



€ 02868

N°...../ANACIM/DG

Dakar, le 05 NOV 2018

Analyse : Décision portant amendement du Règlement Aéronautique du Sénégal n°6 - rajout de l'annexe 5 au RAS 06 (Systèmes d'aéronefs télépilotés)

Le Directeur Général ;

- Vu la Constitution ;
- Vu la Convention de Chicago relative à l'aviation civile internationale ;
- Vu la loi n° 2015-10 du 04 mai 2015 portant Code de l'Aviation civile ;
- Vu le décret n° 2011-1055 du 28 juillet 2011 portant création et fixant les règles d'organisation et de fonctionnement de l'Agence nationale de l'Aviation civile et de la Météorologie (ANACIM), modifié par le décret n° 2015-981 du 10 juillet 2015 en son article premier ;
- Vu le décret n° 2013-560 du 18 avril 2013 portant nomination du Directeur général de l'Agence nationale de l'Aviation civile et de la Météorologie ;
- Vu le décret n° 2015-1968 du 21 décembre 2015 fixant le cadre de supervision de la sécurité de l'aviation civile au Sénégal ;
- Vu l'arrêté n° 03038/MTTA/ANACIM/DG du 29 février 2016 portant approbation des Règlements aéronautiques du Sénégal (RAS) ;
- Vu la décision n°002211/ANACIM/DG du 31 décembre 2015 portant création de la Commission d'Amendement des Règlements Aéronautiques du Sénégal ;
- Vu la décision n°002212/ANACIM/DG du 31 décembre 2015 portant nomination des membres de la Commission d'Amendement des Règlements Aéronautiques du Sénégal (CARAS) ;
- Vu la décision n°002213/ANACIM/DG du 31 décembre 2015 portant nomination des membres de groupes d'Experts de l'Aviation Civile ;
- Vu la décision n° 000246/ANACIM/DG/ du 30 janvier 2018 portant approbation de la quatrième édition des procédures d'élaboration, d'adoption et d'amendement des Règlements aéronautiques du Sénégal et documents associés ;
- Vu le rapport relatif à la session de la CARAS du 09 octobre 2018.

DECIDE :

Article premier. - Le Règlement Aéronautique du Sénégal n°6 (Exploitation Technique des Aéronefs) est amendé conformément aux articles suivants.

Article 2. - Ledit amendement porte sur :

- Rajout de nouvelles dispositions relatives aux systèmes d'aéronefs télépilotés à la nouvelle Annexe 5 au RAS 06 intitulée « Systèmes d'aéronefs télépilotés »

Article 3. - Le Règlement aéronautique du Sénégal n°6 amendé annule et remplace toutes dispositions antérieures et d'effets contraires.

Article 4. - Le règlement amendé est consultable sur le site internet de l'Agence nationale de l'Aviation civile et de la Météorologie : www.anacim.sn.

Article 5. - Le Directeur de la Sécurité des Vols est chargé de l'application de la présente décision qui prend effet à compter de sa date de signature.



Magueye Marame NDAO



AGENCE NATIONALE DE L'AVIATION CIVILE ET DE LA METEOROLOGIE

B.P. 8184 AEROPORT L.S. SENHOR
Tel: +221 33 865 60 00 – Fax: +221 33 820 39 67 - +221 33 820 04 03
Email : anacim@anacim.sn

ANNEXE 5
AU RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE DU SÉNÉGAL N°06
SYSTEMES D'AERONEFS TELEPILOTES



AGENCE NATIONALE DE L'AVIATION CIVILE ET DE LA METEOROLOGIE

B.P. 8184 AEROPORT L.S. SENGHOR
Tel: +221 33 865 60 00 – Fax: +221 33 820 39 67 - +221 33 820 04 03
Email : anacim@anacim.sn

ANNEXE 5
AU RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE DU SÉNÉGAL N° 06
SYSTEMES D'AERONEFS TELEPILOTES



HISTORIQUE DES AMENDEMENTS

Amendement	Origine	Objet	Date :
			- adoption - entrée en vigueur - application



LISTE DE REFERENCE

- Loi 2015-10 portant code de l'aviation civile
- Doc 10019 OACI Manuel sur les systèmes d'aéronef télépiloté (RPAS)



TABLE DES MATIERES

CHAPITRE 1 : DISPOSITIONS PRELIMINAIRES	9
1.1 PREAMBULE	9
1.2 DEFINITIONS.....	10
1.3 DOMAINE D'APPLICATION.....	12
CHAPITRE 2 : GENERALITES	13
2.1 CLASSIFICATION ET CATEGORISATION DES RPAS (EQUIPEMENT)	13
2.2 CONDITIONS D'ELIGIBILITE POUR EXPLOITER UN RPAS	14
2.3 IMMATRICULATION DES RPAS	14
2.4 ETAT DE NAVIGABILITE DES RPAS	14
CHAPITRE 3 : EXPLOITATION DES RPAS	15
3.1 OBLIGATIONS DES PROPRIETAIRES ET EXPLOITANTS DE RPAS	15
3.2 AUTORISATION DES VOLS ET OPERATIONS RPAS	15
3.3 OPERATIONS INTERDITES AVEC UN RPAS	16
3.4 LIMITES D'UTILISATION D'UN RPAS	16
3.5 CERTIFICATION DU T��LEPILOTE DE RPAS.....	16
3.6 NOTIFICATION D'ACCIDENTS ET INCIDENTS IMPLIQUANT DES RPAS	16
3.7 AUTORISATION DES RPAS POUR UN USAGE PRIVE	17
3.8 DETECTION ET EVITEMENT.....	18
3.9 COMMANDE ET CONTROLE.....	18
3.10 COMMUNICATIONS AVEC LES SERVICES DE LA CIRCULATION AERIENNE.....	19
3.11 EXAMEN DES LIEUX.....	19
3.12 OPERATIONS DANS LE VOISINAGE D'UN AERODROME	20
3.13 OPERATIONS SUR UN AERODROME	20
3.14 OPERATIONS SE DEROULANT DANS UN ENVIRONNEMENT FERME	20
3.15 COMMANDE D'UN RPA A PARTIR D'UN VEHICULE EN DEPLACEMENT	21
CHAPITRE 4 : EXPLOITATION COMMERCIALE DES RPAS	22
4.1 CONFORMITE AU PERMIS D'EXPLOITATION DU RPAS.....	22
4.2 DEMANDE DU PERMIS D'EXPLOITATION RPAS.....	22
4.3 DELIVRANCE D'UN PER.....	22
4.4 VALIDITE ET RENOUELEMENT D'UN PER	23
4.5 AMENDEMENT D'UN PERMIS D'EXPLOITATION DE RPAS (PER)	23
4.6 SURVEILLANCE, INSPECTIONS ET TESTS.....	23
4.7 PERSONNEL REQUIS POUR UNE EXPLOITATION COMMERCIALE DES RPAS	23
4.8 MANUEL D'EXPLOITATION ET DOSSIERS	26
4.9 AUTORISATION D'OPERATIONS RPAS A BUT LUCRATIF	26
4.10 CERTIFICATION DES PILOTES PROFESSIONNELS DE RPAS	27



4.11	VALIDITE DES LICENCES DE PILOTE RPAS	27
4.12	EXIGENCES DE FORMATION POUR L'EXPLOITATION COMMERCIALE DES RPAS	27
4.13	EXIGENCES EN MATIERE D'EQUIPEMENTS ET D'INSTRUMENTS	27
4.14	SITUATIONS D'URGENCE.....	28
CHAPITRE 5 : OPERATIONS DE RPAS A DES FINS DE LOISIRS		30
5.1	RPAS.....	30
5.2	FORMATION	30
CHAPITRE 6 : EXIGENCES EN MATIERE DE SURETE DES OPERATIONS RPAS		31
6.1	SURETE	31
6.2	EXIGENCES EN MATIERE DE SURETE POUR LES OPERATEURS DE RPAS	32
6.3	ACTES D'INTERVENTION ILLICITE CONTRE L'AVIATION CIVILE	32
CHAPITRE 7 : DISPOSITIONS COMPLEMENTAIRES		33
7.1	DOSSIERS	33
7.2	ASSURANCE	33
7.3	RAPPORT DE VIOLATION DES REGLEMENTS	33
7.4	INFRACTIONS ET SANCTIONS.....	33
CHAPITRE 8 : LICENCES ET COMPETENCES		34
8.1	REGLES GENERALES	34
8.2	DOCUMENTS A DETENIR PAR LE PERSONNEL	34



ABREVIATIONS

Les abréviations et acronymes utilisés dans le présent règlement ont la signification ci-après :

ADS-B	surveillance dépendante automatique en mode diffusion
AFIS	service d'information de vol d'aérodrome
AGL	au-dessus du niveau du sol
ANACIM	Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie, Autorité
ANC	Commission de navigation aérienne
ATC	contrôle de la circulation aérienne
ATCO	contrôleur de la circulation aérienne
ATM	gestion du trafic aérien
ATS	services de la circulation aérienne
BVLOS	au-delà de la visibilité radio directe
VLOS	au-delà de la visibilité directe
C2	commande et contrôle
CA	évitement des collisions
CNS	communications, navigation et surveillance
CPA	point de cheminement le plus proche
CPDLC	communications contrôleur-pilote par liaison de données
DAA	détection et évitement
HF	hautes fréquences
HMI	interface homme-machine
IFR	règles de vol aux instruments
IMC	conditions météorologiques de vol aux instruments
MAWS	système d'avertissement d'altitude minimale
METAR	message d'observation météorologique régulière
NOTAM	avis aux navigants
OFA	organisme de formation agréé.
PER	permis d'exploitation de RPAS
RF	radiofréquence
RLOS	visibilité radio directe
ROC	permis d'exploitation de RPAS
RPA	aéronef télépiloté
RPAS	système d'aéronef télépiloté
RPIC	télépilote commandant
RPS	poste de télépilotage
SGS	système de gestion de la sécurité
SSR	radar secondaire de surveillance
TC	certificat de type
UAS	système d'aéronef sans pilote
UAV	véhicule aérien sans pilote (expression désuète)
VFR	règles de vol à vue
VHF	très hautes fréquences
VLOS	vol en visibilité directe
VMC	conditions météorologiques de vol à vue



CHAPITRE 1 : DISPOSITIONS PRELIMINAIRES

1.1 PREAMBULE

- (a) Les aéronefs pilotés à distance comprennent :
- (1). les aéronefs autonomes dont certains peuvent être pilotés à distance sur certains segments du vol ;
 - (2). les aéronefs pilotés à distance (RPA) proprement dits dont certains sont capables de voler de façon autonome sur tout ou partie d'un vol ou utilisés à des fins récréatives ;
et
 - (3). les modèles réduits utilisés à des fins récréatives ainsi que ceux utilisés à des fins autres que récréatives.
- (b) Le présent règlement contient l'ensemble des exigences applicables au Sénégal aux aéronefs pilotés à distance :
- classification des aéronefs pilotés à distance,
 - propriété des aéronefs pilotés à distance,
 - immatriculation des avions pilotés à distance,
 - exigences générales d'exploitation d'un propriétaire et exploitant d'aéronef piloté à distance,
 - autorisation d'exploitation d'aéronef piloté à distance,
 - interdiction d'exploitation d'aéronef piloté à distance,
 - limites d'utilisation d'un aéronef piloté à distance,
 - certification d'un télépilote d'aéronef piloté à distance,
 - notification d'accidents et incidents et liés à l'exploitation d'un aéronef piloté à distance,
 - détection et évitement des aéronefs,
 - communications avec les services de la circulation aérienne,
 - exploitation d'aéronef piloté à distance dans le voisinage des aérodromes,
 - exploitation d'un aéronef piloté à distance sur un aérodrome,
 - conformité au Permis d'Exploitation de RPAS (PER),
 - demande et délivrance de PER, etc.
- (c) Le présent règlement ne traite pas des dispositions en matière de travail aérien et de transport de Marchandises dangereuses qui sont abordés dans des règlements spécifiques.



1.2 DEFINITIONS

En application du présent règlement, les termes et expressions ci-après ont les significations suivantes :

Aéronef autonome : Aéronef volant sans présence humaine à bord et sans possibilité d'intervention d'un télépilote dans la gestion de son vol.

Aéronef piloté à distance : aéronef non habité piloté depuis un poste de pilotage à distance.

BVLOS (Vol au-delà de la visibilité directe) : Lorsque ni le télépilote, ni un observateur RPA ne peut maintenir un contact visuel direct non assisté avec le RPA, le vol est considéré s'effectuer en BVLOS

Détection et évitement : Possibilité de voir, de prévoir et de détecter les conflits de circulation ou tout autre danger et de prendre les mesures appropriées.

Espace aérien réservé : Espace aérien de dimensions spécifiées réservé à l'usage exclusif d'usagers spécifiques.

Exploitation autonome : Exploitation au cours de laquelle un RPAS opère sans intervention d'un télépilote dans la gestion du vol.

Liaison de commande et contrôle (C2) : Liaison de données établie entre un aéronef et le poste de pilotage à distance aux fins de la gestion du vol.

Manuel d'utilisation du RPAS : Manuel, acceptable pour l'Etat de l'exploitant qui contient les procédures d'utilisation de l'aéronef en situations normale, anormale et d'urgence, les listes de vérifications, les limitations, les informations sur les performances, les détails de l'aéronef piloté à distance, les détails du RPA et de chacun des modèles de RPS correspondants, ainsi que d'autres éléments relatifs à l'utilisation du RPAS.

Observateur RPA : Personne formée et compétente désignée par l'exploitant, qui, par observation visuelle de l'aéronef piloté à distance, aide le télépilote à distance à assurer la sécurité de l'exécution du vol.

Perceptibilité : Qualité qu'un aéronef tient par exemple d'un éclairage ou de couleurs voyantes qui le rendent facilement repérable par tout observateur (télépilote, ATCO, personnel d'aérodrome par exemple).

Performances de communication requise (RCP) : voir RAS 06

Période de repos : Voir RAS 06

Permis d'Exploitation de RPAS (PER) : Permis autorisant un exploitant à effectuer des opérations spécifiques.



Pilote à distance commandant (RPIC) : Pilote à distance désigné par l'exploitant pour assumer le commandement et la charge de conduire le bon déroulement du vol.

Pilote à distance : Personne chargée par l'exploitant de fonctions indispensables à l'utilisation d'un aéronef piloté à distance et qui en manœuvre les commandes de vol, selon les besoins, durant le temps de vol.

Poste de pilotage à distance : Composant du système d'aéronef piloté à distance qui réunit les organes de conduite de l'aéronef piloté à distance.

Spécifications d'exploitation : Autorisations, conditions et limitations associées au permis d'exploitation de RPAS et sujettes aux conditions figurant dans le manuel d'exploitation.

Transfert de pilotage : Fait de passer la commande du pilotage d'un poste de pilotage à distance à un autre.

Type de performances de communication requise (Type RCP) : Voir RAS 06

VLOS (Vol en visibilité directe) : Vol durant lequel le télépilote à distance ou l'observateur RPA maintient un contact visuel direct non assisté avec l'aéronef piloté à distance.



1.3 DOMAINE D'APPLICATION

- (a) Le présent règlement est applicable aux RPAS immatriculés ou exploités au Sénégal.
- (b) Il ne s'applique pas aux RPAS militaires sénégalais ou étrangers qui sont assujettis aux consignes de vol militaires.
- (c) Le présent règlement ne tient pas compte des éléments suivants :
 - (1) les RPAS autonomes ou non transportant des passagers ;
 - (2) les RPAS captifs qui sont normalement considérés comme des obstacles et certains RPAS utilisés dans un milieu fermé ;
 - (3) les grands ballons libres non habités, les cerfs-volants et les roquettes ;
 - (4) les modèles réduits d'aéronefs.



CHAPITRE 2 : GENERALITES

2.1 CLASSIFICATION ET CATEGORISATION DES RPAS (EQUIPEMENT)

- (a) Les RPAS sont classifiés et catégorisés en fonction de leur masse et de leur usage.
- (b) Les RPAS sont répartis en 3 classes :
- (1). Classe 1 : RPAS de masse égale à 5 kg ou inférieure, y compris toute charge transportée par le RPAS ;
 - (2). Classe 2 : RPAS de masse supérieure à 5 kg mais inférieure ou égale à 25 kg, y compris toute charge transportée ; et
 - (3). Classe 3 : RPAS de masse supérieure à 25 kg, y compris toute charge transportée.
- (c) Les RPAS sont répartis en 3 catégories :
- (1). Catégorie A : RPAS utilisés à des fins de loisir et de sport seulement ;
 - (2). Catégorie B : RPAS à usage privé à l'exclusion des usages à des fins de loisir et de sport ; et
 - (3). Catégorie C : RPAS utilisé à des fins lucratives.

	Catégorie A Loisir & sport	Catégorie B Usage privé	Catégorie C Usage à but lucratif	Type de document délivré par l'ANACIM
Classe 1 0 – 5 kg	1A	1B	1C	Autorisation d'exploiter de durée limitée
Classe 2 5 – 25 kg	2A	2B	2C	
Classe 3 25 kg et plus	3A*	3B*	3C*	Permis d'Exploitation de RPAS (PER)

* Au-delà de 25 kg les exigences de navigabilité et de formation des télépilotes de RPAS sont applicables



2.2 CONDITIONS D'ELIGIBILITE POUR EXPLOITER UN RPAS

Est éligible pour l'obtention d'une autorisation d'exploiter un RPAS :

- (1) tout sénégalais ou ressortissant d'un Etat membre de l'UEMOA âgé de 18 ans au moins;
- (2) tout résident au Sénégal âgé de 18 ans au moins.
- (3) toutes les personnes morales régulièrement établies au Sénégal pouvant justifier l'usage d'un tel équipement.

Note : Si le propriétaire d'un RPAS est âgé de moins de 18 ans, le RPAS sera immatriculé au nom de son tuteur légal.

2.3 IMMATRICULATION DES RPAS

- (a) Tout exploitant ou propriétaire de RPAS civil est tenu de s'inscrire auprès de l'Autorité.
- (b) L'Autorité fixe les conditions d'immatriculation des aéronefs pilotés au Sénégal.
- (c) Nonobstant les dispositions du paragraphe 2.1 du présent chapitre (page 13), l'Autorité peut exclure certaines classes et catégories de RPAS des exigences d'immatriculation.

Note : Quoique faisant partie intégrante du RPAS, le poste de pilotage à distance (RPS) n'est pas inscrit au registre des aéronefs.

2.4 ETAT DE NAVIGABILITE DES RPAS

- (a) Le propriétaire ou l'exploitant d'un RPAS doit s'assurer que tous ses composants sont en état de fonctionnement et en conformité avec le manuel d'utilisation du fournisseur.
- (b) L'Autorité peut exiger qu'un RPAS d'une certaine classe et catégorie qui a reçu un certificat de type obtienne un certificat de navigabilité.
- (c) Il incombe à l'exploitant du RPA de s'assurer que le système du RPA est en état de navigabilité avant d'effectuer une opération aérienne. L'état de navigabilité signifie que les conditions suivantes sont au moins réunies :
 - (1) le RPAS a été entretenu conformément au programme et au calendrier de maintenance indiqués par le constructeur;
 - (2) les exigences de toute consigne de navigabilité (ou document équivalent) publiée par le constructeur de l'aéronef, du poste de commande, ou de tout autre composant secondaire ont été mises en œuvre;
 - (3) toutes les modifications et les réparations apportées au système d'aéronefs télépilotés ont été effectuées conformément aux instructions du constructeur et aucune modification non approuvée n'a été effectuée;
 - (4) tout l'équipement du système RPAS nécessaire pour un vol en sécurité est en état de fonctionnement.



CHAPITRE 3 : EXPLOITATION DES RPAS

3.1 OBLIGATIONS DES PROPRIETAIRES ET EXPLOITANTS DE RPAS

- (a) L'exploitant de RPAS de classe 3 doit obtenir un PER délivré par l'Autorité.
- (b) L'exploitant de RPAS est responsable de la conduite en sécurité de son exploitation. Cette exigence comprend l'élaboration et la mise en œuvre d'un système de gestion de la sécurité (SGS) si exigé par l'Autorité.
- (c) L'exploitant de RPAS doit se conformer à toutes les exigences fixées par l'Autorité au regard de ses opérations.
- (d) L'exploitant endosse la responsabilité des services qu'il sous-traite auprès des fournisseurs de service. (Exemple : fournisseurs de service de communication) comme nécessaire pour mener à bien ses opérations.
- (e) La responsabilité du contrôle opérationnel incombe au propriétaire ou à l'exploitant du RPAS inscrit au registre.
- (f) Le propriétaire ou l'exploitant d'un RPAS doit s'assurer qu'il est inscrit au registre d'immatriculation conformément aux dispositions du présent règlement.

3.2 AUTORISATION DES VOLS ET OPERATIONS RPAS

- (a) Nul ne peut exploiter un RPAS au Sénégal à moins d'y avoir été autorisé.
- (b) Nonobstant les dispositions de l'alinéa (a) de ce paragraphe, les opérations de RPAS seront autorisées en conformité avec la catégorie d'utilisation. Dans le cas où :
 - (1). le RPAS est prévu pour un usage privé, l'autorisation sera accordée directement à l'exploitant en conformité aux dispositions nationales applicables en la matière ;
 - (2). le RPAS est prévu pour un usage à but lucratif, l'autorisation sera délivrée en conformité aux dispositions nationales applicables en la matière.
- (c) Nul ne peut exploiter un RPAS employé à la navigation internationale au départ ou à destination du Sénégal.



3.3 OPERATIONS INTERDITES AVEC UN RPAS

Un RPAS ne peut être utilisé :

- (1) d'une manière négligente susceptible de mettre en danger un autre aéronef, les personnes et biens d'autrui ;
- (2) d'une manière qui viole ou met à nu les propriétés privées ou les domiciles des personnes ;
- (3) au-delà de 300 pieds au-dessus du sol sauf permission de l'Autorité concernée avec l'accord des services de navigation aérienne ;
- (4) dans les zones interdites
- (5) au-dessus de la haute-mer sans coordination préalable avec les services de la navigation aérienne ;
- (6) dans des zones restreintes, dangereuses ou toute zone notifiée par l'Autorité sauf permission de celle-ci et en conformité avec toute condition imposée par elle.

3.4 LIMITES D'UTILISATION D'UN RPAS

- (a) Un RPAS de catégorie divertissement ou sport ne peut être utilisé au-dessus de 300 pieds au-dessus du sol.
- (b) Les vols de RPAS dans la catégorie vol à but lucratif ou usage professionnel ne peuvent être effectués à une hauteur dépassant celle spécifiée par l'Autorité.
- (c) Un RPAS ne peut être utilisé :
 - (1) de nuit ;
 - (2) et dans des conditions autres que le vol VMC de jour.

3.5 CERTIFICATION DU TÉLÉPILOTE DE RPAS

Les télépilotes de RPAS engagés dans les opérations à but lucratif ou professionnel doivent obtenir la certification de l'Autorité conformément aux dispositions réglementaires en vigueur.

3.6 NOTIFICATION D'ACCIDENTS ET INCIDENTS IMPLIQUANT DES RPAS

- (a) Tout exploitant de RPAS doit notifier tous les accidents et incidents impliquant ses RPAS à l'Autorité dans les 72 heures, conformément aux dispositions réglementaires en vigueur ;
- (b) Toute personne ayant connaissance d'un accident ou incident impliquant un RPAS doit en informer l'autorité la plus proche.



3.7 AUTORISATION DES RPAS POUR UN USAGE PRIVE

- (a) Tout exploitant ou toute personne qui a l'intention de mener des opérations avec un RPAS doit demander une autorisation auprès des autorités compétentes et y être autorisé avant le début de toute opération.
- (b) Les RPAS doivent satisfaire aux exigences requises pour l'espace aérien spécifique dans lequel ils sont appelés à opérer.
- (c) Sauf indication contraire de l'Autorité, la demande d'autorisation requise dans ce paragraphe comprend notamment :
 - (1) Nom et contacts de l'exploitant ;
 - (2) Casier judiciaire de moins de 3 mois, si applicable ;
 - (3) Caractéristiques du RPAS (type de l'aéronef, masse maximale au décollage certifiée, nombre de moteurs, envergure) ;
 - (4) Indicatif d'appel à utiliser dans les communications radiotéléphoniques, si applicable ;
 - (5) Copie de la licence ou du certificat du télépilote ;
 - (6) Description de l'opération projetée (y compris, le type ou le motif de l'opération), règle de vol, opération de vol en visibilité directe si applicable, date du vol projeté, point de départ, destination, vitesse de croisière, niveaux de croisière, route à suivre, durée/fréquence des vols ;
 - (7) Manuel d'opérations particulières et manuel de maintenance
 - (8) Performances décollage et atterrissage ;
 - (9) Caractéristiques des performances du RPAS y compris :
 - (I) Vitesses d'utilisation ;
 - (II) Taux typiques et maximum de montée ;
 - (III) Taux typiques et maximum de descente ;
 - (IV) Taux typiques et maximums de virage ;
 - (V) Autres données de performance pertinentes (par exemple : limitations de vent, limitations relatives au givrage, aux précipitations ; et
 - (VI) Autonomie maximale de l'aéronef.
 - (10) Capacités de communication, navigation et de surveillance,
 - (I) Sécurité des communications aéronautiques, fréquences et équipements, y compris :



- a) les communications (coordination avec les services de circulation aérienne) y compris, tout moyen alternatif de communication ;
- b) les liaisons de commande et contrôle y compris les paramètres de performance et zones désignées de couverture opérationnelles ;
- c) communications entre le télépilote d'aéronef piloté à distance (RPA) et l'observateur RPA, si applicable ;
 - (II) Equipements de navigation ; et
 - (III) Equipement de surveillance (par exemple : radar secondaire, ADS-B)
 - (11) Capacités de détection et d'évitement ;
 - (12) Procédures d'urgence y compris ;
 - (I) Panne de communications avec les services de circulation aérienne ;
 - (II) Panne de liaison de commande et contrôle ; et
 - (III) Panne de communications entre le télépilote à distance et l'observateur RPA, si applicable.
 - (13) Nombre et localisation des postes de pilotage à distance aussi bien que les procédures de transfert entre postes de pilotage à distance, si applicable ;
 - (14) Document attestant la certification acoustique, si applicable ;
 - (15) Confirmation de la conformité aux exigences du RAS 17;
 - (16) Description et renseignements sur la charge marchande ; et
 - (17) Preuve de souscription d'une assurance couvrant la responsabilité tous risques.
- (d) Lorsque certains documents exigibles au titre au présent paragraphe sont émis dans une langue autre que le français, l'exploitant doit s'assurer que le contenu est traduit en français.

3.8 DETECTION ET EVITEMENT

Tout RPAS à exploiter au-delà du vol en visibilité directe doit être équipé d'un système de détection et d'évitement.

3.9 COMMANDE ET CONTROLE

Le propriétaire ou l'exploitant du RPAS doit s'assurer qu'il garde en tout temps, les commandes et contrôles du RPAS, durant le vol.



3.10 COMMUNICATIONS AVEC LES SERVICES DE LA CIRCULATION AERIENNE

Les télépilotes de RPAS doivent veiller à ce que les services de la circulation aérienne soient informés de toute opération qui a lieu dans les zones susceptibles d'affecter le trafic aérien contrôlé d'aéronef avec pilote à bord.

3.11 EXAMEN DES LIEUX

(1) Avant d'utiliser un RPA, l'Autorité doit évaluer chaque site pour déterminer s'il est convenable afin de s'assurer que les opérations peuvent être effectuées en toute sécurité. L'évaluation est composée d'une visite des lieux, de l'utilisation de cartes aéronautiques et d'autres sources de renseignements, des images numériques (image satellite ou image 3D etc.).

(2) Les éléments suivants doivent figurer dans une évaluation mais sans s'y limiter :

- (a) la définition des limites de la zone où se dérouleront les opérations;
- (b) la classe d'espace aérien et des dispositions précises liées à l'espace aérien (p. ex., espace aérien contrôlé) ;
- (c) les altitudes et les routes qui seront utilisées pour l'approche vers les zones où se dérouleront les opérations et pour le départ de ces zones;
- (d) les autres exploitations d'aéronef (p. ex., la proximité d'aérodromes, y compris les Hélicoptères et les hydro aérodromes, ou d'autres sites en exploitation) ;
- (e) les dangers liés aux sites industriels environnants ;
- (f) les régions à transmissions radio à haute intensité ou à interférences électromagnétiques (p. ex., stations radars);
- (g) les limites et/ou les restrictions des règlements locaux ;
- (h) l'emplacement et la hauteur des obstacles (p. ex., fils, mâts, immeubles, tours de téléphonie cellulaire, turbines éoliennes, etc.) ;
- (i) les restrictions de l'espace aérien ;
- (j) les zones bâties, les routes majeures et les sites d'activités récréatives ;
- (k) des mesures de sûreté pour limiter l'accès au public ;
- (l) les conditions météorologiques prédominantes du site et des zones d'exploitation proposées ;
- (m) les distances d'espacement minimales par rapport aux personnes, aux véhicules et aux structures.



3.12 OPERATIONS DANS LE VOISINAGE D'UN AERODROME

Sauf autorisation formelle de l'Autorité, nul ne peut exploiter un RPAS dans le voisinage :

- (1) et dans un rayon de 10 km autour du point de référence de l'aérodrome ;
- (2) des trajectoires de décollage et d'approche ;
- (3) des aides à la navigation ;
- (4) du circuit d'aérodrome ;
- (5) des hippodromes d'attente en zone terminale.

3.13 OPERATIONS SUR UN AERODROME

L'Autorité peut, à l'approbation des opérations sur un aérodrome :

- (1) imposer des restrictions opérationnelles à l'autorisation dans l'intérêt de la sécurité ;
- (2) faire publier des détails de l'autorisation au moyen de NOTAM ou des suppléments de l'AIP ;
- (3) révoquer ou amender l'autorisation et faire publier tout détail de la révocation ou de l'amendement par voie de NOTAM ou des suppléments de l'AIP.

3.14 OPERATIONS SE DEROULANT DANS UN ENVIRONNEMENT FERME

- (1) Les présentes dispositions s'appliquent à l'utilisation d'un RPA à l'intérieur d'un immeuble ou d'une structure, ou même dans un environnement sous-terrain :
 - a) Si les seules personnes présentes font partie de l'équipage du RPA, un PER n'est pas exigé.
 - b) Si l'équipage du RPA et des personnes participant directement à l'opération du RPA sont présents (p. ex., des acteurs sur un plateau de tournage) et qu'aucun spectateur ni invité n'est présent, un PER n'est pas exigé. L'exploitant du RPA doit s'assurer que toutes les personnes liées à l'utilisation du RPA sont informées sur les dangers possibles et les risques.
 - c) Si des personnes à l'intérieur de la structure ne participant pas à l'opération du RPA (p. ex., des spectateurs durant un événement sportif, les participants d'une démonstration durant une foire commerciale, etc.) sont présentes, un PER est exigé.
- (2) Dans toutes les situations décrites ci-dessus, l'exploitant du RPA doit obtenir le consentement du propriétaire de l'immeuble ou de la terre avant d'effectuer des opérations.



3.15 COMMANDE D'UN RPA A PARTIR D'UN VEHICULE EN DEPLACEMENT

Note : Actuellement, les renseignements ne permettent pas de déterminer si un RPA peut être commandé en sécurité à partir d'un autre aéronef ou d'un véhicule terrestre en déplacement d'une manière qui permet d'assurer un niveau de sécurité convenable.

Les demandeurs de certificat voulant effectuer de pareilles opérations doivent fournir à l'autorité une évaluation de sécurité qui montre que les risques de ces opérations peuvent être réduits à un niveau acceptable.



CHAPITRE 4 : EXPLOITATION COMMERCIALE DES RPAS

4.1 CONFORMITE AU PERMIS D'EXPLOITATION DU RPAS

- (a) Aucun exploitant ne doit se livrer à une exploitation de RPAS à but lucratif à moins de détenir un permis d'exploitation de RPAS (PER) valide délivré par l'Autorité.
- (b) Le permis d'exploitation RPAS permet à l'exploitant d'effectuer des opérations en RPAS en conformité aux conditions et limitations contenues dans les spécifications d'exploitation connexes au PER.
- (c) La délivrance d'un PER par l'Autorité dépend de ce que l'exploitant du RPAS démontre qu'il a une organisation adéquate, une méthode de contrôle et de surveillance de son exploitation, un programme de formation ainsi que la manutention au sol et des arrangements d'entretien des aéronefs compatibles avec la nature et l'étendue des opérations spécifiées et en proportion avec la taille, la structure et la complexité de l'organisation.

4.2 DEMANDE DU PERMIS D'EXPLOITATION RPAS

- (a) Un opérateur postulant à un permis d'exploitation RPAS (PER) doit soumettre à l'Autorité une demande dans la forme et la manière prescrites par l'Autorité et contenant tout renseignement que pourrait exiger l'Autorité.
- (b) Tout postulant à un PER doit soumettre sa demande pour une première délivrance au moins trois (03) mois avant la date du début des opérations projetées.

4.3 DELIVRANCE D'UN PER

L'Autorité peut délivrer un permis d'exploitation de RPAS (PER) à un postulant si celui-ci :

- (1) a sa base principale d'exploitation au Sénégal, et est immatriculé au registre de commerce et du crédit mobilier du Sénégal ou enregistré auprès d'une structure compétente;
- (2) satisfait aux règlements et normes applicables au détenteur de PER ;
- (3) dispose d'un personnel qualifié et adéquat pour conduire en toute sécurité l'exploitation commerciale des opérations en RPAS ;
- (4) détient une autorisation du Ministre de l'intérieur et de la sécurité publique en cas d'utilisation de caméra; et
- (5) a un programme de sûreté approuvé par l'Autorité, si la taille de son activité l'exige.



4.4 VALIDITE ET RENOUELEMENT D'UN PER

- (a) Le permis d'exploitation de RPAS sera valide douze (12) mois à partir de la date de délivrance ou de renouvellement à moins que :
- (1) l'Autorité ne spécifie une période plus courte ;
 - (2) l'Autorité n'amende, ne suspende, ne révoque ou autrement n'invalide le PER ;
 - (3) le détenteur de PER ne renonce à son PER et le rend à l'Autorité ;
 - (4) le détenteur de PER ne notifie à l'Autorité la suspension de son exploitation.
- (b) L'exploitant doit soumettre une demande de renouvellement à l'Autorité au moins un (01) mois avant l'expiration du PER ;
- (c) Un PER suspendu ou révoqué doit être retourné à l'Autorité ;
- (d) Un exploitant dont le PER a expiré depuis plus de six (06) mois doit faire une demande initiale de PER.

4.5 AMENDEMENT D'UN PERMIS D'EXPLOITATION DE RPAS (PER)

L'Autorité peut amender un permis d'exploitation de RPAS (PER) si :

- (1) la sécurité de l'exploitation du RPAS l'exige ;
- (2) le détenteur de PER le demande.

4.6 SURVEILLANCE, INSPECTIONS ET TESTS

L'Autorité doit effectuer la surveillance, mener des inspections et réaliser des tests pour s'assurer de la continuité de l'éligibilité du détenteur du PER.

4.7 PERSONNEL REQUIS POUR UNE EXPLOITATION COMMERCIALE DES RPAS

- (a) L'exploitant de RPAS doit désigner un Dirigeant Responsable acceptable par l'Autorité, ayant les pouvoirs de veiller à ce que toutes les ressources nécessaires soient disponibles en support aux opérations figurant sur les spécifications du PER.
- (b) Le Dirigeant Responsable doit avoir du personnel qualifié et compétent, en nombre suffisant pour exécuter les tâches planifiées et les activités à réaliser en conformité aux exigences applicables.
- (c) Un exploitant de RPAS doit élaborer et mettre en œuvre un programme de formation initiale et un programme de formation récurrente pour veiller au maintien de compétence de son personnel.



- (d) Le télépilote d'un système RPA est chargé de l'utilisation et de la sécurité de l'aéronef pendant le vol. Comme pour les aéronefs habités, le télépilote peut ne pas être la personne qui manipule les contrôles et peut de temps en temps superviser un autre télépilote. Le télépilote peut être appuyé par d'autres membres d'équipage qui ont été affectés à des fonctions essentielles à l'utilisation du RPA (p. ex., opérateurs de charge utile, observateurs visuels, opérateurs de systèmes de lancement et de récupération, et planificateurs de mission). Les membres d'équipage participant à l'utilisation d'un système RPA doivent, durant le vol, obéir aux instructions du télépilote.
- (e) Les personnes associées au fonctionnement du RPAS (les observateurs visuels, techniciens d'entretien et opérateur de charge utile) doivent avoir au moins 18 ans révolus.

(1) Un observateur visuel

Nul ne doit exercer les fonctions d'observateur RPA s'il ne détient un document délivré par l'exploitant RPAS ou par un centre de formation attestant sa compétence à assurer les fonctions d'observateur RPA en vol VLOS.

Un observateur visuel est un membre d'équipage dûment formé chargé d'exécuter des tâches liées à l'évitement des abordages, par exemple surveiller en permanence le RPA et l'espace aérien à la fois autour du véhicule et suffisamment au-delà de celui-ci (à la recherche d'autres aéronefs, de nuages, d'obstacles et du relief). Dans le cas des opérations en VLOS, un ou plusieurs observateurs visuels seront nécessaires à moins qu'il soit possible de démontrer que les risques peuvent être atténués d'une autre manière.

La principale tâche incombant à l'observateur visuel consiste à fournir des renseignements au télépilote pour que ce dernier évite les dangers et tout risque d'abordage avec des obstacles au sol ou avec d'autres aéronefs. De plus, l'observateur visuel doit aider le télépilote du RPA à respecter les conditions applicables du PER, comme les exigences liées à la visibilité de vol et au plafond nuageux, ainsi qu'à s'assurer que l'aéronef est en visibilité directe. Il doit être en mesure de voir l'aéronef et l'espace aérien environnant durant le vol au complet. Pour réaliser ces tâches, l'observateur visuel doit être capable de déterminer l'altitude relative de l'aéronef, la trajectoire de vol et la proximité à toutes les autres activités aériennes et dangers (p. ex., le relief, les conditions météorologiques, les structures) de manière suffisante pour empêcher que l'aéronef ne crée un danger d'abordage.

Un observateur visuel doit seulement effectuer des tâches d'observation pour un RPA à la fois. Les observateurs visuels doivent toujours être en communication avec le télépilote du RPA et être en mesure de lui communiquer rapidement des renseignements pour éviter d'autres aéronefs s'il existe une possibilité de conflit.

L'utilisation d'observateurs visuels dans des véhicules au sol en déplacement ne sera pas approuvée comme méthode pour élargir la zone/portée d'exploitation d'un système RPA.



Voici les exigences minimales s'appliquant aux observateurs visuels :

- (i) Aptitude physique et mentale de classe 3
- (ii) Une connaissance pratique de ce qui suit :
 - A. les techniques de balayage visuel ;
 - B. les exigences de communication entre les membres d'équipage ;
 - C. les conditions météorologiques dangereuses en vol ;
 - D. les mesures à prendre en cas de risque d'abordage ;
 - E. les limites verticales et horizontales de l'opération ;
 - F. la classe d'espace aérien dans lequel ils ont l'intention d'exploiter l'appareil, y compris les limites verticales et horizontales de l'espace aérien et la détermination des classes adjacentes d'espace aérien ;
 - G. les règles de priorité indiquées dans le PER ;
 - H. les limites du système RPA.
 - I. Compétences linguistiques – L'observateur doit démontrer qu'il possède un niveau de compétence linguistique en langue anglaise égal ou supérieur au niveau 4.

(2) Un technicien d'entretien

Il doit être formé sur la maintenance du système RPA.

Une licence de technicien de maintenance d'aéronef (TMA) n'est pas nécessaire pour l'utilisation de petits RPA en VLOS. La maintenance d'un RPA, y compris la navigabilité de l'appareil, incombe à l'exploitant du RPA.

En ce qui concerne la maintenance de tous les autres RPA (c.-à-d. pas les petits RPA utilisés en VLOS), des connaissances, des habiletés et des compétences additionnelles seront exigées et évaluées au cas par cas.

(3) Opérateur de charge utile

Il doit suivre une formation lui permettant de connaître parfaitement les charges utiles du RPA. Si un télépilote a un double rôle (p. ex., si le télépilote du RPA est également l'opérateur de la charge utile), le demandeur du certificat doit traiter des risques inhérents au fait que la même personne a deux fonctions. Les fonctions d'opérateur de charge utile ne doivent pas avoir une incidence sur le pilotage de l'aéronef ni sur la charge de travail du télépilote du RPA.

(4) Exigences liées aux autres membres d'équipage

Le personnel de soutien des systèmes de lancement et de récupération et les régulateurs/planificateurs de mission devront être formés et jugés compétents pour effectuer les tâches qui leur sont assignées par l'exploitant du RPA.



4.8 MANUEL D'EXPLOITATION ET DOSSIERS

- (a) L'exploitant doit élaborer et soumettre un manuel d'exploitation en conformité avec les exigences prescrites par l'Autorité.
- (b) Selon la complexité de l'exploitation du RPA, les types de manuels et leur contenu peuvent varier. Les types de documents que les exploitants du RPA pourraient devoir tenir à jour comprennent notamment les manuels d'exploitation, les manuels de maintenance, les manuels de vol du système RPA (pour chaque type du RPA utilisé), les listes de vérifications d'aéronef, etc.
- (c) L'exploitant du RPA doit fournir les listes de vérifications et les plaquettes qui permettront au pilote d'utiliser le RPAS conformément à son manuel de vol, au manuel d'utilisation ou à un document équivalent.
- (d) Les exploitants du RPA doivent tenir à jour des dossiers sur leurs opérations aériennes qui comprennent notamment les renseignements suivants :
 - (1) dossiers de vol (emplacement, date, heures, équipage, type d'aéronef, etc.);
 - (2) total des heures de vol accumulées par aéronef (lorsque le PER contient une condition concernant des exigences de maintenance) ;
 - (3) les heures de vol du ou des télépilotes (jour, mois, année).

4.9 AUTORISATION D'OPERATIONS RPAS A BUT LUCRATIF

- (a) Une personne qui satisfait aux dispositions du paragraphe 3.7 (page 17) du présent règlement peut commencer des opérations RPAS à but lucratif seulement après autorisation.
- (b) Les autorisations visées au paragraphe 4.9 (a) seront spécifiques à des opérations particulières.



4.10 CERTIFICATION DES PILOTES PROFESSIONNELS DE RPAS

- (a) Nul ne opérer un RPAS de 25 kg ou plus, à moins de détenir une licence de pilote RPAS valide délivrée ou validée par l'Autorité conformément aux dispositions applicables.
- (b) Un postulant à la licence de pilote RPAS visée au paragraphe ci-dessus doit :
 - (1) être âgé de 18 ans révolus ;
 - (2) détenir un certificat d'aptitude médicale de classe 3 ;
 - (3) démontrer qu'il possède un niveau de compétence linguistique en langue anglaise égal ou supérieur au niveau 4 ;
 - (4) passer un test initial de connaissances aéronautiques couvrant les domaines spécifiés au RAS 01 – *Licence du Personnel*.
- (c) Les télépilotes de RPAS doivent détenir, le cas échéant, une qualification appropriée du type d'opérations qu'ils effectueront y compris :
 - (1) la qualification de type ;
 - (2) la qualification de vol aux instruments ; et
 - (3) la qualification d'instructeur.

4.11 VALIDITE DES LICENCES DE PILOTE RPAS

La licence de pilote RPAS a une durée de validité de vingt-quatre (24) mois sous réserve de la validité du certificat médical du détenteur.

4.12 EXIGENCES DE FORMATION POUR L'EXPLOITATION COMMERCIALE DES RPAS

Les pilotes de RPAS doivent être formés conformément au programme de formation approuvé par l'Autorité.

4.13 EXIGENCES EN MATIERE D'EQUIPEMENTS ET D'INSTRUMENTS

Les instruments requis pour les opérations spécifiques liées à l'exploitation de RPAS sont notamment fonction :

- (1) de la classe et de la catégorie du RPAS ;
- (2) du type d'opération ; et
- (3) des autorisations spéciales recherchées.



4.14 SITUATIONS D'URGENCE

(1) Afin d'établir des procédures d'utilisation de l'aéronef sécuritaires, les demandeurs du PER doivent renseigner le formulaire d'évaluation de risque pour la sécurité.

(2) Perte de liaison – Généralités

a) Il existe de nombreux moyens acceptables de satisfaire aux exigences en matière de perte de liaison. Les procédures liées à la perte de liaisons doivent veiller à ce que la trajectoire de vol de l'aéronef demeure prévisible et ne représente pas de risque pour les autres utilisateurs de l'espace aérien.

b) Les procédures liées à la perte de liaison dans la demande du PER devraient inclure, s'il y a lieu, la trajectoire de vol et les points de circuit en cas de perte de liaison, l'utilisation du transpondeur, les procédures de communication (avec qui et quand) et les points d'interruption du vol prévus ou toute autre mesure de planification d'urgence au cas où la récupération du RPA n'est pas réalisable.

c) Le télépilote doit être en mesure d'évaluer les risques liés aux circonstances particulières de la perte de liaison et d'établir à quel moment les manœuvres de récupération automatisée ou d'interruption du vol commenceront.

d) Si une perte de liaison pourrait entraîner une situation où l'appareil pénètre un espace aérien contrôlé ou une région comportant des exigences de signalement (c.-à-d. un espace aérien réglementé), le demandeur de certificat doit fournir le plan de perte de liaison à l'unité ATS ou le fournisseur de contrôle aérien pertinent avant d'effectuer l'opération proposée.

(3) Perte de liaison durant une opération autorisée en IFR

a) À moins d'une autorisation contraire, si un aéronef est utilisé en vertu d'une autorisation IFR, la procédure de perte de liaison doit respecter la dernière autorisation de l'ATC pendant une période suffisamment longue afin que l'unité ATS soit informée de la situation de perte de liaison et puisse assurer la résolution de conflits.

b) Les procédures de perte de liaison qui s'éloignent des procédures standards de perte de communication en IFR doivent être coordonnées au préalable avec la ou les unités ATS pertinentes et comprises dans la demande du PER ainsi que dans le manuel d'exploitation de l'exploitant du RPA.

c) À moins d'une autorisation contraire, les procédures en cas de perte de liaison doivent :

(i) limiter le vol du RPA aux régions au-dessus de l'eau ou peu peuplées pour se rendre jusqu'à un point prédéterminé de perte de liaison en VLOS afin de rétablir la liaison;

(ii) éviter les demi-tours et/ou les modifications d'altitude imprévisibles;



(iii) éviter de situer les points d'attente en cas de perte de liaison dans une aire d'attente publiée, voie aérienne ou route aérienne.

d) Si la liaison n'est pas rétablie à l'intérieur d'une période prédéterminée indiquée dans la demande du PER, le RPA peut :

- (i) effectuer un atterrissage automatique;
- (ii) se rendre jusqu'à un autre point de perte de liaison afin de rétablir la liaison C2;
- (iii) se rendre jusqu'à un point d'interruption du vol.

e) Lorsque des exploitations du RPA multiples ou concomitantes sont prévues dans une même région, le demandeur de certificat doit prévoir un plan de séparation en cas de scénario de perte de liaison simultanée. Le plan d'élimination des conflits peut comprendre des altitudes différentes et un espacement horizontal assuré à l'aide de points de perte de liaison indépendants.

(4) Interruption du vol

a) Tous les systèmes RPA doivent disposer de redondances de système convenables et d'un fonctionnement indépendant afin d'assurer leur sécurité et leur prévisibilité globales.

b) Afin d'éviter une situation où l'aéronef télépilote est à la dérive et de protéger les autres utilisateurs de l'espace aérien, les systèmes RPA ne comportant pas de redondances pourraient nécessiter un système d'interruption de vol indépendant pouvant être activé par le télépilote du RPA.

(5) Exigences liées à l'équipement d'urgence

Le ou les membres d'équipage pertinent doit avoir accès à l'équipement d'urgence notamment un extincteur portatif d'un type permettant d'éteindre les incendies pouvant vraisemblablement survenir.



CHAPITRE 5 : OPERATIONS DE RPAS A DES FINS DE LOISIRS

5.1 RPAS

- (a) Les opérations de RPAS à des fins de loisirs et de sport doivent s'effectuer au sein de clubs dûment enregistrés et reconnus par l'Autorité conformément aux procédures prescrites.
- (b) L'Autorité doit élaborer un système de reconnaissance des clubs y compris, les exigences de composition, de documentation, de règlement intérieur des clubs et des règlements aéronautiques spécifiques pour les opérations de loisirs et de récréation.
- (c) Les clubs visés au paragraphe (a) ci-dessus doivent soumettre à l'Autorité pour approbation les renseignements sur les zones d'opérations ainsi que les horaires de ces opérations.
- (d) L'Autorité doit notifier par NOTAM ou tout autre moyen les portions de l'espace aérien réservées aux opérations RPAS y compris, les restrictions qui pourraient s'appliquer.

5.2 FORMATION

- (a) Les clubs visés au paragraphe 5.1 (a) doivent prescrire et soumettre à l'approbation de l'Autorité la formation minimale à suivre pour effectuer des opérations RPAS à des fins récréatives.
- (b) Les formations élaborées en application des dispositions relatives aux exigences de formation visées au paragraphe (a) ci-dessus doivent être soumises à l'Autorité pour acceptation.



CHAPITRE 6 : EXIGENCES EN MATIERE DE SURETE DES OPERATIONS RPAS

6.1 SURETE

- (a) Nul ne peut exploiter un RPAS à l'intérieur du Sénégal à moins d'avoir élaboré un programme de sûreté de l'opérateur approuvé par l'Autorité.
- (b) Le programme de sûreté de l'opérateur doit préciser les mesures à prendre, les procédures à suivre et les pratiques à observer par l'opérateur pour protéger le télépilote et les installations des actes d'intervention illicite. Ce programme comprend au minimum :
 - (1). les objectifs du programme et la responsabilité de veiller à sa mise en œuvre ;
 - (2). l'organigramme de la fonction sûreté de l'opérateur y compris les tâches et responsabilités. L'opérateur doit désigner un Responsable sûreté chargé de la sûreté de l'aviation civile.
- (c) Un opérateur de RPAS doit maintenir les mesures de sûreté y compris l'identification, la résolution des activités suspectes qui peuvent constituer une menace à l'aviation civile :
 - (1). à un poste de pilotage à distance ;
 - (2). à un RPAS ;
 - (3). à toute installation sous le contrôle de l'opérateur RPAS.
- (d) Les mesures spécifiques de sûreté visées au paragraphe (c) ci-dessus prévoient :
 - (1) que les locaux utilisés pour la préparation, le stockage et le parcage des RPAS y compris, la station sol des RPAS soient en tout temps protégés des accès non autorisés ;
 - (2) la protection des renseignements critiques, technologiques et des systèmes de communication utilisés au cours des opérations contre les interférences qui pourraient compromettre la sécurité de l'aviation civile ;
 - (3) la protection des documents de vol ;
 - (4) qu'il soit requis des opérateurs qui demandent à opérer avec une caméra d'inclure dans la demande les spécifications de la caméra en vue de procéder à une revue de sûreté puis à l'approbation par l'Autorité ;
 - (5) que soient indiqués les compartiments d'inspection et de fouille de sûreté tant à l'intérieur qu'à l'extérieur du RPAS ;



- (6) que les personnes impliquées dans les opérations RPAS soient adéquatement formées et sujettes à des contrôles récurrents de connaissances et des procédures de sélection.

6.2 EXIGENCES EN MATIERE DE SURETE POUR LES OPERATEURS DE RPAS

L'opérateur de RPAS est responsable de la sécurité et de la sûreté des opérations RPAS y compris, les installations, le personnel et les équipements associés.

6.3 ACTES D'INTERVENTION ILLICITE CONTRE L'AVIATION CIVILE

- (a) L'opérateur de RPAS doit élaborer des procédures à suivre par son personnel d'exploitation en réponse à des menaces et incidents impliquant les opérations RPAS.
- (b) L'opérateur ou le propriétaire doit veiller à ce que les actes d'intervention illicites soient rapportés sans délai à l'Autorité.



CHAPITRE 7 : DISPOSITIONS COMPLEMENTAIRES

7.1 DOSSIERS

- (a) L'opérateur de RPAS doit établir un système d'archivage qui permet un stockage adéquat et une traçabilité fiable des activités développées, couvrant au minimum :
- (1). l'organisation de l'opérateur ;
 - (2). le système de gestion de la sécurité ;
 - (3). la formation et le contrôle de compétence du personnel ;
 - (4). la documentation de tous les processus clés du système de gestion ;
 - (5). les dossiers d'entretien ;
 - (6). les dossiers de gestion de la sécurité.
- (b) Les dossiers seront tenus de manière à les protéger du vol, de l'altération et des dommages.
- (c) Les dossiers visés dans la présente sous-section fourniront suffisamment de détails pour permettre de déterminer si les exigences en matière d'expérience et de qualifications sont satisfaisantes pour autoriser la poursuite des opérations commerciales.

7.2 ASSURANCE

- (a) Nul ne peut opérer, faire opérer ou commettre une personne d'opérer un RPAS, à moins d'avoir souscrit une assurance en état de validité couvrant les risques aux tiers.
- (b) L'opérateur doit garder disponible à sa base d'exploitation ou en tout autre lieu spécifié par l'Autorité, une copie authentique de l'attestation d'assurance en responsabilité civile.
- (c) Nonobstant les dispositions du paragraphe (a) ci-dessus, l'Autorité peut accorder des dérogations à la réglementation en fonction de la catégorie et la classe du RPAS.

7.3 RAPPORT DE VIOLATION DES REGLEMENTS

- (a) Toute personne qui a connaissance de la violation de l'une quelconque des dispositions du présent règlement doit en informer l'Autorité.
- (b) L'Autorité doit déterminer la nature, le type d'enquête complémentaire à mener ou toute poursuite à engager.

7.4 INFRACTIONS ET SANCTIONS

Toute infraction au présent règlement sera traduite au conseil de discipline et est passible de sanctions.



CHAPITRE 8 : LICENCES ET COMPETENCES

8.1 REGLES GENERALES

- (a) Il n'existe qu'une seule catégorie de licence de pilote RPAS. Les catégories de licences pilote privé, pilote professionnel, pilote en équipage multiple et licence de pilote de ligne ne sont pas applicables aux licences de pilote de RPAS.
- (b) Tout télépilote appelé exploiter un RPAS depuis un poste de pilotage à distance (RPS) installé sur le territoire du Sénégal doit détenir une licence télépilote délivrée ou validée par l'Autorité.
- (c) Il n'est pas exigé des personnes se livrant à des activités récréatives avec les petits modèles d'aéronefs de détenir une licence de RPA. Ces personnes reçoivent une formation dans les clubs auxquels ils appartiennent conformément aux dispositions des paragraphes 5.1 (a) et 5.2 (a) (page 30)
- (d) Aucun élève pilote à distance ne peut effectuer des vols en solo, que sous la supervision ou avec l'autorisation d'un instructeur habilité et s'il détient une attestation d'aptitude médicale de classe 3 en état de validité

8.2 DOCUMENTS A DETENIR PAR LE PERSONNEL

Tout pilote à distance aux commandes d'un RPA ou en service dans un poste de pilotage à distance (RPS) doit détenir :

- (1) un certificat médical de classe 3 en cours de validité ;
- (2) une licence de pilote à distance RPAS en état de validité, ou si elle a été validée, la validation de licence et la licence d'origine ;
- (3) la preuve qu'il satisfait aux exigences d'expérience récente, à savoir, avoir fait dans les trois mois précédents, au moins 3 décollages et 3 atterrissages.