



NOTE DE TRAVAIL

COMITÉ JURIDIQUE – 39^e SESSION

(Montréal, 25 – 28 juin 2024)

Point 6 : Questions diverses

**MENACE QUE L'UTILISATION ABUSIVE DES RAYONS LASER REPRÉSENTE
POUR LA NAVIGATION AÉRIENNE ET SON INCIDENCE NÉGATIVE
SUR LA SÉCURITÉ OPÉRATIONNELLE DE L'AVIATION CIVILE**

(Note présentée par la République dominicaine)

1. RÉSUMÉ

1.1 Ayant constaté que l'utilisation de plus en plus répandue d'émetteurs laser autour des aéroports représentait un risque croissant pour la sécurité des vols, l'OACI a formé en 1999 un groupe d'étude qu'elle a chargé d'évaluer le risque de laser et de déterminer si de nouvelles normes ou pratiques recommandées (SARP) seraient nécessaires. Avec l'aide du groupe d'étude, la Section de la médecine aéronautique du Secrétariat de l'OACI a établi les SARP laser figurant actuellement à l'annexe 11 (Services de la circulation aérienne) et à l'annexe 14 (Aérodromes) de la Convention. Toutefois, les SARP ne fournissent pas les orientations pratiques nécessaires à l'application des règlements pertinents dans les États. Par conséquent, en 2003, le Secrétariat de l'OACI a publié le Document 9815, *Manuel sur les émetteurs laser et la sécurité des vols*, qui met l'accent sur les effets médicaux, physiologiques et psychologiques de l'exposition aux émissions de lasers sur les équipages de conduite.

1.2 Selon le Manuel, la plupart des expositions d'aéronefs civils à des faisceaux laser sont accidentelles, mais il existe aujourd'hui de puissants émetteurs laser relativement peu coûteux qui permettent de cibler avec précision, de sorte que l'on ne peut manquer de se soucier de l'éventualité d'utilisations malveillantes à l'avenir.

1.3 Certes, les dommages pouvant résulter de l'utilisation et de la manipulation de faisceaux laser par des personnes à proximité des aéroports sont généralement peu connus, mais cette pratique commence à constituer une menace grave pour la navigation aérienne et la sécurité opérationnelle de l'aviation civile. Dans certains cas, un faisceau laser dirigé vers la cabine d'un aéronef peut provoquer une catastrophe aérienne qui se solde par des pertes humaines ou des dommages et pertes au niveau de l'aéronef et des tiers au sol. À mesure que cette pratique néfaste se généralise, la communauté internationale est invitée à mettre en œuvre des mesures uniformes et efficaces visant à en atténuer les effets ; les États ont donc de plus en plus besoin de critères uniformes pour punir ou sanctionner ce type de comportement.

¹ Version espagnole fournie par la République dominicaine

1.4 Nos recherches ont révélé que certains pays ont mis en œuvre des mesures et des sanctions pertinentes. Il n'existe cependant aucune orientation générale donnée aux États, sous la direction de l'OACI, sur les critères à appliquer lors de l'élaboration de leur législation nationale destinée à sanctionner ou à punir ces comportements.

2. DÉCISION DU COMITÉ JURIDIQUE

2.1 Le Comité juridique de l'OACI est prié d'examiner la question plus en profondeur et d'envisager la nécessité de définir des critères qui aident les États à élaborer une loi nationale destinée à sanctionner cette pratique, laquelle peut constituer un délit ou un crime contre la navigation aérienne.

Objectifs stratégiques : Appui au Programme – Services juridiques

Incidences financières : S/O

Références : Programme de travail de l'OACI dans le domaine juridique

3. CONTEXTE

3.1 Ayant constaté que l'utilisation de plus en plus répandue d'émetteurs laser autour des aéroports représentait un risque croissant pour la sécurité des vols, l'OACI a formé en 1999 un groupe d'étude qu'elle a chargé d'évaluer le risque de laser et de déterminer si de nouvelles normes ou pratiques recommandées (SARP) seraient nécessaires. Avec l'aide du groupe d'étude, la Section de la médecine aéronautique du Secrétariat de l'OACI a établi les SARP laser figurant actuellement à l'annexe 11 (Services de la circulation aérienne) et à l'annexe 14 (Aérodromes) de la Convention. Toutefois, les SARP ne fournissent pas les orientations pratiques nécessaires à l'application des règlements pertinents dans les États. Par conséquent, en 2003, le Secrétariat de l'OACI a publié le Document 9815, *Manuel sur les émetteurs laser et la sécurité des vols*, qui met l'accent sur les effets médicaux, physiologiques et psychologiques de l'exposition aux émissions de lasers sur les équipages de conduite.

3.2 Selon le Manuel, la plupart des expositions d'aéronefs civils à des faisceaux laser sont accidentelles, mais il existe aujourd'hui de puissants émetteurs laser relativement peu coûteux qui permettent de cibler avec précision, de sorte que l'on ne peut manquer de se soucier de l'éventualité d'utilisations malveillantes à l'avenir.

4. ANALYSE

4.1 Événements liés à l'utilisation abusive de rayons laser contre la navigation aérienne : cas signalés en République dominicaine et au Mexique.

4.1.1 Lorsque la cabine d'un aéronef est exposée à un rayon lumineux à un moment critique du vol, il est possible que ce rayon soit réfléchi et multiplié ; il peut s'ensuivre que la visibilité du pilote soit réduite ou nulle, d'où un risque pour la sécurité opérationnelle du vol.

4.1.2 En République dominicaine, l’Institut dominicain de l’aviation civile (IDAC), l’autorité aéronautique nationale, a déterminé sur la base des données recueillies par son département de sécurité opérationnelle que le ciblage laser des aéronefs en phase d’approche finale constitue un risque nouveau qu’il convient de surveiller. À titre d’exemple, le 2 octobre 2023, un vol en provenance de Miami (États-Unis d’Amérique) a été exposé à un faisceau laser lors de sa descente vers l’aéroport international José Francisco Peña Gómez (Las Américas) de Saint-Domingue.

4.1.3 Selon des données provenant d’Internet, le Mexique a enregistré des incidents liés à l’utilisation de pointeurs laser de forte puissance, mais à l’instar de la République dominicaine, il ne dispose pas d’une législation qui punit ou sanctionne l’utilisation abusive de rayons laser.

4.1.4 À mesure de la généralisation de cette pratique néfaste qui représente un risque grave pour la navigation aérienne et la sécurité de l’aviation civile, certains États ont adopté des lois contenant des mesures dissuasives ou punitives pour la combattre. Il s’avère donc de plus en plus nécessaire que les États disposent de critères uniformes en matière de poursuite, de sanction ou de pénalisation de ce comportement

4.2 **Législation mise en œuvre par certains pays pour sanctionner l’utilisation abusive des rayons laser contre la navigation aérienne.**

4.2.1 Une enquête sur les pays disposant d’une loi qui prévoit des mesures et des sanctions en rapport avec cette pratique a révélé ce qui suit.

4.2.2 **Puerto Rico.** La loi n° 118 du 30 juillet 2014 du Commonwealth de Porto Rico criminalise l’utilisation de dispositifs laser pour cibler des aéronefs ou des agents des forces de l’ordre dans le but de les empêcher de s’acquitter de leurs fonctions ou pour empêcher l’exploitation d’un véhicule et ce faisant, mettre en danger la sécurité de ce dernier et celle d’autres citoyens. L’article 3 de la loi punit un tel usage d’une amende maximale de 5 000 USD, d’une peine d’emprisonnement maximale de six mois, ou des deux, à la discrétion du tribunal.

4.2.3 **Les États-Unis d’Amérique** considèrent que le fait de cibler un aéronef au moyen d’un faisceau laser constitue un délit fédéral passible de lourdes amendes et d’une peine d’emprisonnement. La Federal Aviation Administration (FAA) a mis en place un système de suivi et de signalement des incidents de laser et travaille en collaboration avec les forces de l’ordre pour poursuivre les contrevenants. Les amendes de la FAA peuvent aller jusqu’à 250 000 USD par infraction et les peines d’emprisonnement jusqu’à cinq ans.

4.2.4 Au **Royaume-Uni**, l’Air Navigation Order (ordonnance sur la navigation aérienne) interdit la projection sur un aéronef de tout faisceau lumineux susceptible de distraire ou d’éblouir le pilote. Les sanctions comprennent des amendes et, dans les cas graves, des peines de prison. La British Airline Pilots’ Association (association britannique des pilotes de ligne, BALPA) a préconisé l’interdiction des rayons laser à l’échelle du pays.

4.2.5 **Canada.** En vertu de la réglementation canadienne, il est illégal d’utiliser un faisceau laser pour perturber l’équipage d’un aéronef, sous peine d’amendes pouvant atteindre 5 000 CAD. Cette utilisation peut aussi donner lieu à des poursuites pénales ou à une peine d’emprisonnement maximale de cinq ans. Transports Canada, qui supervise la réglementation de tous les modes de transport (aérien, maritime, ferroviaire ou routier) dans le pays, a lancé des campagnes de sensibilisation aux dangers posés par les pointeurs laser.

4.2.6 De plus, la loi canadienne sur la sécurité des produits de consommation régit l'importation, la vente et la publicité des pointeurs laser. Il est illégal de vendre ou d'importer des pointeurs laser dont la puissance maximale est de 5 milliwatts. Il est également illégal de faire de la publicité ou de vendre des pointeurs laser à toute personne de moins de 18 ans.

4.2.7 **Europe.** La norme de l'Union européenne pour la sécurité des lasers, EN 60825-1/A2:2002, contient des informations sur la classification des lasers en termes de sécurité, les calculs utiles en matière de sécurité, la prévention des risques et les principaux éléments à connaître par les responsables de la sécurité des lasers et par l'entreprise.

5. CONCLUSION

5.1 En raison de l'augmentation du nombre d'événements liés à l'utilisation abusive des rayons laser et de leur incidence négative sur la sécurité de la navigation aérienne, nous estimons qu'il est pertinent que le Comité juridique de l'OACI examine la question plus en profondeur et envisage la nécessité de définir des critères qui aident les États à élaborer une loi nationale destinée à sanctionner cette utilisation, laquelle peut constituer un crime ou un délit contre la navigation aérienne.