



NOTE DE TRAVAIL

COMITÉ JURIDIQUE – 39^e SESSION

(Montréal, 25 – 28 juin 2024)

Point 2 de l'ordre du jour : Examen du programme général des travaux du Comité juridique

**DISPOSITIONS RELATIVES À LA RESPONSABILITÉ CIVILE
EN MATIÈRE D'EXPLOITATION D'AÉRONEFS TÉLÉPILOTÉS (RPA)**

(Note présentée par la République dominicaine)

1. GÉNÉRALITÉS

1.1 L'OACI définit un système d'aéronef télépiloté (RPA) comme un aéronef non habité dont le vol est dirigé depuis un poste de télépilotage. Compte tenu de la croissance spectaculaire de ce mode de transport, notamment des innovations dans la fabrication et l'exploitation de ces aéronefs, l'OACI a pris des mesures pour assurer la sécurité des vols de RPA en tenant compte de leur nature.

1.2 En mars 2015, l'OACI a tenu un symposium sur les aéronefs télépilotés, et le Conseil de l'OACI, à sa 222^e session en mars 2021, a adopté un amendement de l'Annexe 8 – *Navigabilité*, qui porte sur les obligations en matière de certification des avions et des hélicoptères télépilotés et sur les stations de télépilotage (RPS) à partir desquelles ils sont exploités. Les nouvelles dispositions sont entrées en vigueur le 12 juillet 2021 et deviendront applicables le 26 novembre 2026.

2. ANALYSE

2.1 Les RPA sont utilisés davantage au quotidien dans diverses activités, notamment pour promouvoir des innovations en matière de développement technologique, et dans nombre d'activités différentes (loisirs, géologie, archéologie, foresterie, recherche de personnes, soins médicaux, lutte contre les incendies et sauvetage). Les États utilisent des RPA pour la surveillance des frontières et pour des activités liées aux flux migratoires et au trafic de drogue. Dans le domaine commercial, ils sont de plus en plus utilisés pour le transport de marchandises, l'agro-industrie, la photographie aérienne et la cartographie, entre autres activités.

2.2 L'essor des vols RPA représente un défi pour ce qui est de maintenir la sécurité de l'espace aérien contrôlé par les États. Plusieurs États ont ainsi élaboré des réglementations spécifiques – en dehors des normes de navigabilité contenues dans l'Annexe 8 – pour l'immatriculation de ces aéronefs, la délivrance de licences aux pilotes visant à certifier leurs capacités et leur bonne condition physique, la délimitation de l'exploitation dans certaines zones et les restrictions à l'exploitation à proximité des aéroports et des aérodromes.

¹ Version espagnole fournie par la République dominicaine

2.3 À la 41^e session de l'Assemblée de l'OACI, la Commission juridique a examiné la note de travail A41-WP/327, dans laquelle la République dominicaine a noté la nécessité pour les États membres de disposer d'un régime juridique international visant à déterminer les montants et la couverture de la responsabilité civile découlant de l'exploitation d'aéronefs télépilotes (drones), compte tenu du développement spectaculaire de ce type d'aéronefs et des innovations touchant à leur utilisation dans diverses activités de transport aérien de passagers et de marchandises, le travail aérien (par exemple, photographie et enregistrement, cartographie aérienne, agriculture et agro-industrie), les unités médicales d'urgence et le transport de médicaments vers des lieux éloignés, entre autres activités commerciales et non commerciales.

2.4 Cette note de travail a fait ressortir la nécessité de déterminer le régime applicable à l'introduction d'une demande d'indemnisation pour un dommage causé par un aéronef télépilote ainsi que les critères à prendre en compte en ce qui concerne l'étendue du dommage, la nature de l'opération (interne, commerciale ou récréative) et le lien de causalité direct entre un acte et l'existence d'un dommage.

2.5 Dans cette note, la République dominicaine a également relevé l'absence de critères unifiés concernant la couverture de la responsabilité civile pour les dommages qui pourraient être causés par des opérations de RPA à des personnes ou à des marchandises en cours de transport, ou encore à des biens ou personnes se trouvant au sol. Plusieurs délégations ont exprimé leur appui, et le Secrétariat de l'OACI, après avoir fait bon accueil à la note de travail, a noté que les questions importantes qui y étaient soulevées pourraient être traitées dans le cadre du point existant du programme des travaux relatif aux aéronefs non habités (sans pilote). Le Secrétariat a proposé que la note de travail soit renvoyée pour examen au Groupe d'étude du Secrétariat sur les questions juridiques relatives aux aéronefs sans pilote (SSG-LIPA).

2.6 À ce jour, certains États ont formulé des règlements visant à apporter une réponse nationale à la question de la couverture en responsabilité civile pour des dommages causés par des aéronefs télépilotes. Le règlement d'exécution (UE) 2019/947 de la Commission européenne sur l'exploitation d'aéronefs sans équipage à bord, en vigueur depuis juillet 2021, en est un exemple. Ce règlement établit l'obligation d'avoir une assurance responsabilité civile pour tous les vols effectués par des drones, à l'exception des vols militaires. Il prévoit également que la couverture peut varier selon le type d'activités à mener et les zones où l'aéronef est exploité.

2.7 Pour les vols effectués avec des aéronefs télépilotes ou des drones, l'Agence nationale de la sécurité aérienne de l'Espagne exige une police d'assurance couvrant la responsabilité civile pour les dommages causés à des tiers qui peuvent survenir pendant et en raison de l'exécution d'un vol, que ce soit à des fins récréatives ou professionnelles. Il est précisé que le paiement d'une couverture d'assurance n'exonère pas l'exploitant ou la personne responsable de toute responsabilité pour d'éventuels dommages ou blessures causés à des tiers.

2.8 La République dominicaine a fait des progrès en ce qui concerne la réglementation sur l'exploitation des aéronefs télépilotes, notamment en instaurant une obligation (règlement de l'aviation dominicaine RAD 48) concernant l'immatriculation et le marquage des petits aéronefs télépilotes ne pesant pas plus de 25 kg (55 lb), ainsi qu'un autre règlement (RAD 107) régissant l'exploitation des petits systèmes d'aéronefs télépilotes. Le cadre réglementaire national prévoit également des sanctions en cas de non-respect de la réglementation nationale en matière d'aviation.

2.9 La loi sur l'aviation civile (loi n° 491-06) de la République dominicaine, en son article 191 et suivants, établit la responsabilité civile d'un exploitant aérien national ou étranger en ce qui concerne les dommages causés à des passagers, à du fret et à des tierces parties au sol, ou encore en cas de décès. Cette loi comprend également des dispositions concernant la responsabilité civile en cas de collision d'aéronefs et la responsabilité civile des exploitants aériens.

2.10 S'agissant des dispositions de droit commun, le Code civil dominicain, en son article 1382, consacre le principe fondamental de la responsabilité civile pour les actes personnels, et dispose que « tout acte de l'homme qui cause un préjudice à autrui, oblige celui par la faute duquel il est arrivé à le réparer ». Il résulte de ce qui précède que, nonobstant l'absence d'un régime juridique spécifique régissant l'exploitation des drones, tout exploitant ou utilisateur de ces aéronefs peut être tenu civilement et pénalement responsable de telles opérations dans les cas applicables. L'article 1384 du Code civil dispose en outre que « toute personne est non seulement responsable des dommages causés de son propre fait, mais aussi des dommages causés par des personnes ou des objets dont elle a la charge ».

3. CONCLUSION

3.1 À la lumière de ce qui précède et compte tenu de l'importance de la question de la responsabilité civile découlant de l'exploitation d'aéronefs télépilotés (RPA/drones), la République dominicaine estime qu'il est important pour l'OACI de continuer d'élaborer des critères pouvant servir aux États pour établir leurs propres règlements, en tenant compte des progrès réalisés par certains États et groupes d'États ainsi que de la complexité et de la nature de ces vols et des risques qui en découlent.

— FIN —