ne correspondent pas à ceux qui sont certifiés conformément aux dispositions de l'Annexe D au Traité. Si la Partie observée ne peut prouver que les capteurs ou le matériel connexe installés à bord de l'avion d'observation correspondent à ceux qui sont certifiés conformément aux dispositions de l'Annexe D au Traité, la Partie observatrice a le droit :

- (A) de convenir d'utiliser un autre ensemble de capteurs dont les types ou les capacités sont tels que le propose la Partie observée;
- (B) de poursuivre les opérations selon le plan de mission d'origine;
- (C) d'accepter de retarder le début du vol d'observation pour permettre à la Partie observée de remédier au problème dont la Partie observatrice a déterminé l'existence, conformément aux termes du présent paragraphe. Dans le cas où le problème est résolu à la satisfaction de la Partie observatrice, le vol se déroule alors conformément au plan de mission, révisé au besoin en raison de tout retard. Dans le cas où il n'est pas remédié au problème à la satisfaction de la Partie observatrice, celle-ci quitte le territoire de la Partie observée; ou
- (D) d'annuler le vol d'observation et de quitter immédiatement le territoire de la Partie observée.

9. Si la Partie observatrice quitte le territoire de la Partie observée sans avoir effectué de vol d'observation, ainsi qu'il est prévu aux alinéas (C) et (D) du paragraphe 8 de la présente Section, aucun vol d'observation n'est déduit du quota ni de l'un ni de l'autre Etat Partie.

10. Une fois achevée l'inspection préalable au vol des capteurs et du matériel connexe installés à bord de l'avion d'observation, la Partie observée et la Partie observatrice rédigent un rapport d'inspection préalable au vol dans lequel il est indiqué que les capteurs correspondent à ceux qui sont certifiés conformément aux dispositions de l'Annexe D au Traité. La signature du rapport d'inspection préalable au vol par la Partie observatrice signifie que cette dernière accepte d'utiliser l'avion d'observation considéré pour conduire un vol d'observation au-dessus du territoire de la Partie observée.

### SECTION III. VOLS DE DEMONSTRATION

1. Dans le cas où l'avion est fourni par la Partie observatrice, à la demande de la Partie observée, la Partie observatrice, à la suite de l'inspection préalable au vol, effectue un vol de démonstration pour permettre aux inspecteurs d'observer le fonctionnement des capteurs qui doivent être utilisés pendant le vol d'observation et pour recueillir suffisamment de données pour leur permettre de confirmer que la capacité de ces capteurs est conforme aux dispositions du paragraphe 8 de l'Article IV du Traité.

2. Dans le cas où l'avion est fourni par la Partie observée, à la demande de la Partie observatrice, la Partie observée, à la suite de l'inspection préalable au vol, effectue un vol de démonstration pour permettre aux inspecteurs d'observer le fonctionnement des capteurs qui doivent être utilisés pendant le vol d'observation et pour recueillir suffisamment de données pour leur permettre de confirmer que la capacité de ces capteurs est conforme aux dispositions du paragraphe 9 de l'Article IV du Traité.

3. Dans le cas où soit la Partie observée, soit la Partie observatrice exerce son droit de demander un vol de démonstration :

- (A) le vol de démonstration est effectué conformément aux prescriptions de la Section III de l'Annexe D;
- (B) le vol de démonstration ne dure pas plus de deux heures;
- (C) la Partie observée fournit des cibles d'étalonnage conformément aux spécifications de l'Appendice 1 à l'Annexe D au Traité à proximité de l'aérodrome sur lequel l'inspection préalable au vol doit être effectuée;
- (D) tout retard dans la réponse à une demande de vol de démonstration causé par des conditions météorologiques ou des problèmes touchant à l'avion ou aux capteurs de la Partie observée n'est pas déduit du temps affecté à ces vols, à moins qu'il n'en soit convenu autrement;
- (E) la Partie observée effectue le traitement des données recueillies par les capteurs dans une installation à proximité de l'aérodrome sur lequel l'inspection préalable au vol doit être effectuée, en présence de membres du personnel de la Partie observatrice, conformément aux dispositions des Sections II et III de l'Article IX du Traité; et

- (F) le coût du vol de démonstration, y compris la fourniture des supports d'enregistrement des données et le traitement des données, est réparti conformément aux dispositions du paragraphe 9 de la Section I de l'Annexe L au Traité.

4. Dans le cas où la Partie observée exerce son droit de demander un vol de démonstration, la Partie observatrice a le droit d'ajouter une période allant jusqu'à 24 heures aux 96 heures autorisées pour la conduite du vol d'observation, en application du paragraphe 9 de la Section I de l'Article VI. Cela ne porte pas atteinte au droit d'autres Etats Parties de conduire des vols d'observation après la première période de 96 heures, ainsi qu'il est prévu au paragraphe 3 de la Section I de l'Article VI du Traité.

5. Dans le cas où la Partie observatrice exerce son droit de demander un vol de démonstration, elle doit le faire dans la période de 96 heures autorisée pour la conduite du vol d'observation, conformément aux dispositions du paragraphe 9 de la Section I de l'Article VI du Traité.

6. Dans le cas où la Partie observée n'est pas convaincue que la capacité de tout capteur installé à bord de l'avion d'observation fourni par la Partie observatrice est conforme aux dispositions du paragraphe 8 de l'Article IV du présent Traité, la Partie observée a le droit :

- (A) dans le cas d'un capteur pour lequel la résolution-sol est fonction de la hauteur par rapport au sol, de proposer une hauteur minimale de remplacement par rapport au sol à laquelle il est permis d'utiliser ce capteur durant le vol d'observation;
- (B) dans le cas de capteurs pour lesquels la résolution-sol n'est pas fonction de la hauteur par rapport au sol, d'interdire l'utilisation de ce capteur durant le vol d'observation; ou
- (C) d'interdire le vol d'observation conformément aux dispositions de l'Article VIII du Traité.

7. Dans le cas où la Partie observatrice n'est pas convaincue que la capacité de tout capteur installé à bord de l'avion d'observation fourni par la Partie observée est conforme aux dispositions du paragraphe 9 de l'Article IV du Traité, la Partie observatrice a le droit :

- (A) de donner son accord à l'utilisation en remplacement d'un autre ensemble de types ou capacités de capteurs proposé par la Partie observée;
- (B) dans le cas d'un capteur pour lequel la résolution-sol est fonction de la hauteur par rapport au sol, de proposer en remplacement une autre hauteur minimale par rapport au sol à laquelle il est permis d'utiliser ce capteur durant le vol d'observation;
- (C) dans le cas de capteurs pour lesquels la résolution-sol n'est pas fonction de la hauteur par rapport au sol, de conduire le vol d'observation comme prévu, les coûts des supports d'enregistrement des données pour ce capteur étant assumés par la Partie observée;
- (D) d'accepter de retarder le début du vol d'observation pour permettre à la Partie observée de remédier au problème mis en évidence par la Partie observatrice. Dans le cas où le problème est résolu à la satisfaction de la Partie observatrice, le

vol se poursuit conformément au plan de mission, révisé au besoin en raison de tout retard. Dans le cas où il n'est pas remédié au problème à la satisfaction de la Partie observatrice, celle-ci quitte le territoire de la Partie observée; ou

- (E) d'annuler le vol d'observation conformément aux dispositions de l'Article VIII du Traité et de quitter immédiatement le territoire de la Partie observée.

8. Dans le cas où le vol d'observation est interdit ou annulé par l'Etat Partie qui a demandé le vol de démonstration, aucun vol d'observation n'est déduit du quota d'aucun des deux Etats Parties, et l'Etat Partie qui a demandé le vol de démonstration saisit la Commission consultative pour le régime "Ciel ouvert" de cette question.

## ANNEXE G

### CONTROLEURS EN VOL, REPRESENTANTS EN VOL ET REPRESENTANTS

#### SECTION I. CONTROLEURS EN VOL ET REPRESENTANTS EN VOL

1. Les dispositions énoncées dans la présente Annexe s'appliquent au personnel désigné conformément aux dispositions de l'Article XIII. Chaque Etat Partie a le droit d'avoir, à n'importe quel moment, à bord de l'avion d'observation, le nombre de contrôleurs en vol et de représentants en vol précisé à la Section III de l'Article VI. Les dispositions de cette Section régissent leurs activités en ce qui concerne l'organisation et la conduite des vols d'observation. Chaque Etat Partie facilite les activités des contrôleurs en vol et des représentants en vol selon les dispositions de la présente Annexe.

2. La Partie observée nomme un des contrôleurs en vol chef des contrôleurs en vol. Le chef des contrôleurs en vol est un ressortissant de la Partie observée. La Partie observatrice nomme un des représentants en vol chef des représentants en vol. Le chef des représentants en vol est un ressortissant de la Partie observatrice.

3. Au cours de la préparation du vol d'observation, les contrôleurs en vol et les représentants en vol ont le droit :

- (A) de se familiariser avec la documentation technique relative au fonctionnement et à l'utilisation des capteurs et avec le manuel d'opérations en vol de l'avion d'observation; et
- (B) de se familiariser avec le matériel utilisé à bord de l'avion d'observation pour contrôler le régime de vol et le fonctionnement et l'utilisation des capteurs installés à bord de l'avion d'observation.

4. Les contrôleurs en vol et les représentants en vol ont le droit :

- (A) de rester à bord de l'avion d'observation pendant toute la durée du vol d'observation, y compris toute escale effectuée à des fins d'avitaillement ou en cas d'urgence;
- (B) de prendre à bord de l'avion d'observation et d'utiliser des cartes, plans aériens, publications et manuels d'opérations;
- (C) de se déplacer librement à l'intérieur de l'avion d'observation, y compris dans le poste de pilotage, pendant le vol d'observation, sauf pour des raisons de sécurité. Dans l'exercice de leurs droits, les contrôleurs en vol ou les représentants en vol n'entravent pas les activités de l'équipage;
- (D) de vérifier que le plan de vol est respecté et de surveiller le régime de vol de l'avion d'observation et le fonctionnement et l'utilisation des capteurs;
- (E) d'écouter les radiocommunications internes et externes à bord de l'avion et de faire des radiocommunications internes; et
- (F) d'enregistrer les paramètres du régime de vol et le fonctionnement et l'utilisation des capteurs sur des cartes, plans et blocs-notes.

5. En plus des droits précisés au paragraphe 4 de la présente Section, le chef des contrôleurs en vol a le droit :

- (A) de consulter les membres de l'équipage à propos du respect des règlements aériens nationaux et des dispositions du Traité;
- (B) d'observer les activités de l'équipage, y compris les activités dans le poste de pilotage, pendant le vol d'observation, et de contrôler le fonctionnement et l'utilisation des instruments de vol et de navigation de l'avion d'observation;
- (C) de faire des recommandations à l'équipage au sujet du respect du plan de vol;
- (D) de demander aux membres de l'équipage, sans entraver leurs activités, des informations sur le régime de vol; et
- (E) de communiquer, le cas échéant, avec le contrôle de la circulation aérienne et d'aider à retransmettre et interpréter des communications des responsables du contrôle de la circulation aérienne à l'équipage et de l'équipage aux responsables du contrôle de la circulation aérienne au sujet de la conduite du vol d'observation; à cette fin, le chef des contrôleurs en vol est autorisé à faire des radiocommunications externes en utilisant le matériel radio de l'avion d'observation.

6. Dans le cas où le chef des contrôleurs en vol estime que l'avion d'observation dévie de son plan de vol, il en avise l'équipage et peut informer le contrôle de la circulation aérienne de toute déviation de l'avion d'observation par rapport au plan de vol qui, selon le chef des contrôleurs en vol, pourrait compromettre la sécurité du vol.

7. En plus des droits précisés au paragraphe 4 de la présente Section, le chef des représentants en vol a :

- (A) les droits décrits aux alinéas (A), (B) et (D) du paragraphe 4 de la présente Section à l'égard de l'équipage; et
- (B) le droit, en cas de déviation par rapport au plan de vol, d'obtenir de l'équipage une explication quant aux raisons d'une telle déviation.

8. Les représentants en vol ont le droit de diriger l'utilisation des capteurs durant le vol d'observation. De plus, après en avoir notifié la Partie observée avant le commencement du vol d'observation, les représentants en vol ont le droit d'utiliser les capteurs durant le vol d'observation. Dans le cas où les représentants en vol exercent leur droit d'utiliser les capteurs conformément aux dispositions du présent paragraphe, la Partie observée n'est pas responsable de tout défaut ou de toute insuffisance dans la qualité des données recueillies par les capteurs du fait de l'utilisation des capteurs par les représentants en vol.

## SECTION II. REPRESENTANTS

1. Une Partie observatrice utilisant un avion d'observation désigné par un Etat Partie tiers a le droit d'avoir à n'importe quel moment à bord de l'avion d'observation le nombre de représentants précisé à la Section III de l'Article VI du Traité.



2. La Partie observatrice nomme un de ses représentants représentant en chef. Le représentant en chef a les mêmes droits que le chef des représentants en vol tels qu'ils sont précisés à la Section I de la présente Annexe. En outre, le représentant en chef :

- (A) donne des avis au commandant de bord au sujet du respect des dispositions du Traité;
- (B) a le droit de contrôler le respect par la Partie observée des dispositions du Traité; et
- (C) a le droit, en cas de déviation par rapport au plan de vol, de demander une explication au commandant de bord quant aux raisons d'une telle déviation.

3. Les représentants ont les mêmes droits que les représentants en vol, tels qu'ils sont précisés à la Section I de la présente Annexe.

## ANNEXE H

### COORDINATION DES VOLS D'OBSERVATION PREVUS

1. En vue d'éviter d'éventuels problèmes de simultanéité dans la conduite de vols d'observation au-dessus du territoire d'un même Etat Partie, chaque Etat Partie auquel la répartition annuelle de quotas actifs confère le droit d'effectuer des vols d'observation peut notifier à tous les autres Etats Parties, avant le 1er novembre de chaque année, ses prévisions d'utilisation de tout ou partie de son quota actif au cours de l'année suivante. La notification indique le nombre de vols d'observation que l'Etat Partie notifiant prévoit d'effectuer au-dessus du territoire d'autres Etats Parties pendant chaque trimestre de cette année.

2. En aucun cas le nombre total de vols d'observation prévus et notifiés conformément aux dispositions du paragraphe 1 de la présente Annexe au-dessus du territoire de l'un quelconque des Etats Parties au cours d'un trimestre donné ne doit dépasser 16. Sauf dans les cas prévus au paragraphe 3 de la Section I de l'Article VI, aucun Etat Partie n'est obligé d'accepter plus d'un vol d'observation à quelque moment que ce soit au cours de la période visée au paragraphe 9 de la Section I de l'Article VI du Traité.

3. Les Etats Parties qui ont notifié, conformément aux dispositions du paragraphe 1 de la présente Annexe, leurs plans d'utilisation d'un ou de plusieurs quotas actifs pour effectuer des vols d'observation au-dessus du territoire d'un même Etat Partie au cours d'un ou de plusieurs trimestres donnés, tiennent des consultations, si besoin est, pour éviter tout problème de simultanéité de leurs vols d'observation prévus. Si les consultations entre les Etats Parties intéressés ne débouchent pas sur un accord permettant d'éviter tout problème de simultanéité, ces Etats Parties résolvent la question en procédant à un tirage au sort. La première de ces consultations, portant sur les vols d'observation qui doivent avoir lieu pendant le trimestre commençant le 1er janvier de l'année suivante, doit s'ouvrir dans les plus brefs délais après la réception de la notification prévue au paragraphe 1 de la présente Annexe. Des consultations ultérieures entre les Etats Parties en cause se tiennent entre le 1er et le 15 février pour le trimestre commençant le 1er avril; entre le 1er et le 15 mai pour le trimestre commençant le 1er juillet; et entre le 1er et le 15 août pour le trimestre commençant le 1er octobre. Les Etats Parties en cause notifient la séquence des vols d'observation, telle qu'elle a été établie à la suite de ces consultations, à tous les Etats Parties au plus tard le 15 novembre, le 15 février, le 15 mai et le 15 août, respectivement.

4. Au plus tard sept jours après la notification de la séquence des vols d'observation établie conformément aux dispositions du paragraphe 3 de la présente Annexe, chaque Etat Partie notifie à tous les Etats Parties qui prévoient d'effectuer, au cours du trimestre considéré, des vols d'observation au-dessus de son territoire, chaque vol pour lequel il entend exercer le droit de fournir son propre avion d'observation.

5. Tout Etat Partie qui n'a pas adressé de notification en application des dispositions du paragraphe 1 de la présente Annexe, qui n'a pas notifié ses prévisions d'utilisation de tous ses quotas actifs ou qui n'a pas effectué un vol d'observation au cours du trimestre pour lequel il avait notifié un tel vol comme étant prévu, a le droit d'utiliser les quotas actifs qui lui restent de ce fait, pourvu que de tels vols d'observation aient été prévus dans l'accord conclu en application du paragraphe 3 de la présente Annexe.

## **ANNEXE I**

### **INFORMATIONS SUR L'ESPACE AERIEN ET LES VOLS DANS LES SECTEURS DANGEREUX DE L'ESPACE AERIEN**

1. Au plus tôt 90 jours à compter de l'entrée en vigueur du Traité et à la demande de tout autre Etat Partie, un Etat Partie fournit, 30 jours au plus tard suivant la réception d'une telle demande, les informations ci-après, conformément aux dispositions de l'OACI :

- (A) structure de son espace aérien, telle qu'elle est publiée dans les Publications d'informations aéronautiques (AIP);
- (B) informations détaillées sur tous les secteurs dangereux de l'espace aérien; et
- (C) informations aéroportuaires et procédures d'arrivée et de départ pour chacun de ses :
  - (1) points d'entrée et points de sortie;
  - (2) aérodromes "Ciel ouvert"; et
  - (3) aérodromes de déroutement et aérodromes d'avitaillement pour ses points d'entrée, points de sortie et aérodromes "Ciel ouvert".

2. Chaque Partie notifie sans délai aux Etats Parties qui ont demandé des informations conformément aux dispositions du paragraphe 1 de la présente Annexe toute modification apportée aux informations fournies en application des dispositions du paragraphe 1 de la présente Annexe. Nonobstant les dispositions du présent paragraphe, les Avis aux navigateurs aériens (NOTAMS) n'ont pas à être fournis.

3. Au plus tard 90 jours à compter de l'entrée en vigueur du Traité, chaque Etat Partie notifie à tous les autres Etats Parties la source des informations devant être fournies conformément aux dispositions du paragraphe 1 de la présente Annexe.

## **ANNEXE J**

### **CONVENTION DE MONTREUX**

1. Les vols d'observation effectués conformément aux dispositions du Traité qui prévoient l'observation de l'ensemble du territoire des Etats Parties ne portent pas préjudice à la Convention de Montreux du 20 juillet 1936.
2. Les routes et la notification des vols de transit effectués aux fins du Traité et entrant dans le champ d'application de l'Article 23 de la Convention de Montreux sont régies par les dispositions de cet Article.

## ANNEXE K

### **RENSEIGNEMENTS SUR LES APPAREILS DE DEVELOPPEMENT ET DE DUPLICATION DES PELLICULES ET SUR LES PELLICULES PHOTOGRAPHIQUES; PROCEDURES DE CONTROLE DU TRAITEMENT DES PELLICULES PHOTOGRAPHIQUES**

#### **SECTION I. RENSEIGNEMENTS SUR LES APPAREILS DE DEVELOPPEMENT ET DE DUPLICATION DES PELLICULES ET SUR LES PELLICULES PHOTOGRAPHIQUES**

1. Aux termes de l'alinéa (A)(3) du paragraphe 3 de la Section II de l'Annexe D au Traité, chaque Etat Partie, lorsqu'il notifie aux autres Etats Parties les appareils de développement ou de duplication des pellicules qu'il a l'intention d'utiliser pour développer des négatifs originaux ou faire des reproductions sous forme d'épreuves ou de négatifs, fournit les renseignements ci-après, provenant du fabricant :

- (A) la dénomination de l'appareil de développement ou de duplication;
- (B) les largeur et longueur maximale et minimale, le cas échéant, de la pellicule pouvant être développée ou reproduite;
- (C) chaque type de pellicule pouvant être développée ou reproduite dans l'appareil en question; et
- (D) chaque étape du processus, y compris le choix de pose, la température, la durée, la vitesse recommandée d'entraînement de la pellicule et les produits et émulsions chimiques, pour chaque type de pellicule.

2. Aux termes de l'alinéa (A)(2) du paragraphe 3 de la Section II de l'Annexe D au Traité, chaque Etat Partie, lorsqu'il donne des informations sur les types de pellicule pour prises de vues aériennes noir et blanc qu'il a l'intention d'utiliser pour recueillir des données au cours de l'examen en vol, du vol de démonstration ou du vol d'observation ou pour reproduire ces données, fournit les renseignements ci-après, provenant du fabricant, pour chaque type de pellicule pour prises de vues aériennes pouvant être développée ou reproduite à l'aide des appareils de développement ou de duplication mentionnés au paragraphe 1 de la présente Section, renseignements nécessaires pour confirmer les performances de la pellicule. Selon les pratiques des fabricants de pellicules dans chaque pays, ces renseignements peuvent comprendre :

- (A) rapidité effective de la pellicule;
- (B) résolution/modulation;
- (C) sensibilité spectrale; et
- (D) densité par réflexion optique ou caractéristiques sensitométriques.

3. En vue de déterminer les caractéristiques sensitométriques de la matière dont sont faites les pellicules pour prises de vues aériennes conformément à ses méthodes nationales propres, chaque Etat Partie a le droit d'obtenir, sur demande, des échantillons vierges de tous les types de pellicule photographique qui seront utilisés en tant que supports d'enregistrement des données, les produits chimiques servant au traitement de ces pellicules et des indications sur le

développement et la duplication desdites pellicules photographiques. Ces échantillons et indications sont fournis 30 jours au plus tard après la réception d'une telle demande.

## SECTION II. CONTROLE DU DEVELOPPEMENT ET DE LA DUPLICATION DES PELLICULES

1. Les Etats Parties prenant part à la certification d'un avion d'observation et de ses capteurs ont le droit de contrôler le développement et la duplication des pellicules pour prises de vues aériennes utilisées au cours de l'examen en vol. Le personnel des Etats Parties observé et observateur a le droit de contrôler le développement et la duplication des pellicules pour prises de vues aériennes utilisées au cours d'un vol d'observation ou de démonstration.

2. Lors du contrôle du développement et de la duplication des pellicules pour prises de vues aériennes, les Etats Parties ont le droit de se munir du matériel ci-après et de l'utiliser, sans que cela provoque une interruption du développement ou de la duplication des pellicules :

- (A) papier de tournesol;
- (B) thermomètres;
- (C) matériel pour des essais chimiques, y compris pH-mètres et hydromètres;
- (D) chronomètres;
- (E) sensitomètres;
- (F) densitomètres; et
- (G) bandes d'essai sensitométrique et échelle de référence optique à 21 graduations.

3. Avant de procéder au développement des pellicules impressionnées au cours de l'examen en vol, du vol d'observation ou du vol de démonstration, les Etats Parties vérifient le matériel de développement et les produits chimiques en procédant au traitement d'une bande d'essai sensitométrique à 21 graduations et d'une échelle de référence optique à 21 graduations, en vue de confirmer que les données sensitométriques concernant le développement du type de pellicule considéré par la méthode considérée correspondent aux spécifications communiquées conformément aux dispositions de la Section I de la présente Annexe. A moins qu'il n'en soit convenu autrement, les négatifs ou les épreuves des pellicules pour prises de vues aériennes, originaux ou reproduits, ne sont pas développés ni reproduits avant que le traitement de la bande d'essai sensitométrique à 21 graduations ou l'exposition et le traitement de l'échelle de référence optique à 21 graduations ne correspondent aux caractéristiques fournies en application des dispositions de la Section I de la présente Annexe pour le type considéré de pellicule pour prises de vues aériennes et d'appareil de développement et de duplication.

4. Avant de procéder au développement des pellicules impressionnées au cours de l'examen en vol, du vol de démonstration et du vol d'observation, les Etats Parties ont le droit de vérifier le matériel de développement et les produits chimiques en impressionnant et développant une pellicule d'essai du même type que la pellicule utilisée au cours de l'examen en vol, du vol de démonstration et du vol d'observation, afin de confirmer que les procédés de rinçage et de fixage sont adaptés à des fins d'archivage permanent.

## **ANNEXE L**

### **COMMISSION CONSULTATIVE POUR LE REGIME "CIEL OUVERT"**

#### **SECTION I. DISPOSITIONS GENERALES**

Les méthodes de travail et autres dispositions applicables à la Commission consultative pour le régime "Ciel ouvert" sont énoncées dans la présente Annexe conformément aux dispositions de l'Article X du Traité.

1. La Commission consultative pour le régime "Ciel ouvert" est composée de représentants désignés par chaque Etat Partie. Des adjoints, des conseillers et des experts d'un Etat Partie peuvent prendre part aux débats de la Commission consultative pour le régime "Ciel ouvert" si cet Etat Partie le juge nécessaire.
2. La première session de la Commission consultative pour le régime "Ciel ouvert" s'ouvre dans les 60 jours à compter de la signature du Traité. Le Président de la séance d'ouverture est le représentant du Canada.
3. La Commission consultative pour le régime "Ciel ouvert" tient au moins quatre sessions ordinaires par année civile, sauf si elle en décide autrement. Des sessions extraordinaires sont convoquées à la demande d'un ou de plusieurs Etats Parties par le Président de la Commission consultative pour le régime "Ciel ouvert", qui informe sans délai tous les autres Etats Parties de cette demande. Ces sessions s'ouvrent au plus tard 15 jours après la réception d'une telle demande par le Président.
4. Les sessions de la Commission consultative pour le régime "Ciel ouvert" ne durent pas plus de quatre semaines, sauf si elle en décide autrement.
5. Les Etats Parties assurent à tour de rôle, selon l'ordre alphabétique français, la présidence de la Commission consultative pour le régime "Ciel ouvert". Chaque Président exerce son mandat de l'ouverture d'une session à l'ouverture de la session suivante, à moins qu'il n'en soit convenu autrement.
6. Lors de leurs réunions, les représentants des Etats Parties siègent dans l'ordre alphabétique français.
7. Les langues de travail de la Commission consultative pour le régime "Ciel ouvert" sont l'allemand, l'anglais, l'espagnol, le français, l'italien et le russe.
8. Les débats de la Commission consultative pour le régime "Ciel ouvert" sont confidentiels, à moins qu'il n'en soit convenu autrement. La Commission consultative pour le régime "Ciel ouvert" peut décider de rendre publics ses débats ou ses décisions.
9. Pendant la période d'application provisoire et avant le 30 juin 1992, la Commission consultative pour le régime "Ciel ouvert" fixe le barème de répartition des dépenses effectuées au titre du Traité. Elle fixe aussi dès que possible le barème de répartition des dépenses communes liées à son activité.
10. Pendant la période d'application provisoire du Traité, la Commission consultative pour le régime "Ciel ouvert" élabore un document relatif aux notifications et rapports requis aux termes du Traité. Ce document contient une liste exhaustive de ces notifications et rapports et comprend les modèles appropriés nécessaires.

11. La Commission consultative pour le régime "Ciel ouvert" définit ou révisé, en tant que de besoin, son règlement intérieur et ses méthodes de travail.

## SECTION II. EXAMEN ANNUEL DES QUOTAS ACTIFS

Les méthodes applicables à l'examen annuel des quotas actifs, prévu au paragraphe 7 de la Section I de l'Article III du Traité, sont les suivantes :

1. Les Etats parties désirant modifier tout ou partie de la répartition de l'année précédente de leur quota actif notifient à tous les autres Etats Parties et à la Commission consultative pour le régime "Ciel ouvert", le 1er octobre de chaque année au plus tard, la liste des Etats Parties au-dessus du territoire desquels ils désirent effectuer leurs vols d'observation au cours de l'année civile suivante. Ces propositions de modifications sont étudiées par les Etats Parties durant cet examen, conformément aux règles décrites dans les paragraphes suivants de la présente Section.

2. Si les demandes de vols d'observation au-dessus du territoire de tout Etat Partie donné ne dépassent pas le quota passif de ce dernier, la répartition est fixée conformément à la demande et est soumise à l'approbation de la Commission consultative pour le régime "Ciel ouvert".

3. Si les demandes de vols d'observation au-dessus du territoire de tout Etat Partie donné dépassent le quota passif de ce dernier, la répartition est fixée par consensus entre les Etats Parties intéressés et est soumise à l'approbation de la Commission consultative pour le régime "Ciel ouvert".

## SECTION III. VOLS D'OBSERVATION EXTRAORDINAIRES

1. La Commission consultative pour le régime "Ciel ouvert" examine les demandes formulées par les organes de la Conférence sur la sécurité et la coopération en Europe habilités à traiter les questions de prévention des conflits et de gestion des crises et par d'autres organisations internationales compétentes, afin de faciliter l'organisation et la conduite de vols d'observation extraordinaires au-dessus du territoire d'un Etat Partie avec le consentement de ce dernier.

2. Les données résultant de ces vols d'observation sont mises à la disposition des organes et organisations concernés.

3. Nonobstant toute autre disposition du présent Traité, les Etats Parties peuvent convenir sur une base bilatérale et volontaire d'effectuer des vols d'observation au-dessus de leurs territoires respectifs conformément aux modalités relatives à la conduite des vols d'observation. A moins qu'il n'en soit convenu autrement par les Etats Parties concernés, les données résultant de ces vols d'observation sont mises à la disposition de la Commission consultative pour le régime "Ciel ouvert".

4. Les vols d'observation effectués conformément aux dispositions de la présente Section ne sont pas déduits des quotas actifs ou passifs des Etats Parties concernés.



#### SECTION IV. DOMAINES SUPPLEMENTAIRES D'APPLICATION DU REGIME "CIEL OUVERT"

1. Les Etats Parties peuvent soumettre à l'examen de la Commission consultative pour le régime "Ciel ouvert" des propositions relatives à l'application du régime "Ciel ouvert" à des domaines supplémentaires particuliers tels que l'environnement.

2. La Commission consultative pour le régime "Ciel ouvert" peut prendre des décisions au sujet de ces propositions ou, si besoin est, les renvoyer à la première conférence convoquée en vue de l'examen de l'application du Traité, conformément aux dispositions du paragraphe 3 de l'Article XVI du Traité, ainsi qu'aux conférences suivantes.