



NOTE DE TRAVAIL

TREIZIÈME CONFÉRENCE DE NAVIGATION AÉRIENNE

Montréal (Canada), 9 – 19 octobre 2018

COMITÉ A

Point 5 : Questions émergentes

5.2 : Vols en-dessous de 1000 ft

FACILITER LES VOLS D'AÉRONEFS NON HABITÉS AU-DESSUS DE LA HAUTE MER

(Note présentée par les États-Unis)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

Alors que le marché des systèmes d'aéronef non habité (UAS)¹ continue de se développer rapidement et connaît une croissance importante, la question toute récente des vols d'UAS au-dessus de la haute mer se pose. Le cadre actuel régissant les vols au-dessus de la haute mer ne permet pas aux États et/ou à leurs autorités compétentes d'autoriser des UAS non certifiés à accéder à leur espace aérien en toute sécurité. La présente note recommande une approche afin que l'OACI et les États résorbent cette lacune et prennent en charge l'intégration continue et en toute sécurité de ces nouveaux venus non traditionnels dans le secteur de l'aviation.

Suite à donner : La Conférence est invitée à approuver la recommandation figurant au paragraphe 3.1.

1. INTRODUCTION

1.1 La croissance rapide et planétaire de la demande pour les vols de systèmes d'aéronef non habité (UAS) stimule l'arrivée de milliers de nouveaux venus en aviation et d'une multitude de nouveaux produits et services qui doivent être intégrés dans le cadre aéronautique mondial. La question des vols d'UAS en mer se pose. Dans cet environnement, les UAS sont utilisés dans des entreprises commerciales comme la découverte de poissons, la recherche atmosphérique et les inspections de plateformes pétrolières ; et dans des activités gouvernementales comme la prise de mesures météorologiques in situ, la vérification de la conformité des pêches, la recherche et le sauvetage, et les opérations visant la sûreté.

1.2 La *Convention relative à l'aviation civile internationale* (Doc 7300) reconnaît que les États sont souverains sur l'espace aérien qui se trouve au-dessus de leur territoire, le territoire incluant les régions terrestres et les eaux territoriales adjacentes à celui-ci. L'espace aérien au-delà des eaux territoriales d'un État est considéré comme un espace aérien international ou un espace aérien au-dessus de la haute mer, et les aéronefs employés à la navigation internationale sont soumis à des exigences de

¹ À l'exclusion des ballons libres non habités.

certification, notamment d'avoir à bord un certificat de navigabilité². Toutefois, les normes et les éléments indicatifs en matière d'aviation internationale applicables à la haute mer n'ont pas été rédigés en ayant les UAS à l'esprit, et la conformité avec les exigences actuelles peut être difficile, peu pratique ou, dans certains cas, impossible.

2. ANALYSE

2.1 Alors que le nombre d'UAS volant dans le monde continue de croître, la demande pour les activités d'UAS en mer augmentera assurément. Faciliter les vols d'UAS au-dessus de la haute mer appuierait bon nombre d'entreprises ayant un poids économique important comme les industries de transport océanique, les industries pétrolières et gazières. L'OACI et les États membres doivent collaborer afin de s'assurer que les mesures réglementaires suivent le rythme de ces innovations et appuient un système aéronautique mondial axé sur la sécurité et l'efficacité.

2.2 Des dispositions existent actuellement pour les vols d'UAS au-dessus de la haute mer effectués par des aéronefs d'État et des systèmes d'aéronef télépiloté (RPAS) certifiés³, mais l'établissement de procédures de certification de type et de certification de navigabilité pour l'industrie en croissance rapide des UAS présente des défis importants pour les États. Dans de nombreux cas, elle peut ne pas représenter nécessairement une mesure de sécurité basée sur les caractéristiques ou les capacités d'exploitation de l'aéronef. La certification peut ne pas être pratique ni raisonnable pour les UAS qui, par exemple, ne transportent pas de passagers ou de fret ou qui ne volent pas au-delà de la visibilité directe du télépilote. Au lieu de la certification, diverses mesures de sécurité opérationnelle basées sur le risque sont à la disposition des États, comme celle qui consiste à établir des limites quant au moment et au lieu où les vols d'UAS peuvent être autorisés ou à demander aux exploitants de démontrer qu'ils peuvent voler en toute sécurité sans mettre en danger les personnes ou les biens au sol et dans les airs.

2.3 Les normes et les éléments indicatifs de l'aviation internationale⁴ comprennent des exigences relatives à la mise en œuvre de systèmes de gestion de la sécurité par les fournisseurs de services aéronautiques pour s'assurer que les risques sont systématiquement analysés, évalués et maîtrisés jusqu'à un niveau acceptable. Néanmoins, le cadre actuel qui régit les vols au-dessus de la haute mer n'accorde pas aux États et/ou à leurs autorités compétentes qui fournissent des services de la circulation aérienne (ATS) dans la haute mer la capacité d'établir des procédures permettant aux UAS non certifiés d'accéder à leur espace aérien en toute sécurité et, par conséquent, les États ne sont pas en mesure de prendre en charge les nombreuses activités des UAS en mer qui sont à venir. En particulier, les États sont limités dans leur pouvoir de promulguer des procédures pour la délivrance de permis ou d'autorisations de vols d'UAS, ainsi que des procédures opérationnelles et des éléments indicatifs associés.

2.4 La présente note constate une insuffisance dans les dispositions actuelles qui nécessitent que l'OACI et les États prennent des mesures pour faciliter l'intégration en toute sécurité des UAS et recommande une approche afin que les États et/ou leurs autorités compétentes favorisent une augmentation des vols d'UAS dans la haute mer tout en continuant d'assurer la sécurité des autres vols d'aéronefs dans cet espace aérien.

² Articles 31 et 29 de la *Convention relative à l'aviation civile internationale*, respectivement.

³ L'Annexe 2, *Règles de l'air*, définit les RPAS comme suit : Aéronef télépiloté, poste ou postes de télépilotage connexes, liaisons de commande et de contrôle nécessaires et tout autre composant spécifié dans la conception de type.

⁴ Annexe 19, *Gestion de la sécurité*, et *Manuel de la gestion de la sécurité*, respectivement.

3. CONCLUSION

3.1 La Conférence est invitée à approuver la recommandation suivante :

Recommandation 5.2/x – Permettre les vols d’aéronefs non habités au-dessus de la haute mer

Il est recommandé que la Conférence :

- a) demande à l’OACI d’élaborer sans tarder une solution visant à traiter la question des UAS non certifiés dans les dispositions actuelles de la Convention relative à l’aviation civile internationale applicables à la navigation aérienne internationale afin d’aider les États à autoriser les vols d’UAS dans l’espace aérien au-dessus de la haute mer et à faciliter l’intégration continue et en toute sécurité de ces nouveaux venus dans le cadre aéronautique mondial ;
- b) demande instamment aux États d’appuyer l’OACI dans l’élaboration d’une solution pour approuver les vols au-dessus de la haute mer des UAS non certifiés, y compris l’élaboration de procédures qui sont conformes aux principes de la gestion de la sécurité et qui prennent en considération les capacités de performance de l’aéronef et les évaluations des risques opérationnels.

— FIN —