Organisation de l'aviation civile internationale

LC/40-WP/2-11[1]
11/9/26

NOTE DE TRAVAIL

COMITÉ JURIDIQUE — 40e SESSION

(Montréal, 26 – 30 octobre 2026)

Point 2 : Examen du programme général des travaux du Comité juridique

ASPECTS JURIDIQUES INTERNATIONAUX DES OPÉRATIONS D'AÉRONEFS NON HABITÉS (SANS PILOTE) ET DE LEUR INTÉGRATION DANS L'AVIATION CIVILE

[Note présentée par l'Association latino-américaine de droit aéronautique et spatial (ALADA)]

1. INTRODUCTION

1.1 L'intégration des systèmes d'aéronefs télépilotés (RPAS) dans les opérations internationales implique l'application, à une nouvelle modalité opérationnelle, d'un régime juridique conçu avant leur développement. L'absence de pilote à bord n'exclut pas ces aéronefs du système juridique de l'aviation internationale, mais introduit des particularités qui devraient être prises en considération lorsqu'ils sont utilisés pour le transport international de marchandises.

1.2 L'article 8 de la Convention relative à l'aviation civile internationale (Chicago, 1944 – la « Convention de Chicago ») traite des aéronefs pouvant être pilotés sans pilote et soumet leur exploitation au-dessus du territoire d'un autre État à une autorisation spéciale. Sur cette base, le cadre international applicable aux RPAS s'est progressivement développé en vue de permettre leur intégration dans l'aviation civile internationale, tout en préservant les principes régissant la navigation aérienne.

1.3 Le présent document de travail examine, sous cet angle, le transport international de marchandises par RPAS et, en particulier, l'application de la Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international (Montréal, 1999 – la « Convention de Montréal »), ainsi que les particularités que ce mode de transport peut présenter dans le cadre du régime conventionnel existant.

2. ANALYSE

2.1 L'article 8 de la Convention de Chicago prévoit qu'aucun aéronef pouvant voler sans pilote ne peut survoler sans pilote le territoire d'un État contractant, sauf autorisation spéciale dudit État et conformément aux conditions de cette autorisation. L'exploitation internationale d'un RPA est donc

[1] Versions française, anglaise, arabe, chinoise, espagnole et russe fournies par l'Association latino-américaine de droit aéronautique et spatial (ALADA)

soumise au régime juridique régissant la navigation aérienne ainsi qu'à l'autorité de l'État dont l'espace aérien est appelé à être utilisé.

2.2 Le cadre international applicable à ces opérations a continué d'évoluer grâce à l'incorporation progressive de dispositions spécifiques aux RPAS. En 2024, le Conseil de l'OACI a adopté la Partie IV de l'Annexe 6, consacrée aux opérations internationales des systèmes d'aéronefs télépilotés, cadre qui a continué d'évoluer en 2026. Parallèlement, le Groupe d'étude du Secrétariat sur les questions juridiques relatives aux aéronefs sans pilote (SSG-LIPA) a poursuivi son examen de l'application et de l'interprétation des instruments internationaux en ce qui concerne les opérations faisant intervenir des aéronefs sans pilote.

2.3 Lorsqu'une opération internationale de RPAS implique le transport de marchandises, la détermination du régime juridique applicable au transport doit être examinée en complément des questions inhérentes à la navigation aérienne. Le document LC/36-WP/2-4 a examiné les régimes internationaux de responsabilité applicables aux opérations de RPAS et, en particulier, la Convention de Montréal, en considérant que son article 1 ne fait pas de distinction selon que le transport international est effectué par un aéronef avec pilote à bord ou par un aéronef télépiloté.

2.4 Cette approche permet d'intégrer le transport international de marchandises par RPAS dans le régime de la Convention de Montréal, qui contient notamment des dispositions relatives à la documentation du transport et à la responsabilité en cas de destruction, de perte, d'avarie ou de retard des marchandises. L'absence de pilote à bord ne détermine pas, à elle seule, la nécessité d'un régime autonome.

2.5 Sur cette base, l'ALADA considère qu'il convient de progresser dans la détermination de critères tenant compte des particularités du transport international de marchandises par RPAS, notamment des questions de preuve, de l'application du concept de garde des marchandises et des différentes configurations de prestation des services.

3. CONCLUSIONS

3.1 Les opérations internationales effectuées par des RPAS relèvent du cadre juridique de l'aviation civile internationale, qui reconnaît la nature particulière des aéronefs sans pilote et préserve l'autorité des États à l'égard des opérations effectuées dans leur espace aérien.

3.2 Lorsque ces opérations comprennent le transport international de marchandises, la Convention de Montréal constitue le régime juridique applicable. L'évolution de ce mode de transport justifie qu'il soit procédé à un examen plus approfondi de ses particularités et des critères nécessaires à sa bonne application.

4. MESURE PROPOSÉE AU COMITÉ

4.1 Le Comité juridique est invité à :

a) prendre note des considérations exposées dans la présente note de travail ;

b) examiner s'il serait souhaitable, dans le cadre des travaux en cours, d'approfondir l'examen de l'application de la Convention de Montréal au transport international de marchandises par RPAS ainsi que des critères permettant de prendre en compte les particularités de ce mode de transport.

— FIN —