



## **COMITÉ JURIDIQUE — 37<sup>e</sup> SESSION**

(Montréal, 4 – 7 septembre 2018)

### **Point 2 : Examen du Programme général des travaux du Comité juridique**

#### **CLARIFICATION DE L'APPLICABILITÉ DE LA CONVENTION DE CHICAGO ET DES SARP À CERTAINES CATÉGORIES DE RPAS/UAS**

(Note présentée par la France, la Hongrie, la Pologne et la République tchèque)

#### **1. CONTEXTE**

1.1 Les systèmes d'aéronef télépiloté [également appelés systèmes d'aéronef non habité ou drones ; ci-après désignés conjointement « **RPAS/UAS** »] ont connu une évolution rapide ces dernières années. Grâce aux nouvelles technologies, les RPAS/UAS deviennent plus abordables et présentent des capacités accrues. Ils se généralisent et sont exploités en partie par le grand public et pas uniquement par des professionnels de l'aviation. De nouvelles possibilités s'ouvrent, mais dans le même temps, de nouvelles menaces contre l'aviation ou les êtres humains au sol émergent ; une tendance qui se renforcera probablement dans un proche avenir.

1.2 Les RPAS/UAS sont de poids et de tailles très variables et comprennent les machines d'une MTOM de plusieurs dizaines de tonnes (p. ex., le RQ-4 Global Hawk), et celles qui pèsent seulement un kilogramme voire quelques dizaines de grammes (par ex., divers multicoptères disponibles dans le commerce).

1.3 Certaines dispositions de la Convention de Chicago mentionnent explicitement les RPAS/UAS, notamment l'article 8 qui traite i) de l'obligation d'obtenir une autorisation spéciale pour survoler le territoire d'un État membre et ii) de l'obligation d'assurer la protection des aéronefs civils habités contre les RPAS/UAS. L'article 8 utilise les termes « *aéronef sans pilote* » et « *aéronef pouvant voler sans pilote* » (à bord).

1.4 Ces derniers temps, l'OACI, des institutions régionales (p. ex., l'UE) et des États membres élaborent et introduisent de nouvelles réglementations sur les RPAS/UAS. C'est ainsi que plusieurs amendements ont été apportés aux SARP de l'OACI relatives aux RPAS/UAS. L'UE est sur le point d'introduire une nouvelle réglementation contraignante sur les RPAS/UAS qui sera applicable dans ses États membres à tous les RPAS/UAS civils nonobstant leur taille, leur poids et leur utilisation. D'autres États membres déploient des efforts de même nature.

1.5 Depuis la 39<sup>e</sup> session de l'Assemblée de l'OACI, le Programme général des travaux du Comité juridique comporte un point intitulé « *Étude des questions juridiques liées aux aéronefs télépilotés* » qui bénéficie de la plus haute priorité parmi d'autres points inscrits à l'ordre du jour.

1.6 Des représentants ou des organes de l'OACI ont analysé de manière informelle l'applicabilité d'autres articles de la Convention de Chicago (notamment l'article 29) aux RPAS/UAS. Le Comité juridique a aussi examiné l'applicabilité des instruments internationaux relatifs à la responsabilité aux RPAS/UAS. Toutefois, aucune de ces évaluations ne formule de directives claires sur les questions juridiques recensées ci-dessous.

## 2. **PROBLÈMES RENCONTRÉS**

### A) **Applicabilité de la Convention de Chicago aux petits RPAS/UAS – des limites floues**

2.1 L'applicabilité de la Convention de Chicago (et, par conséquent, des SARP) à certaines catégories de RPAS/UAS semble floue. L'article 8 est libellé en termes généraux et la Convention de Chicago ne contient pas de directives en dehors des principes généraux valables pour son applicabilité. Certes, les grands RPAS/UAS qui effectuent des vols internationaux relèveront très probablement du champ d'application de la Convention de Chicago, mais la question est beaucoup moins claire pour les petits RPAS/UAS (voir le paragraphe 1.2 ci-dessus).

2.2 Les critères qui devraient être décisifs en ce qui concerne l'applicabilité de la Convention de Chicago aux RPAS/UAS ne sont pas clairs, notamment la taille, le poids, l'utilisation ou le type d'opération, etc., ou une combinaison de ces critères. Les petits RPAS/UAS peuvent être utilisés à la fois comme i) modèle réduit voire des jouets, ou ii) comme RPAS/UAS professionnels pour des travaux aériens. Par ailleurs, même si dans certains pays une limite d'environ 25 kg peut correspondre au seuil entre un régime de réglementation plus flexible ou plus strict, ce n'est pas le cas dans tous les pays. Par exemple, la réglementation que l'UE prépare n'exclura pas les RPAS/UAS de moins de 25 kg (même utilisés à des fins récréatives) du champ d'application des règles et obligations contraignantes. Dans le même temps, certaines études ont démontré que même les RPAS/UAS de seulement quelques kilogrammes de MTOM peuvent constituer un grave danger pour l'aviation civile (p. ex., en cas d'aspiration par le réacteur).

2.3 La question précédente est liée à celle de savoir si (tous) les RPAS/UAS doivent être considérés comme des « aéronefs » au sens de la Convention de Chicago et elle est susceptible d'avoir des répercussions pratiques sur l'applicabilité des obligations qui découlent de l'article 8 et d'autres dispositions de la Convention de Chicago. Par exemple, s'agissant de l'article 3 *bis*, dans quelle mesure l'obligation de s'abstenir de recourir à l'emploi des armes contre les aéronefs civils et l'obligation de ne pas mettre en danger la sécurité des aéronefs s'appliquent-elles ou non aux RPAS/UAS (et leurs diverses catégories) ? L'objectif de cette interdiction est assez clair en ce qui concerne les aéronefs habités, à savoir protéger les personnes à bord. Toutefois, ces obligations sont contestables pour ce qui est des petits RPAS/UAS. Cette question pourrait être très pratique dans un contexte marqué par l'émergence des technologies et dispositifs anti-drones.

2.4 Par ailleurs, une autre question connexe est celle de savoir si la dimension internationale (implication dans la navigation aérienne internationale) est un préalable pour l'applicabilité des articles pertinents (p. ex. article 8 et article 3 *bis*) de la Convention de Chicago aux RPAS/UAS. Par conséquent, il faudrait clarifier la façon d'établir la nationalité d'un RPAS/UAS, étant donné surtout que certains d'entre eux pourraient ne pas être officiellement immatriculés au sens de l'article 17 de la Convention de Chicago.

2.5 Dans ce contexte, il faut des directives internationales en ce qui concerne les limites d'applicabilité de la Convention de Chicago. Une bonne interprétation devrait garantir la sécurité de l'aviation internationale d'une part, et éviter des exigences trop strictes et lourdes, d'autre part.

## **B) « Autorisation spéciale » d'un État membre**

2.6 L'article 8 de la Convention de Chicago semble être explicitement fondé sur le principe de délivrance d'une autorisation aux RPAS/UAS par un État membre *de façon individuelle et ponctuelle*<sup>1</sup>. Toutefois, dans la pratique, les États délivrent souvent des autorisations d'exploitation des RPAS/UAS à long terme ou permettent à certaines catégories de RPAS/UAS de survoler leur territoire sans aucune autorisation. Par contre, ils s'appuient uniquement sur certaines dispositions de la législation (il en est de même pour la catégorie dite « ouverte » d'exploitation des RPAS/UAS prévue par la législation de l'UE en préparation).

2.7 Par ailleurs, la pertinence du caractère international de l'exploitation des RPAS/UAS pourrait également être floue sur cette question (voir par analogie le paragraphe 2.4 ci-dessus).

2.8 Il est souhaitable de confirmer explicitement que l'approche décrite au paragraphe 2.6 est conforme aux obligations qui découlent de l'article 8 de la Convention de Chicago (ou de clarifier qu'elle ne l'est pas, le cas échéant).

## **3. CONCLUSION**

3.1 Il s'ensuit que l'applicabilité de la Convention de Chicago et des SARP aux RPAS/UAS soulève des questions juridiques non résolues, surtout en ce qui concerne A) les petits RPAS/UAS et B) le type d'autorisation prévue à l'article 8.

3.2 Ces questions non résolues pourraient avoir des conséquences pratiques et nécessiter des clarifications, lesquelles permettraient de renforcer la sécurité juridique et profiteraient ainsi à la fois aux États membres, à l'OACI, aux organisations et institutions régionales, ainsi qu'à d'autres parties prenantes.

## **4. SUITE À DONNER PAR LE COMITÉ JURIDIQUE**

Le Comité juridique de l'OACI est invité à :

- a) prendre acte des questions juridiques identifiées dans la présente note de travail ;
- b) donner son avis sur ces questions ;
- c) prendre toute mesure qu'il juge utile pour leur clarification (p. ex., demander à la Direction des affaires juridiques et des relations extérieures d'entamer une étude sur la question ou constituer une équipe spéciale chargée de la question).

— FIN —

---

<sup>1</sup> « *Aucun aéronef pouvant voler sans pilote [à bord] ne peut survoler sans pilote [à bord] le territoire d'un État contractant, sauf autorisation spéciale dudit État et conformément aux conditions de celle-ci* ».