



NOTE DE TRAVAIL

ASSEMBLÉE – 41^e SESSION

COMMISSION TECHNIQUE

Point 31 : Sécurité de l'aviation et normalisation de la navigation aérienne

SYSTÈME D'INFORMATION, DE LOCALISATION ET D'EXPLOITATION DE RPAS À DES FINS RÉCRÉATIVES ET DE TRAVAIL AÉRIEN

(Note de travail présentée par la République bolivarienne du Venezuela avec l'appui du Panama et de la République dominicaine)²

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

La présente note de travail aborde le développement exponentiel des opérations impliquant des systèmes d'aéronef télépiloté (RPAS) pour un vaste éventail d'activités comme la photographie aérienne, l'épandage aérien, les relevés topographiques ou l'évaluation de structures et la nécessité d'harmoniser les réglementations techniques des États afin de garantir le développement durable des vols sans pilote à des fins commerciales, privées et récréatives par l'évaluation, l'autorisation et la surveillance, ainsi que par la certification des entreprises nationales qui effectuent des travaux aériens avec ce type d'aéronef.

Suite à donner : L'Assemblée est invitée à :

- a) prendre note des informations contenues dans la présente note de travail ;
- b) examiner la présente note de travail, qui propose aux États membres d'intégrer aux réglementations nationales un système de conformité obligatoire afin de gérer les informations, la localisation et l'exploitation des RPAS, ce qui permettra une normalisation des exigences en matière d'autorisation des RPAS et garantira ainsi le développement d'une exploitation sûre, ordonnée et efficace des aéronefs sans pilote.

<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note de travail se rapporte aux objectifs stratégiques de Développement économique du transport aérien, de Sécurité et de Capacité et efficacité de la navigation aérienne.
<i>Incidences financières :</i>	
<i>Références :</i>	Annexe 2 — Règles de l'air Doc 10019, Manuel sur les systèmes d'aéronefs télépilotés (RPAS) Circ 328, Systèmes d'aéronef sans pilote (UAS)

¹ Version espagnole fournie par la République bolivarienne du Venezuela.

² États membres de la Commission latino-américaine de l'aviation civile (CLAC).

1. INTRODUCTION

1.1 Compte tenu des tendances actuelles et du développement exponentiel de l'exploitation des systèmes d'aéronef télépiloté (RPAS) pour diverses activités comme la photographie aérienne, l'épandage aérien, les relevés topographiques et l'évaluation des structures, il est nécessaire d'harmoniser les réglementations techniques des États afin de garantir le développement durable des vols sans pilote à des fins commerciales, privées et récréatives par le biais d'évaluations, d'autorisations et de surveillance, ainsi que d'une procédure de certification des entreprises nationales et d'autorisation des entreprises étrangères qui effectuent des activités aériennes avec ce type d'aéronef.

1.2 Dans ce contexte, l'Institut national de l'aviation civile de la République bolivarienne du Venezuela a adapté ses opérations aux tendances actuelles afin de répondre aux demandes de plus en plus nombreuses des utilisateurs et exploitants nationaux et étrangers de RPA qui ont besoin d'une autorisation pour se conformer aux réglementations techniques en vigueur et exercer leurs activités aériennes.

2. CONTEXTE

2.1 En 2016, la République bolivarienne du Venezuela a déployé un effort de communications en procédant à un recensement national des RPAS destiné à collecter des informations sur la quantité et les types de RPAS alors présents dans le pays. Ce recensement a révélé que quelque 700 aéronefs n'étaient enregistrés d'aucune manière auprès de l'autorité aéronautique.

2.2 L'autorité vénézuélienne de l'aviation a donc adapté sa législation et modifié 12 instruments réglementaires dans le but d'y intégrer les vols de RPAS et d'améliorer l'efficacité des activités aériennes conformément à la Convention de Chicago et à ses Annexes : Annexe 1 – *Licences du personnel* ; Annexe 2 – *Règles de l'air* ; Annexe 6 – *Exploitation technique des aéronefs*, partie 2 – *Aviation générale internationale – Avions* et partie 3 – *Vols internationaux d'hélicoptères* ; Annexe 19 – *Gestion de la sécurité* ; Règlements de l'aviation de l'Amérique latine (LAR) dans la mesure où ils étaient applicables et compatibles avec la législation vénézuélienne.

2.3 Après l'actualisation de la réglementation nationale, il est apparu que moins de 10 % des 700 appareils recensés avaient été entièrement inscrits au registre aéronautique national. Pour remédier à cette situation, des journées spéciales d'information sont organisées au Venezuela depuis 2020 afin d'offrir aux propriétaires de ces appareils des services d'immatriculation, d'inspection technique, de certification des polices d'assurance, de conseils, de licences, de certificats médicaux, etc. Grâce à cette campagne, le nombre de RPAS enregistrés conformément au cadre juridique existant a considérablement augmenté.

2.4 En outre, un système de notification des mouvements d'entrée et de sortie des aéronefs télépilotés (SIRPA) a été mis au point. Il est accessible via la page web officielle de l'Institut national de l'aviation civile (INAC). Ce système doit être utilisé par tout passager voyageant avec un RPA afin de conserver un contrôle total sur les équipements entrant sur le territoire vénézuélien par voie aérienne.

3. SITUATION ACTUELLE

3.1 En réponse à l'essor des aéronefs sans pilote au Venezuela, l'INAC a créé une unité chargée de traiter tous les aspects des vols de RPAS, et notamment l'évaluation, l'autorisation et la supervision de ces vols. Au terme d'un processus de certification, un certificat d'exploitant d'aéronef télépiloté (ROC) est

désormais délivré aux entreprises qui effectuent des travaux aériens avec ce type d'aéronef pour une période de trois ans.

3.2 Compte tenu des tendances actuelles et afin de promouvoir le progrès scientifique et technologique, l'État vénézuélien a développé une application de gestion de l'exploitation, de la localisation et de l'information de vol pour les aéronefs télépilotes ; cette application, baptisée VeGEO RPAS, fournit aux pilotes et aux utilisateurs un guide détaillé au moyen d'une carte interactive couvrant la région d'information de vol (FIR) Maiquetía qui permet à l'utilisateur de gérer les informations aéronautiques nécessaires à une planification ordonnée et sûre des vols depuis n'importe quel appareil (smartphone, tablette ou ordinateur). L'application fournit des informations détaillées sur les zones réglementées, dangereuses et interdites et sur les zones de sécurité des aérodromes et des aéroports au niveau national. Elle prévoit également des notifications d'espace aérien interdit (NOTAM) émanant des services de navigation aérienne qui faciliteront une exploitation responsable des aéronefs télépilotes. Un module d'autorisation de travaux aériens faisant appel à des aéronefs sans pilote est également en cours d'élaboration ; il facilitera le traitement des autorisations pour ces types de vols sur le territoire national afin de garantir des vols sûrs, ordonnés et efficaces.

3.3 Cette plateforme ne fournit pas seulement une carte des zones réglementées, interdites et dangereuses de la FIR Maiquetía. Il est également possible d'y ajouter des alertes, des règles et des conditions de vol en temps réel qui indiquent les endroits où une exploitation aérienne est autorisée et elle fournit un historique des vols enregistrés par l'utilisateur. L'application VeGEO (« système d'information, de localisation et d'exploitation de RPAS ») est à la disposition des utilisateurs d'aéronefs télépilotes à des fins récréatives (entre 0 et 3 kg) et procure ainsi aux autorités compétentes un outil leur permettant de surveiller et de contrôler les vols impliquant ce type d'aéronefs.

4. CONCLUSION

4.1 Il est recommandé aux États membres d'intégrer aux réglementations internationales un système de conformité assurant la gestion des informations, de la localisation et de l'exploitation des RPAS ; cela facilitera la normalisation des exigences d'autorisation conformément aux dispositions de l'appendice 4 de l'Annexe 2 et garantira ainsi le développement sûr, ordonné et efficace de l'aviation non habitée.

4.2 Il serait approprié d'achever la publication de normes et pratiques recommandées (SARP) relatives aux RPAS donnant aux États membres des orientations sur le contrôle, la supervision et l'autorisation des vols de ce type afin que les RPAS puissent être intégrés dans le système de gestion du trafic aérien conformément à l'exigence de normalisation prévue par la Convention relative à l'aviation civile internationale.