



## ASSEMBLÉE — 41<sup>e</sup> SESSION

### COMMISSION TECHNIQUE

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

#### PROPOSITION VISANT À INTÉGRER LES VOLS D'AÉRONEF TÉLÉPILOTÉ (RPA) DANS LE PLAN DE VOL DÉPOSÉ (FPL)

(Note présentée par la République bolivarienne du Venezuela  
et appuyée par la République dominicaine et le Panama)

#### RÉSUMÉ ANALYTIQUE

La présente note contient une proposition d'intégrer les vols d'aéronef télépiloté (RPA) dans le plan de vol déposé (FPL) afin de réglementer les activités de ce type d'aéronefs et d'en exercer un contrôle. Le plan de vol constitue l'information spécifiée soumise aux services de la circulation aérienne au sujet du vol ou d'une partie du vol d'un aéronef. Les systèmes d'aéronef télépiloté (RPAS) comprennent un poste de télépilotage (RPS) pour le contrôle et la gestion du vol, ainsi que d'autres composantes nécessaires qui peuvent varier grandement vu la gamme très large d'aéronefs qui vont des modèles réduits à des appareils d'une grande complexité dirigés par des professionnels de l'aviation titulaires de licences. Compte tenu de cette révolution dans l'aéronautique moderne, il s'avère nécessaire de réglementer et de contrôler les opérations de ces aéronefs établies dans les plans de vol.

Chaque État, dans l'exercice de ses compétences aéronautiques et réglementaires, doit établir les procédures techniques opérationnelles pour le contrôle et la réglementation des aéronefs télépilotés, dans le cadre des dispositions du Doc 4444 (*Gestion du trafic aérien*).

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

- a) prendre note de l'information présentée ici ;
- b) proposer d'intégrer les vols des aéronefs télépilotés (RPA) dans le formulaire de plan de vol déposé (FPL) ;
- c) demander aux États de faire part de leur expérience en la matière ;
- d) demander au Secrétaire général de diffuser de l'information sur cette question au moyen de colloques, séminaires et ateliers, afin de mieux définir les normes nationales ;
- e) prendre toute autre mesure qu'elle estime appropriée.

<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note de travail se rapporte à l'objectif stratégique Capacité et efficacité de la navigation aérienne.
<i>Incidences financières :</i>	Sans objet.

<sup>1</sup> Version en espagnol fournie par le Venezuela.

<i>Références :</i>	Doc 10019, <i>Manuel sur les systèmes d'aéronef télépiloté (RPAS)</i> Doc 4444, <i>Procédures pour les services de navigation aérienne – Gestion du trafic aérien</i> <i>Remotely Piloted Aircraft System (RPAS) Concept of Operations (CONOPS) for International IFR Operations</i> [Concept des opérations (CONOPS) avec des systèmes d'aéronef télépiloté (RPAS) pour les vols IFR internationaux]
---------------------	---

## 1. INTRODUCTION

1.1 La République bolivarienne du Venezuela, en tant qu'État membre de l'Organisation de l'aviation civile internationale et signataire de la Convention de Chicago, a amendé une série de règlements aéronautiques nationaux pour assurer la conformité au Doc 10019 de l'OACI, *Manuel sur les systèmes d'aéronef télépiloté (RPAS)*, et régir l'autorisation des vols d'aéronefs télépilotés dans l'espace aérien du Venezuela.

1.2 Soucieux d'assurer l'ordre et le contrôle des vols de ces aéronefs dans le territoire national, l'État vénézuélien a pris l'initiative d'actualiser la réglementation dans ce domaine, vu le vaste potentiel que recèle cette technologie et les avancées qu'elle peut offrir dans différents secteurs, tels que l'agriculture, les soins de santé primaires, les inspections industrielles et la photographie aérienne.

1.3 Les systèmes d'aéronef télépiloté forment une nouvelle composante du système aéronautique que l'OACI, les États et le secteur aéronautique cherchent à comprendre, à définir et, en dernière instance, à intégrer.

1.4 Ces systèmes tirent parti de percées technologiques de pointe dans l'aérospatiale qui ouvrent la voie à de nouvelles et meilleures applications commerciales et/ou civiles, ainsi qu'à des améliorations de la sécurité et de l'efficacité de l'ensemble de l'aviation civile.

1.5 L'intégration en toute sécurité des RPAS dans l'espace aérien non réservé suppose une activité sur le long terme où de nombreuses parties intéressées apporteront expérience et connaissances dans des domaines aussi variés que la délivrance de licences et la qualification médicale des télépilotes, les technologies de détection et d'évitement, les spectres de fréquences (y compris la protection contre l'interférence illicite ou non intentionnelle), les normes de séparation par rapport aux autres aéronefs et la création d'un cadre réglementaire robuste.

1.6 Jusqu'à présent, l'aviation civile était fondée sur la notion qu'un pilote se trouvant à bord conduit l'aéronef et que, la plupart du temps, l'aéronef transporte des passagers. Le fait d'éliminer la présence du pilote de l'aéronef soulève d'importants enjeux techniques et opérationnels, dont la communauté aéronautique étudie activement l'ampleur.

1.7 La présente proposition offre des orientations sur bon nombre de ces questions. On prévoit que l'information concernant les RPAS évoluera très rapidement au fur et à mesure que les États et le secteur aéronautique avancent dans leurs travaux et communiquent les résultats à l'OACI.

1.8 L'objectif de l'OACI en matière de RPAS est de définir un cadre réglementaire international au moyen de normes et pratiques recommandées (SARP), accompagnées de procédures pour les services de navigation aérienne (PANS) et d'éléments indicatifs pour que l'exploitation courante des RPAS dans le monde entier soit sûre, harmonisée et uniforme, comme c'est le cas pour les vols habités.

1.9 Grâce aux percées technologiques, les aéronefs télépilotes, ou RPA, présentent un potentiel immense et peuvent être utilisés dans une vaste gamme d'activités humaines et permettent de réduire les coûts en matériel et personnel, mais ils constituent aussi un défi de taille pour les fournisseurs de services de navigation aérienne ((ANSP) à qui il revient d'intégrer ces nouveaux systèmes au secteur aéronautique commercial existant, en veillant toujours à ce que la sécurité soit la priorité.

## 2. ANALYSE

2.1 Compte tenu de ces considérations sur les vols de RPA, et en se fondant sur le Doc 10019 de l'OACI qui traite de ces types d'aéronefs, il y a lieu de chercher à réglementer ces opérations au moyen des documents requis, tel que le formulaire de plan de vol, afin d'exercer un contrôle sur les vols de ces aéronefs, d'acquérir des connaissances dans ce domaine et de recueillir des statistiques sur les vols effectués, les zones survolées, notamment à l'atterrissage et au décollage, et sur le motif du vol.

2.2 L'exploitation de ces aéronefs doit être réglementée compte tenu de leur particularité et du contexte ou scénario dans lequel ils évoluent. En conséquence, et sans entrer dans les caractéristiques de chaque type de RPAS, il faut envisager qu'en raison des limites d'exploitation dans les environs des aérodromes, dont ils question dans le Règlement de l'aviation du Venezuela (RAV) 281, la méthode ou la directive pour fournir les informations relatives au vol des RPAS n'est pas la même que pour les vols d'aéronefs de l'aviation générale et commerciale, pour lesquels cette information est fournie dans le plan de vol déposé (FPL). Dans le cas des RPAS, même si plusieurs RAV réglementent déjà des aspects spécifiques en lien avec les services de la circulation aérienne (ARO), les services d'information aéronautique (AIS) et les communications (COM), il est recommandé d'établir des espaces adaptés aux capacités des RPA et aux limitations établies dans le cadre réglementaire et, une fois ces espaces établis, le domaine d'influence ou de responsabilité de chaque bureau ARO/AIS/COM sera pris en compte de sorte que les exploitants de RPA puissent notifier les vols qu'ils comptent effectuer en suivant la procédure établie dans le formulaire de plan de vol déposé.

## 3. CONCLUSION

3.1 En intégrant les normes relatives aux aéronefs télépilotes dans sa réglementation nationale, l'État vénézuélien a permis à l'aviation internationale de faire d'importants progrès. Des limites et des exigences relatives aux vols de RPA ont été établies dans le but de favoriser la conformité aux normes et pratiques recommandées de l'Organisation de l'aviation civile internationale, d'assurer l'uniformité par rapport à la réglementation aéronautique nationale et de promouvoir ainsi le développement sûr, ordonné et efficace de l'aviation civile.

3.2 Les fonctionnaires de l'Institut national d'aéronautique civile sont hautement qualifiés et disposés à collaborer avec d'autres parties en vue de faire progresser la réglementation internationale destinée à régir et garantir l'utilisation appropriée de ces aéronefs au bénéfice de nos peuples.