



## ASSEMBLÉE — 39<sup>e</sup> SESSION

### COMMISSION TECHNIQUE

#### Point 33 : Sécurité de l'aviation et surveillance et analyse de la navigation aérienne

#### INTÉGRATION DES SYSTÈMES D'AÉRONEF TÉLÉPILOTÉ (RPAS)

(Note présentée par la République dominicaine)

#### RÉSUMÉ ANALYTIQUE

Ces dernières années, l'innovation et la création de systèmes d'aéronef télépiloté (RPAS) ont fait de grands progrès et tout un chacun peut maintenant devenir propriétaire de tels systèmes ; on ne saurait donc faire fi des systèmes d'aéronef télépiloté, qui dépasseront bientôt en nombre et en quantité de vols les aéronefs pilotés.

Comme elle constitue une véritable préoccupation pour la sécurité de l'aviation pilotée, cette nouvelle composante est en voie d'être intégrée dans le système d'aviation existant. En conséquence, il est indispensable d'établir un cadre réglementaire pour intégrer les RPAS de façon sûre et efficace. La République dominicaine a commencé à le faire en publiant des règlements provisoires sur l'accréditation des aéronefs et des personnes, complétés par des activités d'information et d'éducation.

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

- a) à charger le Secrétariat de l'OACI de publier des éléments indicatifs pour permettre aux États de se doter de règlements visant à assurer la sécurité de l'exploitation des RPAS et à permettre aux exploitants de RPAS d'appliquer des principes de gestion de risque dans leur exploitation ;
- b) à s'assurer que l'OACI rédige des lignes directrices pour soutenir le développement de technologies permettant de contrôler et de superviser les RPAS et pour étayer les mesures de supervision et de sécurité opérationnelle adoptées par les États ;
- c) à promouvoir des campagnes de sensibilisation pour informer les usagers de l'impact de leurs actions et les inciter à respecter les règlements existants ;
- d) à encourager la formation à l'intérieur des États de spécialistes, pour renforcer les connaissances sur les progrès régionaux et mondiaux dans ce domaine, ce qui favoriserait des alliances stratégiques avec les groupes de parties prenantes (universités, fabricants, prestataires de services, usagers, associations et organisateurs d'événements) qui peuvent grâce à leur influence promouvoir un développement adéquat des RPAS ;
- e) à promouvoir la normalisation des RPAS à l'échelle mondiale, principalement en ce qui concerne la terminologie et la classification des RPAS selon leur poids et leur utilisation, ainsi que des exigences de formation minimale pour la délivrance de certificats d'exploitants de RPAS, en vue d'une reconnaissance possible entre les États.

<sup>1</sup> Version espagnole fournie par la République dominicaine.

<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note de travail se rapporte à l'Objectif stratégique Sécurité.
<i>Incidences financières :</i>	Les activités visées dans la présente note seront entreprises sous réserve des ressources prévues au budget-programme ordinaire de 2017-2019 ; des ressources additionnelles peuvent cependant être nécessaires selon les décisions prises par l'Assemblée.
<i>Références :</i>	Doc 10019, <i>Manuel sur les systèmes d'aéronef télépiloté (RPAS)</i> Cir 328, <i>Systèmes d'aéronef sans pilote (UAS)</i> Résolution 008-2015 de l'Institut dominicain de l'aviation civile réglementant l'utilisation et l'exploitation des RPAS sur le territoire national

## 1. INTRODUCTION

1.1 Le 15 juillet 2015, l'Institut dominicain de l'aviation civile (IDAC), autorité de l'aviation civile de la République dominicaine, a adopté la résolution numéro 008-2015 réglementant l'utilisation et l'exploitation des systèmes d'aéronef télépiloté et des drones sur le territoire national.

1.2 Ce règlement a été publié à titre provisoire en attendant la publication par l'OACI d'éléments indicatifs sur l'application d'une réglementation sur l'exploitation sécuritaire des RPAS.

1.3 Conformément à ce règlement provisoire, des activités de formation et de sensibilisation – séminaires, réunions et tables rondes organisés avec des groupes de parties prenantes – ont été menées pour promouvoir la sécurité opérationnelle et gérer l'impact de l'exploitation des RPAS sur les vols d'aéronefs pilotés.

1.4 D'octobre 2015 à juillet 2016, l'IDAC a délivré des permis spéciaux d'exploitation de RPAS, immatriculé des RPAS et engagé des procédures de délivrance de certificats à des exploitants de RPAS.

## 2. ANALYSE

2.1 En raison du grand intérêt manifesté par des personnes et des organismes qui organisent ou souhaitent organiser des activités opérationnelles RPAS et par des établissements de formation qui collaborent à des projets d'innovation technologique, la tendance est maintenant à concevoir des RPAS plus efficaces pour répondre aux besoins d'une industrie en pleine expansion.

2.2 Le nombre de RPAS survolant des zones urbaines et habitées constitue une justification primordiale pour la publication de règlements visant à assurer la sécurité des vols et à établir des règles d'exploitation claires.

## 3. SURVEILLANCE

3.1 La surveillance des vols de RPAS doit mettre l'accent sur la sécurité opérationnelle et l'observation des règlements par les usagers et les exploitants. Compte tenu de la complexité des vols et de leur nombre, il est peu probable que l'autorité de l'aviation civile puisse superviser efficacement toutes

les activités RPAS, et des alliances stratégiques avec différentes autorités de sécurité publique doivent donc être formées.

3.2 Il est nécessaire que l'OACI édicte des lignes directrices pour soutenir le développement de technologies de surveillance et de supervision des RPAS.

3.3 Il est également nécessaire d'élaborer des éléments indicatifs qui permettent aux exploitants de RPAS d'appliquer des principes de gestion de risque dans leur exploitation.

#### 4. **DÉFIS**

4.1 Il importe de mener une campagne de sensibilisation conviviale et efficace pour mieux faire comprendre aux usagers l'impact de leurs actions et assurer le respect des règlements.

4.2 Compte tenu de l'émergence de nouvelles applications de la technologie disponible, l'OACI doit exercer son leadership en restant à l'avant-garde de la formulation de règlements sur les RPAS qui couvrent toutes les utilisations possibles de ces systèmes. On peut citer par exemple les projets publics et/ou commerciaux de réseaux indépendants de transport de marchandises utilisant des RPAS.

4.3 Un autre facteur important à prendre en compte est la tendance parmi les exploitants certifiés par les autorités de l'aviation civile pour effectuer des tâches aéronautiques à utiliser les RPAS pour de telles activités, comme la photogrammétrie, la fumigation, le tournage de films et la publicité aéronautique.