



## ASSEMBLÉE — 41<sup>e</sup> SESSION

### COMMISSION JURIDIQUE

#### Point 41 : Programme des travaux de l'Organisation dans le domaine juridique

#### RESPONSABILITÉ CIVILE EN MATIÈRE DE SYSTÈMES D'AÉRONEF TÉLÉPILOTÉ (RPAS)

[Note présentée par la République dominicaine et appuyée par Aruba, le Belize, le Chili, la Colombie, le Costa Rica, l'Équateur, El Salvador, le Guatemala, le Honduras, la Jamaïque, le Mexique, le Nicaragua, le Panama, le Paraguay, l'Uruguay et le Venezuela (République bolivarienne du), États membres de la Commission latino-américaine de l'aviation civile (CLAC)]

#### RÉSUMÉ ANALYTIQUE

La présente note évalue la nécessité pour la communauté aéronautique internationale de disposer d'un régime juridique international qui donne aux États un instrument juridiquement valable pour déterminer la responsabilité civile en cas de lésions ou de préjudices causés par les opérations RPAS, compte tenu de la croissance de ces opérations tant à des fins de loisirs que de travail aérien tel que la photographie et l'enregistrement, la cartographie aérienne, l'agriculture et l'agro-alimentation, le transport de marchandises, les unités médicales d'urgence et la livraison de médicaments à des emplacements éloignés, entre autres activités commerciales.

**Suite à donner :** La Commission juridique est invitée à :

- a) demander au Conseil de l'OACI d'inclure la question de la responsabilité civile pour l'exploitation des RPAS dans le programme des travaux du Comité juridique de l'Organisation en vue de son examen et de l'élaboration éventuelle d'un instrument de droit aérien international.

<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note de travail se rapporte aux Stratégies d'exécution de soutien – Soutien du programme, Services juridiques et relations extérieures
<i>Incidences financières :</i>	Sans objet.
<i>Références :</i>	<i>Programme des travaux de l'Organisation dans le domaine juridique</i>

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

## 1. CONTEXTE

1.1 En ratifiant la *Convention relative à l'aviation civile internationale* de 1944 (*Convention de Chicago*), les États contractants se sont engagés à en respecter toutes les dispositions, ainsi que les normes adoptées ultérieurement par le Conseil et incorporées aux Annexes à la Convention. La *Convention de Chicago*, qui est le traité normatif le plus important du droit public international, a pour objectif principal, depuis sa conception, de faire en sorte que l'aviation civile se développe d'une manière sûre et ordonnée, sur la base de conditions justes et équitables.

1.2 L'article 8 stipule que : « 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 celle-ci. Chaque État contractant s'engage à faire en sorte que le vol d'un tel aéronef sans pilote dans des régions ouvertes aux aéronefs civils soit soumis à un contrôle qui permette d'éviter tout danger pour les aéronefs civils. »

1.3 En mars 2015, l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) a tenu un symposium sur les aéronefs télépilotes et a publié le Doc 10019 – *Manuel sur les systèmes d'aéronefs télépilotes (RPAS)*, qui présente aux États membres des orientations techniques et des éléments opérationnels pour l'intégration en toute sécurité des RPAS dans l'espace aérien non réservé ainsi qu'aux aéroports et aérodromes.

1.4 L'OACI définit un système d'aéronef télépilote (RPAS) comme un aéronef non habité dont le vol est dirigé depuis un poste de télépilotage.

1.5 À sa 222<sup>e</sup> session en mars 2021, le Conseil de l'OACI a adopté un grand nombre de normes et pratiques recommandées (SARP) relatives à la sécurité, dont les plus importantes concernent l'Annexe 8 – *Navigabilité*, et traitent des obligations de certification des avions et des hélicoptères télépilotes, outre la certification des postes de télépilotage (RPS) d'où ils sont dirigés. Les nouvelles dispositions sont entrées en vigueur le 12 juillet 2021 et deviendront applicables le 26 novembre 2026.

## 2. INTRODUCTION

2.1 Les systèmes de RPA repoussent les limites de l'innovation technologique et sont utilisés davantage quotidiennement dans nombre d'activités différentes : loisirs, géologie, archéologie, foresterie, recherche de personnes, soins médicaux, lutte contre les incendies et sauvetage. Au niveau des États, les RPAS sont utilisés pour la surveillance des frontières, et pour la lutte contre la migration illégale et le trafic de drogue. Sur le plan commercial, ce type d'aéronef permet de diversifier rapidement les utilisations : transport de marchandises, agro-alimentation, photographie et cartographie aériennes, entre autres activités.

2.2 Les RPAS stimulent l'activité économique des États, car ils encouragent l'innovation technologique, ce qui était leur raison d'être initiale. Les utilisateurs de ces nouveaux aéronefs ont aussi accès à une formation utile, ce qui renforce la productivité dans ce domaine.

2.3 La croissance de l'exploitation des RPAS représente un défi pour le maintien de la sécurité de l'espace aérien des États, qui ont dû élaborer des normes et mettre à jour ou modifier celles qui existaient, afin de veiller à ce que des règles d'exploitation de base soient appliquées dans l'espace aérien national, que ce dernier soit contrôlé ou non. Toutefois, étant donné qu'il s'agit d'une activité en développement, rien ou presque n'a été dit sur la responsabilité civile éventuelle qui pourrait en découler et sur les réponses

possibles aux préjudices qui pourraient être causés aux personnes et aux biens du fait de l'utilisation de ce type d'aéronef.

2.4 Chaque État a ses propres caractéristiques et exigences concernant l'aéronautique et les priorités et besoins des exploitants de RPAS. Afin d'apporter des réponses à cet égard, la République dominicaine a publié un règlement sur les exigences d'immatriculation et d'apposition de marques en ce qui concerne les petits aéronefs télépilotés (Règlement de l'aviation dominicaine RAD 48), qui prévoit qu'un RPAS ne dépassant pas 25 kg (55 lb) doit être enregistré auprès du département national d'immatriculation des aéronefs de l'Institut de l'aviation civile de la République dominicaine (IDAC), aux fins de la délivrance d'une carte d'enregistrement, qui ne constitue pas une immatriculation, mais un numéro visible et lisible, apposé à l'extérieur de l'équipement et sur sa télécommande. Des normes qui sanctionnent les infractions aux réglementations aériennes nationales ont également été intégrées dans le règlement sur les petits systèmes d'aéronefs télépilotés (RAD 107).

### 3. ANALYSE

3.1 L'intégration des RPAS dans l'espace aérien suppose la conformité aux normes de l'OACI, ainsi que le respect des réglementations nationales adoptées ou établies par les États. L'autorité doit établir des exigences pour la délivrance de certificats et de licences attestant que les aéronefs et le personnel possèdent les qualifications nécessaires pour assurer la surveillance des opérations correspondantes.

3.2 Les États doivent analyser plus avant la question de l'exploitation et des exigences qui y sont associées, et déterminer les avantages et les conséquences qui pourraient résulter de l'exploitation, comme le non-respect des normes de sécurité et l'application de sanctions éventuelles. Dans la présente note, nous aborderons la question de la responsabilité civile découlant de l'exploitation des RPAS.

3.3 En l'absence d'un instrument international réglementant la responsabilité de l'exploitant d'un RPA, il appartient à chaque État d'établir les règles selon lesquelles chaque exploitant de RPAS est civilement responsable des préjudices causés aux tiers au sol.

3.4 Toutefois, il est à noter qu'un aéronef télépiloté mal guidé dans un espace aérien contrôlé peut causer des dommages à un aéronef en vol. Dans ce cas, les questions suivantes se posent :

1. Quel est le cadre juridique applicable à la réparation légale en cas d'accident aéronautique?
2. Quels sont les critères à prendre en compte pour déterminer la responsabilité civile au moment de l'évaluation d'un scénario de négociation potentiel?
3. Quels sont les critères à prendre en compte pour déterminer la responsabilité pénale au moment de l'évaluation d'un scénario de négociation potentiel?

3.5 Si un RPA entre en collision avec un aéronef en vol transportant des passagers ou du fret, quel serait le régime applicable pour une réclamation de la part des passagers ou du propriétaire du fret? Dans ce contexte, et sans être une partie active au processus, il serait nécessaire de renvoyer à *la Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international (faite à Montréal le 28 mai 1999)*.

À l'Article 17 – *Mort ou lésion subie par le passager – Dommage causé aux bagages*, il est stipulé :

*Le transporteur est responsable du préjudice survenu en cas de mort ou de toute autre lésion corporelle subie par un passager, par cela seul que l'accident qui a causé la mort ou la lésion s'est produit à bord de l'aéronef ou au cours de toutes opérations d'embarquement ou de débarquement.*

Dans le cas du fret, l'article 18 de la Convention stipule que le transporteur sera responsable du dommage survenu en cas de destruction, perte ou avarie de la marchandise par cela seul que le fait qui a causé le dommage s'est produit pendant le transport aérien, à moins qu'il n'établisse les causes qui le dispense de responsabilité : a) la nature de la marchandise ou le vice propre de la marchandise ; b) l'emballage défectueux de la marchandise par une personne autre que le transporteur ou ses préposés ou mandataires ; c) un fait de guerre ou un conflit armé ; d) un acte de l'autorité publique accompli en relation avec l'entrée, la sortie ou le transit de la marchandise.

3.6 Actuellement, la République dominicaine ne dispose pas d'un régime particulier de responsabilité civile pour l'exploitation d'un RPA, de sorte qu'en cas d'un éventuel dommage ou d'une éventuelle lésion causés par ladite exploitation, que ce soit à une personne au sol, à un aéronef en vol, ou un autre dommage, il faudrait appliquer les règles du droit commun.

3.7 Le Code civil dominicain, dans son Article 1382, consacre le principe fondamental de la responsabilité civile pour les actes personnels : « Tout acte de l'homme qui cause un préjudice à autrui, oblige celui par la faute duquel il est arrivé à le réparer ».

3.8 Aux termes de l'Article 1384 : « On n'est pas seulement responsable du dommage causé par son propre fait, mais encore de celui qui est causé par le fait des personnes dont on est responsable, ou des choses que l'on a sous sa garde ».

3.9 La Cour suprême de justice a statué que pour que la présomption de responsabilité aux termes de l'Article 1384-1 du Code civil s'applique à l'encontre du gardien d'une chose inanimée, il ne suffit pas d'une intervention sur la chose, mais il faut que l'intervention soit active, établissant *un lien de causalité entre la chose et le préjudice*.

3.10 Autrement dit, pour déterminer la responsabilité civile applicable aux opérations des aéronefs télépilotés, il est important que trois éléments essentiels soient réunis : une action, l'existence d'un préjudice et un lien de causalité direct entre l'action et le préjudice.

#### 4. CONCLUSION

4.1 En conclusion, nous demandons instamment à l'OACI de prendre l'initiative de créer un cadre juridique international afin de déterminer la responsabilité civile en matière d'exploitation des aéronefs télépilotés.