

ASSEMBLÉE — 39<sup>e</sup> SESSION

## COMMISSION JURIDIQUE

## Point 47 : Autres questions à examiner par la Commission juridique

## DÉFINITION JURIDIQUE DES SYSTÈMES D'AÉRONEFS TÉLÉPILOTÉS

(Note présentée par le Brésil)

## RÉSUMÉ ANALYTIQUE

L'OACI a publié des documents techniques sur les RPAS pour susciter des discussions et établir des éléments de terminologie et des lignes directrices. Les documents techniques de l'OACI portent sur certains sujets concernant l'exploitation des RPAS, comme les règles de navigation, les marques de nationalité de l'aéronef, les immatriculations, les enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation. Cependant, certains autres aspects du cadre réglementaire international ne sont pas abordés dans les documents techniques de l'OACI, comme la certification des équipements, les licences de pilote et l'exploitation des aéronefs. Le Brésil est d'avis qu'un cadre juridique plus complet définissant explicitement les RPAS comme des aéronefs soumis à toutes les SARP de l'OACI représenteraient une évolution importante dans la réglementation internationale des RPAS.

**Suite à donner :** L'Assemblée est invitée à :

- prendre note de la définition du terme « aéronef » adoptée par la loi brésilienne ;
- recommander que ce sujet soit inscrit à l'ordre du jour du comité juridique pour la prochaine période triennale en vue d'améliorer et de clarifier la définition de la notion de systèmes d'aéronefs télépilotés en tant qu'aéronef, en tenant compte des conclusions et des évolutions du groupe d'experts RPAS.

<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note de travail concerne l'ensemble des objectifs stratégiques.
<i>Implications financières :</i>	Pas d'autres implications financières.
<i>Références :</i>	Convention relative à l'aviation civile internationale et ses Annexes 2, 7 et 13 Cir 328/2011 Doc 10019

## 1. INTRODUCTION

1.1 En tenant compte de l'objectif de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) d'établir un cadre fondamental pour la réglementation internationale de l'industrie de l'aviation et au vu des documents techniques de l'OACI sur le sujet des systèmes d'aéronefs télépilotes (RPAS), il apparaît que l'Organisation n'a pas encore pris position de manière ferme sur la classification des RPAS en tant qu'aéronefs, soumis à l'ensemble des normes et pratiques recommandées de l'OACI.

## 2. DISCUSSION

2.1 L'OACI a publié des documents techniques sur le sujet en vue de susciter des discussions et d'établir des éléments de terminologie et des lignes directrices. Certains exemples de documents techniques sur les RPAS sont la circulaire 328/2011 et le Doc 10019. Au nombre des lignes directrices établies par l'OACI sur le sujet, l'une d'elles revêt une importance particulière, car elle concerne la sécurité de l'exploitation des RPAS. Le document précise que l'exploitation des RPAS n'entraînera pas plus de risques significatifs pour les personnes et les biens au sol que ceux que représentent déjà les aéronefs pilotés.

2.2 De plus, les documents techniques de l'OACI traitent également d'autres sujets liés à l'exploitation des RPAS, comme les règles de navigation, les marques de nationalité et l'immatriculation des appareils, les accidents d'aviation et les enquêtes. Ces sujets figurent dans divers amendements des Annexes 2, 7 et 13 de la Convention de Chicago. Néanmoins, il existe certains aspects pertinents du cadre réglementaire international qui ne sont pas traités dans les documents techniques de l'OACI, comme la certification des équipements, la délivrance des licences aux pilotes, les conditions d'exploitation et les incidences sur la sécurité. Pour ces sujets, il semble avoir un vide réglementaire du fait que les RPAS ne sont pas pleinement définis comme des aéronefs dans les normes réglementaires actuelles.

2.3 D'une part, tous reconnaissent que des discussions plus poussées seront nécessaires pour aboutir à des développements majeurs dans la réglementation internationale des RPAS. D'autre part, il est reconnu qu'un cadre juridique plus complet définissant explicitement les RPAS comme des aéronefs soumis à toutes les SARP de l'OACI, pourrait permettre une évolution importante dans ces discussions.

2.4 Sans une définition précise d'un RPAS comme un aéronef, avec les conséquences réglementaires que cela implique, le champ des futures discussions ne sera pas clairement délimité.

2.5 Au Brésil, la définition juridique d'un aéronef est contenue dans l'article 106 du code de l'aéronautique brésilien qui stipule : « *sont considérés comme des aéronefs tous les dispositifs manœuvrables en vol qui sont capables de se sustenter en l'air et de circuler dans l'espace aérien par des réactions aérodynamiques, avec la capacité de transporter des personnes ou des objets* ». Sur la base de cette définition, les autorités de l'aviation civile brésilienne ont édicté des règlements présumant qu'un RPAS est effectivement un aéronef.

2.6 En conséquence, une future SARP précisant sans équivoque qu'un RPAS est un aéronef constituerait une solide fondation pour développer ce thème du point de vue des États membres.

2.7 Il n'existe actuellement aucune directive claire de l'OACI à cet égard, ce qui rend encore plus difficile d'établir la compétence des autorités de l'aviation civile sur ce sujet dans leurs pays respectifs.

### 3. CONCLUSION

3.1 Compte tenu des constatations ci-dessus, nous considérons que l'Assemblée devrait directement recommander que ce sujet soit inscrit à l'ordre du jour du Comité juridique pour la prochaine période triennale en vue d'améliorer et de clarifier la définition du concept de systèmes d'aéronefs télépilotés considérés comme des aéronefs à part entière, en tenant compte des conclusions et des travaux du Comité d'experts sur les RPAS. Une définition plus claire et sans équivoque permettrait aux États membres d'établir leur propre réglementation interne sur la base de directives normatives établies par l'OACI.

— FIN —