



ICAO

## ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE

**Vingt-septième réunion du Groupe régional Afrique-océan Indien de planification et de mise en œuvre (APIRG/27) et dixième réunion du Groupe régional de sécurité de l'aviation – Région Afrique-océan Indien (RASG-AFI/10), Séances conjointes**

**4 et 8 novembre 2024**

**Point 3 de l'ordre du jour : Coordination entre l'APIRG et le RASG-AFI**

### **3.4. Surveillance de la sécurité de l'espace aérien de la Région AFI**

#### **HARMONISATION DES OPÉRATIONS DES AÉRONEFS NON HABITÉS DANS L'ESPACE AÉRIEN AU-DESSUS DE LA HAUTE MER**

*(Note présentée par les États-Unis avec le co-parrainage de l'Australie)*

#### **NOTE D'INFORMATION**

##### **RÉSUMÉ**

La présente note reconnaît l'impact de l'utilisation évolutive des systèmes d'aéronefs télépiloté (UAS) pour les opérations dans l'espace aérien au-dessus de la haute mer. Les concepts qui évoluent sans cesse depuis 2018 comprennent les nouvelles opérations de vol des UAS, notamment l'inspection de plateformes pétrolières offshore, la recherche de poissons, la surveillance de l'environnement, et la conduite d'opérations de recherches et sauvetage. Les États membres de l'OACI souhaitent vivement mener ces types d'opérations en s'appuyant sur des mesures de sécurité opérationnelle basées sur les risques afin de s'acquitter de leurs responsabilités en matière de sécurité à court terme et de manière durable.

L'OACI, les États et les organisations régionales de supervision de la sécurité (RSOO) doivent se coordonner et collaborer avec l'industrie et les autres parties prenantes afin de promouvoir l'intégration sûre et harmonisée à l'échelle mondiale de ces opérations UAS. Une approche en deux étapes consiste à collaborer à la rédaction puis à l'adoption d'une résolution pour la 42<sup>e</sup> Assemblée de l'OACI qui reconnaît les mesures d'atténuation nécessaires pour faire face aux risques de sécurité, puis à travailler à la modification des normes et pratiques recommandées (SARPs) et des documents d'orientation de l'OACI afin d'intégrer le cadre d'atténuation des risques adopté dans toutes les Annexes concernées. Il convient également d'envisager des dispositions provisoires efficaces et appropriées.

#### **Suite à donner par la réunion :**

Prendre acte des informations fournies dans la présente note.

<b>Références :</b>	<b>RÉFÉRENCE(S)</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Rapports des réunions ANConf./13 et 14 de l’OACI.</li> <li>➤ Rapport de la réunion APIRG/26.</li> </ul>
<i>Objectifs stratégiques</i>	<b>A-Sécurité de l’aviation, B- Capacité et efficacité de la navigation aérienne, C- Sûreté et Facilitation, D-Développement économique du transport aérien.</b>

## 1. INTRODUCTION

1.1 L’évolution de l’utilisation des UAS est une illustration de la manière dont les changements qui interviennent dans la technologie, les concepts et les outils de l’aviation perturbent le système aéronautique. Les opérations des UAS présente des risques pour les autres aéronefs, les personnes et les biens au sol que les États peuvent gérer grâce à des pratiques établies de gestion de la sécurité. Les États peuvent alors consacrer par des textes la gestion établie des risques dans tous les domaines appropriés de leurs règlements. Le Règlement type des UAS de l’OACI offre aux États un modèle de langage pouvant faciliter l’élaboration d’un règlement type pour les UAS susceptible d’être adapté par les États, le cas échéant, afin de répondre aux besoins spécifiques de leur espace aérien souverain.

1.2 Les opérations des UAS dans l’espace aérien en haute mer, c’est-à-dire à partir de 12 milles marins après la ligne de base d’un État sont un cas à part parce que la *Convention relative à l’aviation civile internationale* (Doc 7300) nécessite le respect indifférencié par les États des dispositions de la Convention et de l’Annexe 2 – *Règles de l’air*. Ces dispositions reconnaissent que l’espace aérien au-dessus de la haute mer ne relève pas de la souveraineté d’un État. Cet espace aérien est une ressource commune que l’OACI et les États doivent gérer de manière concertée afin de répondre aux besoins communs de sécurité et d’efficacité de l’espace aérien.

1.3 La Recommandation 5.2/1 de la treizième Conférence de navigation aérienne (AN-Conf/13) charge l’OACI “d’élaborer une solution pour permettre aux États d’autoriser les vols d’UAS non certifiés dans l’espace aérien au-dessus de la haute mer, en utilisant des paramètres à définir de façon transparente, y compris en évaluant le bien-fondé d’une limite verticale”. En février 2020, l’OACI a créé le Groupe d’étude du Secrétariat sur les aspects juridiques des vols d’aéronefs sans pilote (SSG-LIPA) afin d’assurer une interface entre les travaux juridiques et les travaux techniques de l’Organisation sur les aéronefs télépilotés. Au mois d’avril 2024, la Commission de navigation aérienne a demandé au Groupe d’étude de la mobilité aérienne avancée d’intégrer les opérations des UAS au-dessus de la haute mer dans la vision globale qu’elle est en train de développer.

1.4 Les États devraient s’attendre à voir augmenter l’intérêt pour l’utilisation des UAS dans l’espace aérien au-dessus de la haute mer comme moyen d’inspection des plateformes pétrolières offshore, la recherche de poissons, la surveillance de l’environnement, et les recherches et le sauvetage de personnes. Les mesures proposées dans la présente note appuient le thème de l’ANConf/13 afin de répondre aux obligations liées à l’objectif ambitieux à long terme (LTAG) en facilitant les technologies évolutives.

## 2. ANALYSE

2.1 La vitesse des changements en aviation continue à mettre à rude épreuve le rythme actuel d'évolution des règlements dans les États et l'élaboration de SARP par l'OACI. Certains États se sont adaptés à ce nouveau rythme en faisant recours à des dérogations, à des exceptions, ou à d'autres types d'autorisations pour permettre des opérations domestiques initiales sécurisées qui guident l'évolution réglementaire ultérieure basée sur l'expérience opérationnelle initiale. Les États collaborent étroitement avec l'industrie afin de fonder leurs exonérations et leurs exceptions en matière de gestion des risques de sécurité sur des processus établis de gestion de la sécurité. Les risques pour les aéronefs et les opérations nouvelles et novatrices sont identifiés et résolus grâce à un ensemble initial de mesures d'atténuation des risques qui sont parfois restrictives. À mesure que les États acquièrent de l'expérience opérationnelle, l'ensemble de mesures d'atténuation des risques évolue sur la base de l'expérience opérationnelle acquise et certaines mesures d'atténuation deviennent moins restrictives. Les États peuvent également s'appuyer sur les enseignements tirés des opérations initiales pour autoriser un éventail plus large d'opérations étant donné qu'ils comprennent mieux les risques.

2.2 Pendant de nombreuses années, l'industrie et les États ont manifesté de l'intérêt pour les opérations UAS dans l'espace aérien au-dessus de la haute mer. Ils collaborent pour appliquer la même philosophie réglementaire décrite ci-dessus, en commençant par un concept opérationnel et un ensemble de mesures d'atténuation qui réduisent le risque au sol (à la surface) et le risque en l'air posés par les opérations initiales à un faible niveau. Limiter les opérations initiales à des scénarios à faible risque (par ex., le vol en visibilité directe (VLOS) et le vol au-delà de la visibilité directe (BVLOS) peuvent aider à gérer les risques pour permettre des opérations initiales harmonisées. L'industrie et les États entendent se servir de l'expérience tirée des opérations initiales pour éclairer les futures analyses de la gestion des risques de sécurité qui permettent des opérations supplémentaires dans le cadre d'un ensemble révisé de mesures d'atténuation.

2.3 L'espace aérien au-dessus de la haute mer est une ressource commune et la sécurité de l'aviation est un objectif commun. L'espace aérien au-dessus de la haute mer ne relève de la souveraineté d'aucun État. Les États doivent œuvrer ensemble pour échanger toutes les idées pertinentes de gestion des risques et l'expertise opérationnelle afin de permettre des opérations UAS initiales dans cet espace aérien. Ils doivent aussi œuvrer avec leurs experts juridiques respectifs pour veiller à la conformité de toutes les propositions avec la *Convention relative à l'aviation civile internationale* et ses Annexes. Une fois qu'un nombre non négligeable d'États se seront accordés sur un ensemble initial d'opérations et de mesures d'atténuation, ils doivent réfléchir à toutes les méthodes appropriées pour obtenir l'adhésion de tous les États. Ces mesures peuvent inclure des propositions présentées lors des réunions de haut niveau de l'OACI, notamment la 42<sup>e</sup> Assemblée de l'OACI à venir. Il faudrait également penser à l'élaboration de mesures provisoires adaptées et légales.

2.4 La nécessité d'élaborer des normes pour les opérations des UAS dans l'espace aérien au-dessus de la haute mer ne cesse de croître chaque année. Les États-Unis et les autres États ont demandé à l'OACI d'entreprendre ces travaux depuis 2018. Sans des normes harmonisées, les États font face à des pressions opérationnelles et économiques croissantes pour élaborer des solutions nationales susceptibles d'être en conflit avec les principes fondamentaux de la Convention et les opérations des autres États dans l'espace aérien au-dessus de la haute mer. Les opérateurs véreux sont de plus en plus incités à fournir des services UAS sans l'autorisation ou la supervision de l'État. L'absence de normes convenues empêche

le renforcement de la sécurité opérations des UAS au-dessus de la haute mer dans les domaines tels que les inspections des infrastructures offshores où on peut prévenir des blessures préjudiciables et parfois fatales subies par les travailleurs.

2.5 L'OACI peut soutenir l'innovation dans ce domaine en continuant à promouvoir et d'étendre le partage des meilleures pratiques des États, en tirant profit du partage des données, de la coopération, et des mécanismes d'assistance existants. Elle peut également soutenir les États en continuant à partager les progrès réalisés par le SSG-LIPA et le Groupe d'étude de la mobilité aérienne avancée, en vue particulièrement, dans un premier temps, d'identifier des bases juridiques durables sur lesquelles les dispositions provisoires peuvent reposer. L'OACI peut aider les États en leur donnant des conseils sur la manière de partager les idées sur la gestion des risques et la conduite légale des opérations initial d'UAS en haute mer, et sur la manière d'obtenir l'approbation des États pour toute proposition spécifique formulée lors des assemblées triennales.

### **3. SUITE À DONNER PAR LA RÉUNION**

3.1 La réunion est invitée à prendre acte des informations contenues dans la présente note.

— FIN —