



ASSEMBLÉE — 39^e SESSION

COMMISSION TECHNIQUE

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

SYSTÈMES D'AÉRONEFS TÉLÉPILOTÉS (RPAS)

(Note présentée par la Slovaquie au nom de l'Union européenne, de ses États membres¹ et des autres États membres de la Conférence européenne de l'aviation civile², et par EUROCONTROL)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

Le développement de l'industrie des systèmes d'aéronefs télépilotes (RPAS) s'est accéléré ces dernières années. L'industrie des petits RPAS en particulier semble être la plus dynamique. Afin de faire face à cette réalité croissante, un certain nombre d'États ont élaboré des dispositions régissant l'utilisation des RPAS.

Alors qu'on prévoit qu'une grande partie des activités liées aux RPAS demeure en dehors des attributions habituelles de l'OACI et soulève des questions autres que celle de la sécurité, l'exploitation de RPAS finira par faire partie de l'aviation civile internationale. C'est pourquoi l'OACI devrait accorder la priorité à l'élaboration de dispositions qui appuieraient l'établissement d'un cadre juridique pour l'exploitation de RPAS dans les États contractants de l'OACI. De plus, il est nécessaire d'assurer la cohérence mondiale des dispositions adoptées aux échelles nationale, régionale et internationale.

Suite à donner : L'Assemblée est invitée :

- a) à demander à l'OACI de déterminer les éventuels obstacles au développement de l'industrie des RPAS dans la Convention de Chicago, les normes et pratiques recommandées (SARP) et les documents connexes, et de prendre les mesures qui s'imposent tout en assurant la sécurité et la sûreté des vols ;
- b) à demander à l'OACI de favoriser un cadre cohérent pour l'exploitation de RPAS au moyen de dispositions uniformes régissant l'exploitation internationale de RPAS en tenant compte des évolutions en cours aux échelles nationale, régionale et internationale [p. ex. les Autorités conjointes pour la réglementation des systèmes non habités (JARUS)] ;
- c) à prier instamment l'OACI et ses États contractants d'axer leurs activités menées dans le cadre de l'Organisation sur des tâches essentielles, à savoir l'aviation civile internationale et l'exploitation internationale de RPAS, et de continuer à accorder la priorité aux travaux en cours dans ce domaine, en tenant compte de la nécessité d'adopter une approche réglementaire flexible, fondée sur les risques et novatrice.

¹ Allemagne, Autriche, Belgique, Bulgarie, Chypre, Croatie, Danemark, Espagne, Estonie, Finlande, France, Grèce, Hongrie, Irlande, Italie, Lettonie, Lituanie, Luxembourg, Malte, Pays-Bas, Pologne, Portugal, République tchèque, Roumanie, Royaume-Uni, Slovaquie, Slovénie et Suède.

² Albanie, Arménie, Azerbaïdjan, Bosnie-Herzégovine, Géorgie, Islande, L'ex-République yougoslave de Macédoine, Monaco, Monténégro, Norvège, République de Moldova, Saint-Marin, Serbie, Suisse, Turquie et Ukraine.

<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note de travail se rapporte à tous les objectifs stratégiques.
<i>Incidences financières :</i>	Les activités mentionnées dans la présente note seront entreprises sous réserve de la disponibilité de ressources dans le budget-programme ordinaire 2017-2019 et/ou de contributions extrabudgétaires.
<i>Références :</i>	Convention relative à l'aviation civile internationale et ses Annexes A39-WP/107

1. INTRODUCTION

1.1 L'exploitation de systèmes d'aéronefs télépilotes (RPAS)³ ne représente aujourd'hui qu'une part marginale de l'exploitation d'aéronefs dans le monde. Pourtant, on estime qu'environ 10 % des aéronefs de l'aviation civile seront non habités d'ici dix ans à peine. Le développement de l'industrie des RPAS résulte des progrès technologiques et de l'automatisation en pleine évolution. L'industrie des petits RPAS semble être la plus dynamique aujourd'hui.

1.2 Cela offre un nombre éventuellement illimité d'excellentes possibilités du point de vue économique mais aussi dans plusieurs autres domaines tels que les conditions sociales et les conditions de vie. Les RPAS sont aussi la source d'éléments et de principes nouveaux qui transformeront considérablement le secteur de l'aviation.

1.3 Une approche réglementaire pour les RPAS devrait se fonder sur les principes de sécurité et de sûreté de l'aviation tout en tenant compte des caractéristiques particulières de la technologie et de l'exploitation connexe qui évoluent rapidement. Cette approche réglementaire devrait aussi s'étendre aux autres formes d'exploitation d'aéronefs non habités.

2. ANALYSE

2.1 Défis

2.1.1 L'industrie des RPAS est en pleine croissance tandis que l'élaboration de normes internationales proportionnées tenant compte de la diversité des RPAS et de leur exploitation est à la traîne. L'exploitation de RPAS sans cadre réglementaire adapté à sa complexité peut compromettre la sécurité et la sûreté de l'aviation. De plus, l'exploitation de RPAS offrant beaucoup plus de possibilités que l'exploitation habituelle d'aéronefs habités, les risques en matière de sécurité sont décuplés.

2.1.2 La diversité des RPAS et de leur exploitation permet de déterminer deux types principaux de difficultés : celles que posent les gros RPAS qui seront intégrés à la navigation aérienne internationale et celles que posent les petits RPAS qui, bien que n'étant pas destinés à effectuer des vols internationaux, pourraient compromettre la sécurité de l'aviation civile lorsqu'ils sont exploités à proximité de vols internationaux ou dans le même environnement que ceux-ci.

³ À des fins de simplification, le terme RPAS est employé dans la présente note de travail, mais il est entendu que d'autres termes comme UAV, UAS, aéronef non habité et drones pourraient être employés par des États pour désigner cette nouvelle catégorie d'aéronefs.

2.1.3 Les RPAS se développant grâce à l'innovation technologique, leur utilisation devrait être régulée dans les meilleurs délais et de manière appropriée en évitant de réguler à outrance une activité dont les caractéristiques ne sont pas encore bien connues et semblent très dynamiques et évolutives. Toute intervention régulatrice devrait être axée sur les performances et fondée sur les risques, dans le but de maintenir et de renforcer la sécurité, la sûreté, l'efficacité opérationnelle, l'efficacité économique et l'efficacité environnementale du transport aérien. Les règles relatives aux RPAS devraient être proportionnées et flexibles afin de tenir compte de la diversité des équipements et de leur utilisation.

2.1.4 Les activités liées aux RPAS réunissent des parties ne possédant pas d'expérience et/ou de connaissance du cadre dans lequel les vols habités classiques sont effectués. Ainsi, les États contractants devraient apporter leur appui à ces activités lorsqu'il y a lieu (p. ex. fournir des informations relatives au cadre, faciliter les activités de formation, élaborer des orientations, etc.).

2.2 *Initiatives en cours et leurs justifications*

2.2.1 Pour faire face à la croissance de l'exploitation de RPAS que l'on constate un peu plus chaque jour, un certain nombre d'États ont élaboré ou s'emploient à élaborer des dispositions réglementant l'utilisation de RPAS dans un contexte national ou régional (cf. l'importante note d'information A39-WP/107 qui porte sur les changements récents du cadre de l'Union européenne).

2.2.2 À l'échelle mondiale, l'Article 8 de la Convention de Chicago établit des principes de haut niveau concernant les aéronefs sans pilote qui devront être examinés lors des travaux de l'OACI visant à élaborer des dispositions relatives à l'intégration des différentes composantes des RPAS au système de l'aviation.

2.2.3 Outre l'OACI, les Autorités conjointes pour la réglementation des systèmes non habités (JARUS) forment un groupe mondial d'experts en matière de réglementation provenant des États et entretiennent des liens forts avec l'industrie. Elles ont pour mission de recommander un ensemble unique d'exigences techniques, opérationnelles et en matière de sécurité pour tous les éléments liés à l'exploitation sécuritaire des RPAS.

2.2.4 Ces initiatives sont importantes pour deux raisons. Premièrement, les petits RPAS permettent une exploitation inconcevable pour l'aviation classique avec pilote. Cela augmente le nombre de mesures possibles pour atténuer les risques devant faire l'objet de réglementation et, de ce fait, les dispositions doivent devenir plus flexibles que celles se rapportant à l'aviation avec pilote.

2.2.5 Deuxièmement, les dispositions conçues à l'origine pour remédier aux problèmes de sécurité visent aussi d'autres objectifs : par exemple, l'enregistrement ou l'exigence d'identification pour des raisons de sécurité facilite également le travail des forces de police ou de sécurité. Bien qu'elles ne s'inscrivent pas dans le champ de compétences de l'OACI, les questions telles que la vie privée ou la protection de données doivent être prises en compte afin de garantir l'acceptation générale de toute proposition de cadre international pour les RPAS. Les questions susmentionnées mettent en évidence la nécessité d'assurer une coordination efficace entre les initiatives lancées par des États contractants dans le cadre du JARUS et les travaux menés par l'OACI dans le cadre de ses attributions.

2.3 *Nécessité d'adopter rapidement une approche cohérente à l'échelle mondiale*

2.3.1 Alors que la plupart des activités actuelles concernant les RPAS ne font pas partie de l'aviation civile internationale et peuvent demeurer en dehors des attributions habituelles de l'OACI, il est clair que les technologies de RPAS seront aussi utilisées pour les aéronefs effectuant des vols

internationaux. Il est donc nécessaire que les États contractants élaborent le cadre juridique de l'OACI qui actualiserait l'application de l'Article 8 de la Convention de Chicago et faciliterait l'exploitation d'aéronefs sans pilotes. Ces éléments viennent à l'appui de l'apport d'une plus grande flexibilité aux dispositions de l'OACI.

2.3.2 Dans le programme des travaux de l'OACI, la priorité devrait ainsi être davantage accordée aux travaux en cours menés au sein de l'Organisation visant à élaborer des dispositions pour appuyer l'intégration des RPAS à l'aviation civile internationale classique. Cela aiderait les États à élaborer des cadres juridiques nationaux ou régionaux et garantirait l'uniformité générale des dispositions locales et mondiales.

2.3.3 En ce qui concerne le fait que l'exploitation de RPAS présente un niveau de risques moindre, il est d'une importance critique que les dispositions relatives à l'aviation civile internationale sans pilote soient conçues en conséquence, sans nécessairement calquer les approches en matière de réglementation et la structure des règlements qui s'appliquent aux aéronefs habités.

2.3.4 L'OACI devrait aussi favoriser le partage d'informations entre États pour parvenir à une meilleure compréhension des risques que posent les RPAS en matière de sécurité.

2.3.5 Afin de faciliter la réalisation de ces objectifs, l'OACI est invitée à déterminer les éventuels obstacles au développement de l'industrie des RPAS dans les dispositions actuelles et les documents connexes.