




Circulaire N° _____/C/CCAA/DG du **12 SEPT 2025**

**Fixant les règles d'exploitation des systèmes d'aéronefs
télépilotés aux fins civiles au Cameroun.**

SS

TABLE DES MATIERES

1. Introduction	4
1.1. Objet	4
1.2. Champ d'application	4
1.3. Description des changements.....	4
2. Exigences et Références	4
2.1. Exigences.....	4
2.2. Documents de référence.....	4
3. Définitions et abréviations	5
4. Contexte	9
5. Importation des systèmes d'aéronefs télépilotes.....	9
6. Enregistrement des systèmes d'aéronefs télépilotes	10
7. Règles générales d'exploitation des systèmes d'aéronefs télépilotes.....	11
7.1. Visibilité directe	11
7.2. Altitude maximale.....	11
7.3. Distance horizontale maximale	12
7.4. Utilisation à un aérodrome, un aéroport, un héliport ou dans son voisinage.	12
7.5. Espace aérien	12
7.6. Survol de sites sensibles et de rassemblement de personnes	12
7.7. Vols transfrontaliers	12
7.8. Conditions météorologiques	12
7.9. Vols de nuit	12
7.10. Transport de charges utiles	13
7.11. Utilisation en mouvement d'un RPAS	13
7.12. Utilisation simultanée de plusieurs RPAS	13
7.13. Utilisation d'un dispositif de vue à la première personne.....	13
8. Catégories d'exploitation des systèmes d'aéronefs télépilotes	13
9. Conditions d'Exploitation des systèmes d'aéronefs télépilotes dans le cadre du travail aérien	14
9.1. Certificat d'exploitant de systèmes d'aéronefs télépilotes	14
9.2. Responsabilités de l'exploitant de systèmes d'aéronefs télépilotes	15
9.3. Conditions de qualification des télépilotes	17
9.4. Responsabilités des télépilotes	18
10. Conditions d'Exploitation des systèmes d'aéronefs télépilotes aux fins de loisir ..	19

10.1. Restrictions d'exploitation	19
10.2. Compétences des télépilotes	20
10.3. Responsabilités des télépilotes	20
11. Dispositions diverses	21
12. Contact.....	22
ANNEXE :	23
SOUS-PARTIE A : Sous-catégories d'exploitation des systèmes d'aéronefs télépilotes relevant de la catégorie des opérations de base	
RPAS.A.010 Dispositions générales.....	23
RPAS.A.020 Exploitation d'un RPAS dans la sous-catégorie A	23
RPAS.A.030 Exploitation d'un RPAS dans la sous-catégorie B	23
RPAS.A.040 Exploitation d'un RPAS dans la sous-catégorie C	23
RPAS.A.050 Exploitation d'un RPAS dans la sous-catégorie D	Erreur ! Signet non défini.
SOUS-PARTIE B : Autorisation d'exploitation spécialisée.....	
RPAS.B.010 Dispositions générales	24
RPAS.B.020 Demande d'une autorisation d'exploitation spécialisée	24
RPAS.B.030 Délivrance d'une autorisation d'exploitation spécialisée	24
SOUS-PARTIE C : Autorisation exceptionnelle d'exploitation d'un RPAS pour le travail aérien	
RPAS.C.010 Demande d'une autorisation exceptionnelle d'exploitation d'un RPAS pour le travail aérien.....	25
RPAS.C.020 Délivrance d'une autorisation exceptionnelle d'exploitation d'un RPAS pour le travail aérien	26

1. INTRODUCTION

1.1. Objet

- (1) La présente circulaire a pour objet de fixer les règles d'exploitation des systèmes d'aéronefs télépilotés aux fins civiles au Cameroun.
- (2) Elle couvre notamment :
 - (a) les conditions d'importation ;
 - (b) les exigences d'enregistrement ;
 - (c) les règles générales et les catégories d'exploitation ;
 - (d) les conditions d'exploitation en travail aérien ;
 - (e) les conditions d'exploitation aux fins de loisir.

1.2. Champ d'application

- (1) La présente circulaire s'applique à l'exploitation des systèmes d'aéronefs télépilotés dont la masse maximale au décollage est comprise entre 250 grammes et 150 kilogrammes inclus.
- (2) Les dispositions de la présente circulaire ne s'appliquent pas aux systèmes d'aéronefs télépilotés d'Etat.

1.3. Description des changements

La présente circulaire est publiée en remplacement de l'instruction N°0012/C/CCAA/DG/DCRCA du 18 novembre 2016 fixant les modalités de demande d'autorisation d'utilisation d'aéronefs télépilotés dans l'espace aérien et sur le territoire camerounais pour des opérations ponctuelles de travail aérien. Elle fournit un cadre plus complet en matière d'exploitation des systèmes d'aéronefs télépilotés couvrant notamment les points énoncés au paragraphe 1.1(2).

2. EXIGENCES ET REFERENCES

2.1. Exigences

- (1) Loi N°2013/010 du 24 juillet 2013 portant régime de l'aviation civile au Cameroun
- (2) Arrêté N°00605/MINT du 13 septembre 2006 modifiant l'annexe de l'arrêté N°00726/MINT du 07 juin 2005 fixant les conditions d'utilisation des avions civils en aviation générale et en travail aérien

2.2. Documents de référence

- (1) Annexe 6 de l'OACI, partie 4
- (2) Règlement canadien de l'aviation civile, Partie IX — Systèmes d'aéronefs télépilotés, 2025 ;
- (3) Règlement d'exécution (UE) 2019/947 de la commission du 24 mai 2019 concernant les règles et procédures applicables à l'exploitation d'aéronefs sans équipage à bord.

3. DEFINITIONS ET ABREVIATIONS

(1) Les définitions suivantes sont utilisées dans la présente circulaire :

Accident : Événement lié à l'utilisation d'un aéronef, qui, dans le cas d'un aéronef avec pilote, se produit entre le moment où une personne monte à bord avec l'intention d'effectuer un vol et le moment où toutes les personnes qui sont montées dans cette intention sont descendues, ou, dans le cas d'un aéronef sans pilote, qui se produit entre le moment où l'aéronef est prêt à manoeuvrer en vue du vol et le moment où il s'immobilise à la fin du vol et où le système de propulsion principal est arrêté, et au cours duquel :

- (a) une personne est mortellement ou grièvement blessée du fait qu'elle se trouve :
 - (i) dans l'aéronef, ou
 - (ii) en contact direct avec une partie quelconque de l'aéronef, y compris les parties qui s'en sont détachées, ou :
 - (iii) directement exposée au souffle des réacteurs, sauf s'il s'agit de lésions dues à des causes naturelles, de blessures infligées à la personne par elle-même ou par d'autres ou de blessures subies par un passager clandestin caché hors des zones auxquelles les passagers et l'équipage ont normalement accès ; ou
- (b) l'aéronef subit des dommages ou une rupture structurelle :
 - (i) qui altèrent ses caractéristiques de résistance structurelle, de performances ou de vol, et
 - (ii) qui normalement devraient nécessiter une réparation importante ou le remplacement de l'élément endommagé,

sauf s'il s'agit d'une panne de moteur ou d'avaries de moteur, lorsque les dommages sont limités à un seul moteur (y compris à ses capotages ou à ses accessoires), aux hélices, aux extrémités d'ailes, aux antennes, aux sondes, aux girouettes d'angle d'attaque, aux pneus, aux freins, aux roues, aux carénages, aux panneaux, aux trappes de train d'atterrissage, aux pare-brise, au revêtement de fuselage (comme de petites entailles ou perforations), ou de dommages mineurs aux pales de rotor principal, aux pales de rotor anti-couple, au train d'atterrissage et ceux causés par de la grêle ou des impacts d'oiseaux (y compris les perforations du radome) ; ou

- (c) l'aéronef a disparu ou est totalement inaccessible.

Aérodrome : Surface définie sur terre ou sur l'eau (comprenant, éventuellement, bâtiments, installations et matériel), destinée à être utilisée, en totalité ou en partie, pour l'arrivée, le départ et les évolutions des aéronefs à la surface.

Aéronef : Tout appareil qui peut se soutenir dans l'atmosphère grâce à des réactions de l'air autres que les réactions de l'air sur la surface de la terre.

Aéronef télépiloté : Aéronef non habité piloté depuis un poste de télépilotage.

Aéronef télépiloté d'Etat : Aéronef télépiloté utilisé pour le compte des services

militaires, de douane ou de police.

Atténuation des risques : Processus qui comprend des mesures de défense ou de prévention visant à réduire l'étendue, la durée et/ou la probabilité d'effets néfastes éventuels des dangers.

Autorisation d'exploitation spécialisée : Autorisation délivrée par l'Autorité Aéronautique habilitant un exploitant à effectuer des vols d'aéronefs télépilotes relevant de la catégorie des opérations avancées.

Charge utile : Instruments, mécanismes, équipements, pièces, appareils, dispositifs auxiliaires ou accessoires, y compris les équipements de communication, qui sont installés ou attachés sur l'aéronef mais, ne sont pas utilisés ou destinés à être utilisés pour l'exploitation ou le contrôle de l'aéronef en vol, et ne font pas partie d'une cellule, d'un moteur ou d'une hélice.

Conditions météorologiques de vol à vue : Conditions météorologiques, exprimées en fonction de la visibilité, de la distance par rapport aux nuages et du plafond, égales ou supérieures aux minimums spécifiés.

Dérive : Interruption ou perte de la liaison de commande et de contrôle d'un aéronef télépilote qui fait en sorte que le pilote ne peut plus contrôler l'aéronef et que celui-ci ne suit plus les procédures prévues ou ne fonctionne plus de manière prévisible ou planifiée.

Dispositif de visualisation : Appareil qui génère une image vidéo et la transmet en continu sur un écran ou sur le moniteur de la station de contrôle et qui donne au pilote d'un aéronef télépilote l'impression de le piloter du point de vue d'un pilote à bord.

Espace aérien contrôlé : Espace aérien de dimensions définies à l'intérieur duquel le service du contrôle de la circulation aérienne est assuré selon la classification des espaces aériens.

Exploitant : Personne physique ou morale responsable de l'exploitation d'un ou de plusieurs aéronefs télépilotes.

Formation pratique basique : Formation pratique de télépilote, délivrée par un organisme agréé par l'Autorité Aéronautique et répondant aux objectifs de compétences à acquérir pour l'exercice d'une activité de télépilote.

Géorepérage : Fonction qui, sur la base des données fournies par les autorités compétentes, détecte une violation potentielle des limites de l'espace aérien et en alerte les télépilotes, afin que ces derniers puissent agir de manière immédiate et efficace pour éviter cette violation.

Incident : Événement, autre qu'un accident, lié à l'utilisation d'un aéronef, qui compromet ou pourrait compromettre la sécurité de l'exploitation.

Liaison de commande et contrôle : Liaison de données établie entre l'aéronef télépilote et le poste de télépilotage aux fins de la gestion du vol.

Marchandises dangereuses : Articles ou substances transportés comme charge utile par un aéronef télépilote, de nature à présenter un danger pour la santé, la sécurité, les biens ou l'environnement en cas d'incident ou d'accident,

notamment :

- (a) des explosifs (danger d'explosion en masse, danger de projection ou d'effet de souffle, danger mineur d'effet de souffle, danger majeur d'incendie, substances explosives, explosifs extrêmement peu sensibles) ;
- (b) des gaz (gaz inflammable, gaz ininflammable, gaz toxique, oxygène, danger d'inhalation) ;
- (c) des liquides inflammables (combustible, fuel, essence) ;
- (d) des matières solides inflammables (solides spontanément combustibles, matières dangereuses à l'état humide) ;
- (e) des agents oxydants et des peroxydes organiques ;
- (f) des substances toxiques et infectieuses (poison, danger biologique) ;
- (g) des substances radioactives ;
- (h) des substances corrosives.

Maintenance : Exécution des tâches nécessaires au maintien de la navigabilité d'un aéronef. Il peut s'agir de l'une quelconque ou d'une combinaison des tâches suivantes : révision, inspection, remplacement, correction de défectuosité et intégration d'une modification ou d'une réparation.

Manuel d'activités particulières : Manuel contenant les procédures, instructions et directives que le personnel d'exploitation doit utiliser dans l'exercice de ses fonctions.

Manuel d'utilisation : Manuel qui contient les procédures d'utilisation d'un aéronef en situations normale, anormale et d'urgence, les listes de vérification, les limites, les informations sur les performances ainsi que d'autres éléments relatifs à son utilisation.

Masse maximale au décollage : Masse maximale de l'aéronef télépiloté, y compris la charge utile et le carburant, telle que définie par le fabricant ou le constructeur, pour laquelle il peut être exploité.

Membre d'équipe de télépilotage : Membre d'équipe de télépilotage titulaire d'une licence, chargé de fonctions essentielles à la conduite d'un système d'aéronef télépilote durant une période de service de vol.

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

Organisme de contrôle de la circulation aérienne : Terme générique désignant, selon le cas, un centre de contrôle régional, un organisme de contrôle d'approche ou une tour de contrôle d'aérodrome.

Poste de télépilotage (station de contrôle) : Composant du système d'aéronef télépilote qui réunit les organes de conduite de l'aéronef télépilote.

Rassemblement de personnes : Concentration de personnes en un lieu tel que la densité empêche ces dernières de s'éloigner.

Robustesse : Propriété des mesures d'atténuation résultant de la combinaison du gain de sécurité assuré par les mesures d'atténuation et du niveau d'assurance et d'intégrité que le gain de sécurité a permis d'atteindre.

Système d'aéronef télépilote : Aéronef télépilote, poste(s) de télépilotage correspondant(s), liaisons de commande et de contrôle nécessaires, et tout autre composant spécifié dans la conception de type.

Système d'identification directe à distance : Système qui garantit la diffusion locale d'informations sur un aéronef télépilote en exploitation sans avoir physiquement accès audit aéronef.

Tiers : Personnes qui ne participent pas à l'exploitation d'un aéronef télépilote ou qui ne connaissent pas les instructions ni les précautions de sécurité données par l'exploitant.

Travail aérien : Activité aérienne au cours de laquelle un aéronef est utilisé pour des services spécialisés notamment l'agriculture, la construction, la photographie, la topographie, l'observation et la surveillance, la publicité aérienne.

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

Vol autonome : Vol durant lequel un aéronef télépilote évolue sans qu'un pilote intervienne dans la gestion du vol.

Vol en visibilité directe : Vol durant lequel le télépilote est capable de maintenir un contact visuel continu sans aide avec l'aéronef télépilote, qui est suffisant pour en garder le contrôle, en connaître l'emplacement et balayer du regard l'espace aérien dans lequel celui-ci est utilisé afin d'effectuer les fonctions de détection et d'évitement à l'égard d'autres aéronefs ou objets.

Vol au-delà de la visibilité directe : Vol durant lequel ni le télépilote, ni un observateur ne peut maintenir un contact visuel direct non assisté avec l'aéronef télépilote.

Zone dangereuse : Espace aérien, de dimensions définies, à l'intérieur duquel des activités dangereuses pour le vol des aéronefs peuvent se dérouler pendant des périodes spécifiées.

Zone interdite : Espace aérien, de dimensions définies, au-dessus du territoire ou des eaux territoriales d'un État, dans les limites duquel le vol des aéronefs est interdit.

Zone réglementée : Espace aérien, de dimensions définies, au-dessus du territoire ou des eaux territoriales d'un État, dans les limites duquel le vol des aéronefs est subordonné à certaines conditions spécifiées.

(2) Les abréviations suivantes s'appliquent aux fins de la présente circulaire :

BVLOS : Vol au-delà de la visibilité directe

C2 : Liaison de commande et contrôle

COTA RPAS : Certificat d'opérateur de travail aérien RPAS

FPV : Dispositif de visualisation

MTOM : Masse maximale au décollage

RPA : Aéronef télépiloté

RPAS : Système d'aéronef télépiloté

VLOS : Vol en visibilité directe

VMC : Conditions météorologiques de vol à vue

4. CONTEXTE

- (1) L'utilisation des systèmes d'aéronefs télépilotés (RPAS) s'est largement développée au Cameroun depuis plus d'une décennie. Ces technologies sont aujourd'hui employées dans divers secteurs d'activité, notamment la topographie, la cartographie, l'agriculture de précision, la surveillance des infrastructures, la photographie et l'audiovisuel, etc.
- (2) Face à cette évolution, l'Autorité Aéronautique a mis en place un dispositif transitoire permettant l'encadrement des activités à travers la délivrance d'autorisations ponctuelles, conformément aux dispositions de l'Instruction N°0012/C/CCAA/ DG/DCRCA du 18 novembre 2016 susvisée. Ce mécanisme a permis de répondre aux besoins croissants des usagers tout en assurant un niveau minimal de sécurité et de conformité aux standards internationaux.
- (3) Dans la perspective d'un développement structuré et durable de la filière RPAS, un cadre réglementaire complet a été élaboré. Celui-ci définit les conditions d'importation, les exigences d'enregistrement, les règles générales et les catégories d'exploitation, ainsi que les conditions d'exploitation en travail aérien et aux fins de loisir.
- (4) Dans l'attente de la signature du projet d'arrêté fixant les règles d'exploitation des systèmes d'aéronefs télépilotés aux fins civiles au Cameroun, et au regard de l'augmentation constante des opérations de RPAS sur le territoire national, l'Autorité Aéronautique a élaboré la présente circulaire. Ce document reprend et anticipe les principales dispositions du projet d'arrêté afin d'assurer un encadrement transitoire, garantissant la protection des aéronefs en vol, des personnes et des biens survolés.

5. IMPORTATION DES SYSTEMES D'AERONEFS TELEPILOTES

- (1) L'importation au Cameroun d'un système d'aéronef télépiloté requiert un avis de non objection de l'Autorité Aéronautique.
- (2) En vue d'obtenir l'avis de non objection, le demandeur fournit à l'Autorité Aéronautique les documents et renseignements suivants :
 - (a) le certificat de conformité du système d'aéronef télépiloté ou document équivalent délivré par l'Etat de conception ou tout autre organisme compétent ;
 - (b) une copie du document d'identité du demandeur, pour une personne physique, ou une copie de la carte de contribuable, pour les personnes

morales ;

(c) le motif de l'importation : loisir, travail aérien ou commercialisation.

- (3) L'entrée d'un système d'aéronef télépiloté sur le territoire camerounais fait l'objet d'une déclaration d'importation auprès des services douaniers, conformément à la réglementation en vigueur. L'avis de non objection délivrée par l'Autorité Aéronautique est jointe à la déclaration.

6. ENREGISTREMENT DES SYSTEMES D'AERONEFS TELEPILOTES

- (1) Tout système d'aéronef télépiloté exploité au Cameroun doit être enregistré auprès de l'Autorité Aéronautique lorsque :

- (a) la MTOM de l'aéronef télépiloté est supérieure ou égale à 250 grammes, ou
- (b) l'aéronef télépiloté est équipé de capteur de prise de vue, quelle que soit sa MTOM.

- (2) Peut-être propriétaire enregistré d'un système d'aéronef télépiloté :

- (a) un citoyen camerounais ;
- (b) un résident légal au Cameroun ;
- (c) un organisme public ; ou
- (d) une société constituée en vertu des lois et règlements en vigueur.

Dans le cas d'une personne physique, celle-ci doit être âgée d'au moins dix-huit (18) ans.

- (3) En vue de l'enregistrement, l'exploitant fournit les documents suivants :

- (a) l'acte de propriété ou tout autre document qui en tient lieu ;
- (b) la fiche technique du système d'aéronef télépiloté ;
- (c) le certificat de radiation ou tout autre document qui en tient lieu, lorsque l'aéronef télépiloté a déjà été enregistré dans un autre Etat ;
- (d) une copie du document d'identité du demandeur, pour une personne physique, ou une copie de la carte de contribuable, pour une personne morale.

- (4) L'enregistrement d'un système d'aéronef télépiloté donne lieu à la délivrance à son exploitant d'un certificat d'enregistrement.

- (5) La durée de validité de l'enregistrement est de cinq (05) ans.

- (6) L'exploitant appose sur l'aéronef télépiloté son numéro d'enregistrement de manière durable et d'une façon telle qu'il soit facilement localisable et lisible.

Les modalités d'apposition du numéro d'enregistrement incluent de manière non exhaustive :

- (a) apposition directe sur la structure par autocollant vinyle haute résistance, peinture ou pochoir ;

- (b) plaquette ou étiquette fixée : plaque métallique gravée, plaque plastique gravée ;
 - (c) étiquette laminée.
- (7) L'Autorité Aéronautique tient à jour un registre des systèmes d'aéronefs télépilotes qui contient les informations fournies au sujet de chaque aéronef pour lequel un certificat d'enregistrement a été délivré conformément au paragraphe (4) ci-dessus.
- (8) La survenance de l'un des événements ci-après cités entraîne l'annulation du certificat d'enregistrement de l'aéronef télépilote :
- (a) l'aéronef est détruit ;
 - (b) l'aéronef est hors d'usage ;
 - (c) l'aéronef est porté disparu et les recherches pour le retrouver sont terminées ;
 - (d) l'aéronef est porté disparu depuis au moins soixante (60) jours ;
 - (e) l'exploitant du système d'aéronef télépilote a transféré la garde et la responsabilité légales, notamment l'utilisation et la maintenance du système d'aéronef télépilote dont l'aéronef fait partie ;
 - (f) l'exploitant du système d'aéronef télépilote a cessé d'exister.
- (9) En cas de changement de propriété ou de dénomination, le propriétaire d'un système d'aéronef télépilote procède à son enregistrement avant toute exploitation.
- (10) En cas de changement de localisation, de numéro de téléphone ou d'adresse électronique de l'exploitant d'un aéronef télépilote enregistré, il en informe l'Autorité Aéronautique dans un délai de sept (07) jours calendaires suivant le changement.

7. REGLES GENERALES D'EXPLOITATION DES SYSTEMES D'AERONEFS TELEPILOTES

7.1. Visibilité directe

L'exploitant d'un RPAS assure qu'un contact visuel direct (VLOS) est maintenu avec l'aéronef pendant toute la durée du vol par le télépilote ou un observateur.

7.2. Altitude maximale

L'exploitant d'un RPAS ne fait pas voler l'aéronef à une hauteur supérieure à :

- (a) 120 mètres (400 pieds) du point le plus proche de la surface de la Terre ;
- (b) 30 mètres (100 pieds) au-dessus d'un immeuble ou d'une structure, si l'aéronef est utilisé à une distance de moins 60 mètres, mesurée horizontalement, de l'immeuble ou de la structure.

7.3. Distance horizontale maximale

L'exploitant d'un RPAS ne fait pas voler l'aéronef à une distance horizontale inférieure à 30 mètres de toute personne qui ne participe pas à l'opération.

7.4. Utilisation à un aérodrome, un aéroport, un héliport ou dans son voisinage

L'exploitant d'un RPAS n'effectue pas de vol dans un rayon de 3 NM (5,6 km) autour d'un aérodrome et 1 NM (1,9 km) autour d'une hélistation.

7.5. Espace aérien

- (1) L'exploitant d'un RPAS n'effectue pas de vol dans un espace aérien contrôlé.
- (2) L'exploitant d'un RPAS n'effectue pas de vol dans les zones réglementées, dangereuses ou interdites, sauf autorisation expresse des autorités compétentes.

7.6. Survol de sites sensibles et de rassemblement de personnes

- (1) L'exploitant d'un RPAS n'effectue pas de vol au-dessus de sites sensibles tels que des bâtiments officiels, complexes industriels, prisons, écoles, hôpitaux, installations militaires.
- (2) L'exploitant d'un RPAS n'effectue pas de vol au-dessus d'un rassemblement de personnes tel qu'un concert, un festival, un marché, un événement sportif.

7.7. Vols transfrontaliers

- (1) L'exploitant d'un RPAS n'effectue pas de vol à l'étranger au départ du territoire camerounais.
- (2) L'exploitant d'un RPAS n'effectue pas de vol autonome au-dessus du territoire camerounais.

7.8. Conditions météorologiques

- (1) L'exploitant d'un RPAS n'effectue pas de vol lorsque :
 - (a) la visibilité horizontale, mesurée depuis la position du télépilote, est inférieure à cinq (05) kilomètres ;
 - (b) les conditions météorologiques incluent de la pluie, du brouillard ou tout autre phénomène réduisant la visibilité ;
 - (c) les conditions météorologiques (vent, température, humidité ambiante, etc.) se situent en dehors des plages opérationnelles spécifiées par le constructeur du RPAS.
- (2) L'exploitant d'un RPAS n'effectue pas de vol à une distance horizontale inférieure à cinq cents (500) mètres des nuages, ni à une distance verticale inférieure à cent cinquante (150) mètres de ceux-ci.

7.9. Vols de nuit

L'exploitant d'un RPAS n'effectue pas de vol de nuit à moins que l'aéronef télépilote soit équipé des feux nécessaires pour le rendre visible au pilote ou aux observateurs visuels et que les feux soient allumés.

7.10. Transport de charges utiles

L'exploitant d'un RPAS ne transporte pas de charge utile comprenant des marchandises dangereuses ou des êtres vivants.

7.11. Utilisation en mouvement d'un RPAS

L'exploitant d'un RPAS ne l'utilise pas depuis un véhicule, un navire ou un aéronef en mouvement.

7.12. Utilisation simultanée de plusieurs RPAS

L'exploitant d'un RPAS n'utilise pas simultanément plus d'un aéronef télépilote sauf si les conditions suivantes sont réunies :

- (a) l'opération est effectuée en VLOS ;
- (b) les aéronefs sont utilisés conformément aux manuels d'utilisation du RPAS ;
- (c) le RPAS est conçu pour permettre l'utilisation de plusieurs aéronefs à partir du même poste de contrôle ;
- (d) le nombre d'aéronefs utilisés simultanément est d'au plus cinq (05).

7.13. Utilisation d'un dispositif de vue à la première personne

L'exploitant d'un RPAS n'utilise pas de dispositif de visualisation à première personne (FPV) à moins qu'un observateur maintienne sans aide un contact visuel avec l'espace aérien dans lequel l'aéronef télépilote est utilisé pour détecter les conflits de circulation aérienne ou tout autre danger et prendre des mesures pour les éviter.

8. CATEGORIES D'EXPLOITATION DES SYSTEMES D'AERONEFS TELEPILOTES

- (1) L'exploitation des systèmes d'aéronefs télépilotes visés par la présente circulaire se fait suivant deux (02) catégories :

- (a) la catégorie des opérations base ; et
- (b) la catégorie des opérations avancées.

- (2) L'exploitation d'un système d'aéronef télépilote relève de la **catégorie des opérations de base** lorsqu'elle est effectuée avec un aéronef dont la MTOM est comprise entre 250 grammes et 25 kilogrammes inclus, dans le strict respect des règles générales définies à la partie 7 de la présente circulaire.

Les conditions spécifiques applicables à cette catégorie sont précisées dans la sous-partie A de l'annexe de la présente circulaire.

- (3) L'exploitation d'un système d'aéronef télépilote relève de la **catégorie des opérations avancées** lorsqu'elle est effectuée avec un aéronef dont la MTOM est comprise entre 250 grammes et 150 kilogrammes inclus, et conduite en dérogation à au moins une des règles générales énoncées à la partie 7 de la présente circulaire.

Les conditions spécifiques applicables à cette catégorie sont précisées dans la sous-partie B de l'annexe de la présente circulaire.

9. CONDITIONS D'EXPLOITATION DES SYSTEMES D'AERONEFS TELEPILOTES DANS LE CADRE DU TRAVAIL AERIEN

9.1. Certificat d'exploitant de systèmes d'aéronefs télépilotes

- (1) Aucun exploitant ne peut se livrer à une exploitation d'un système d'aéronef télépilote pour le travail aérien à moins de détenir un certificat d'opérateur de travail aérien RPAS (COTA - RPAS) valide, délivré par l'Autorité Aéronautique.
- (2) Le postulant au COTA - RPAS soumet une demande à l'Autorité Aéronautique contenant les documents suivants :
 - (a) le formulaire de demande de COTA-RPAS ;
 - (b) une copie de la carte de contribuable ;
 - (c) le manuel d'activités particulières ;
 - (d) une police d'assurance responsabilité civile pour couvrir les dommages corporels et matériels que pourraient causer ses aéronefs télépilotes aux tiers ;
 - (e) une copie du(des) certificats d'enregistrement du(des) RPAS à exploiter ;
 - (f) une déclaration signée selon laquelle les responsables de l'exploitant et ses télépilotes assurent avoir pris connaissance du manuel d'activités particulières et s'engagent à le mettre en œuvre scrupuleusement ;
 - (g) la preuve de paiement des frais requis conformément à la réglementation en vigueur.

Le formulaire de demande d'un COTA-RPAS et un modèle de manuel d'activités particulières sont téléchargeables dans la rubrique FORM/RPAS du site www.dasis.ccaa.aero.

- (3) La demande est soumise au moins trois (03) mois avant la date du début des opérations projetées.
- (4) L'Autorité Aéronautique délivre le COTA - RPAS à un postulant si celui-ci :
 - (a) a sa base principale d'exploitation au Cameroun, et est immatriculé au registre de commerce et du crédit mobilier du Cameroun ;
 - (b) satisfait aux exigences applicables aux exploitants de systèmes d'aéronefs télépilotes ;
 - (c) dispose d'un personnel qualifié et adéquat pour conduire en toute sécurité l'exploitation des RPAS ;
 - (d) fait l'objet d'une évaluation satisfaisante de son activité par le Ministre délégué à la Présidence de la République chargé de la Défense (MINDEF) et toute autre autorité compétente, conformément à la réglementation en vigueur ;
- (5) Le COTA - RPAS est délivré pour une durée maximale de vingt-quatre (24) mois renouvelable.

- (6) L'exploitant soumet une demande de renouvellement à l'Autorité Aéronautique au moins un (01) mois avant l'expiration de son COTA - RPAS ;
- (7) L'exploitant dont le COTA - RPAS a expiré depuis plus de six (06) mois doit faire une demande initiale de certificat.
- (8) L'Autorité Aéronautique peut restreindre, suspendre ou révoquer le COTA - RPAS d'un exploitant :
 - (a) en cas de non-respect des dispositions de la présente circulaire et/ou des spécifications d'exploitation qu'il contient ; ou
 - (b) si l'exploitant ne met pas en œuvre, dans le délai imparti, les mesures correctives requises suite aux activités de surveillance menées par l'Autorité Aéronautique.

9.2. Responsabilités de l'exploitant de systèmes d'aéronefs télépilotes

- (1) L'exploitant d'un système d'aéronef télépilote se conforme à toutes les exigences suivantes :
 - (a) il utilise un système d'aéronef télépilote qui, au minimum :
 - (i) est conçu de manière à ce qu'en cas de défaillance, il ne sort pas du volume d'exploitation ni ne cause d'accident ;
 - (ii) dispose d'interfaces homme-machine qui réduisent au minimum le risque d'erreur du télépilote et ne provoquent pas de fatigue déraisonnable ;
 - (b) il élabore des procédures opérationnelles adaptées au type d'exploitation et aux risques courus ;
 - (c) il effectue les opérations d'entretien et de maintenance de ses systèmes d'aéronefs télépilotes conformément aux spécifications des fabricants ;
 - (d) il s'assure que les télépilotes et tout autre personnel d'exploitation connaissent le manuel d'utilisation fourni par le fabricant du système d'aéronef télépilote, et
 - (i) possèdent les qualifications requises conformément à la section 9.3 pour exécuter leurs tâches ou, lorsqu'il s'agit de personnel autre que le télépilote, ont suivi une formation appropriée ;
 - (ii) connaissent parfaitement les procédures de l'exploitant, le cas échéant ;
 - (iii) reçoivent les informations pertinentes pour l'exploitation envisagée concernant les parties de l'espace aérien où l'autorité compétente limite ou exclue les vols d'aéronefs télépilotes ;
 - (e) il obtient, en complément du COTA-RPAS et le cas échéant, les autorisations requises pour mener l'activité spécifique envisagée requise par la réglementation en vigueur ;
 - (f) il notifie toute opération à l'Autorité Aéronautique, au MINDEF et au(x) sous-préfet(s) territorialement compétent(s) dans la zone d'évolution envisagée

de l'aéronef télépilote, au moins soixante-douze (72) heures avant la date prévue d'un vol ou d'une série de vols. L'absence de réponse à la date prévue du vol vaut autorisation tacite ;

- (g) il s'assure qu'avant le début de chaque opération, les risques susceptibles de compromettre la sécurité aérienne ou la sécurité des personnes et des biens au sol ont été correctement évalués ;
 - (h) il désigne le(s) télépilote(s) pour chaque opération ;
 - (i) il veille à ce qu'aucune personne participant à l'opération (télépilote, observateur) ne soit sous l'influence de substances psychoactives ou d'alcool, ni inapte pour des raisons médicales, de fatigue ou de blessure ;
 - (j) il met à jour sa base de données de géorepérage en fonction du lieu envisagé de l'exploitation ;
 - (k) il prend toute disposition qu'il juge nécessaire, au moyen d'aménagements au sol ou à l'aide du personnel d'exploitation, pour éloigner les tiers de la zone d'opération afin de limiter les risques en cas de crash ou d'atterrissage d'urgence ;
 - (l) il s'assure que, selon les conditions d'exploitation définies dans la catégorie des opérations de base, toutes les personnes participant à l'exploitation et présentes dans la zone de l'exploitation ont été informées des risques et ont expressément accepté de participer ;
 - (m) il se conforme aux règles de protection de la vie privée et de la protection des données lors de la collecte d'images ou d'informations
- (2) L'exploitant d'un système d'aéronef télépilote conserve les documents suivants pendant au moins cinq (05) ans :
- (a) les certificats et autorisations délivrés par l'Autorité Aéronautique ;
 - (b) les procédures d'exploitation avec les révisions éventuelles ;
 - (c) les dossiers des télépilotes contenant le suivi des heures de vol, et des autres personnels d'exploitation ;
 - (d) les attestations et certificats de formation des télépilotes et des autres personnels d'exploitation ;
 - (e) les dossiers de vols de chaque opération effectuée contenant notamment, les informations sur la date et l'heure, le télépilote et l'aéronef utilisés, et l'évaluation de risque opérationnel réalisée, le cas échéant ;
 - (f) les dossiers contenant les détails sur les travaux relatifs aux mesures obligatoires et aux travaux de maintenance, les modifications et les réparations effectuées sur le système ;
 - (g) les rapports d'audits et d'inspections de l'Autorité Aéronautique ;
 - (h) les comptes rendus et rapports d'analyse des événements de sécurité.

- (3) Sans préjudice des événements donnant lieu à un compte-rendu conformément à la réglementation en vigueur, les membres de l'équipage de conduite, l'exploitant ou toute autre personne impliquée dans l'exploitation d'un système d'aéronef télépiloté notifie à l'Autorité Aéronautique les événements ci-après :
- (a) dommage imprévu subi par la cellule, le poste de contrôle, la charge utile ou les liaisons de commande et de contrôle (C2) qui nuit aux performances ou aux caractéristiques de vol d'un système d'aéronef télépiloté ;
 - (b) sortie d'un aéronef télépiloté des limites horizontales et de hauteur prévues ;
 - (c) dérive ou disparition d'un aéronef télépiloté ;
 - (d) collision ou risque de collision entre un aéronef télépiloté et un autre aéronef ;
 - (e) contact entre un aéronef télépiloté et des personnes.

9.3. Conditions de qualification des télépilotes

- (1) Nul ne peut utiliser un système d'aéronef télépiloté pour le travail aérien s'il n'est titulaire d'une licence de télépilote délivrée par l'Autorité Aéronautique.
- (2) (1) Pour obtenir une licence de télépilote, le candidat doit :
 - (a) être âgé de 18 ans révolus ;
 - (b) avoir suivi une formation théorique, sanctionnée par la réussite à un examen, organisée par l'Autorité Aéronautique ou par une entité agréée par l'Autorité Aéronautique ;
 - (c) avoir suivi une formation pratique sanctionnée par une attestation délivrée par l'Autorité Aéronautique ou par une entité assurant la formation pratique basique agréée par l'Autorité Aéronautique.
- (3) Les qualifications ci-après peuvent être délivrées au titulaire d'une licence de télépilotes après démonstration de l'acquisition des compétences requises :
 - (a) opérations de base ;
 - (b) opérations avancées.
- (4) Le postulant est réputé avoir réussi à l'examen théorique visé à l'alinéa 1 ci-dessus s'il détient ou a détenu :
 - (a) une licence de pilote ; ou
 - (b) une qualification de pilote militaire ; ou
 - (c) une licence étrangère de télépilote équivalente aux exigences de la licence de télépilote camerounaise.
- (5) Le document de licence de télépilote est valable pour une période de six (06) ans.
- (6) Le renouvellement d'une licence de télépilote est subordonné à la démonstration du maintien des compétences pratiques visée au paragraphe (2)(c) ci-dessus.

- (7) Le programme de formation et les modalités d'examen pour la délivrance de la licence de télépilote sont définis par circulaire du Directeur Général de l'Autorité Aéronautique.
- (8) Un télépilote ne peut pas assurer sa propre formation pratique.
- (9) L'Autorité Aéronautique peut restreindre, suspendre ou révoquer une licence de télépilote :
 - (a) en cas de négligence dans l'exercice des privilèges conférés par la licence
 - (b) en cas de non-respect des dispositions du présente circulaire ou de tout règlement aéronautique en vigueur ;
 - (c) en cas de mise en péril de la sécurité aérienne ou de la sécurité des personnes ou des biens au sol.

Lorsque la licence d'un télépilote est suspendue ou retirée, il la restitue sans délai à l'Autorité Aéronautique.

9.4. Responsabilités des télépilotes

- (1) Avant de commencer à utiliser un système d'aéronef télépilote, le télépilote :
 - (a) s'assure qu'il possède les qualifications requises conformément à la section 9.3 de la présente circulaire ;
 - (b) établit l'aire de décollage, de lancement, d'atterrissage ou de récupération qui convient à l'utilisation proposée, après avoir effectué un examen des lieux ;
 - (c) renseigne les paramètres de configuration des limites horizontale et de hauteur prévues ;
 - (d) obtient les informations à jour pertinentes pour l'exploitation envisagée, notamment les NOTAM, les prévisions météorologiques, les restrictions d'utilisation de l'espace aérien ;
 - (e) observe l'environnement d'exploitation, vérifie la présence d'obstacles et vérifie la présence de tiers ;
 - (f) s'assure que le système d'aéronef télépilote est en état de service et vérifie que l'identification directe à distance fonctionne correctement ;
 - (g) vérifie le respect de la MTOM de l'aéronef télépilote définie par le fabricant et, dans le cas d'une exploitation relevant de la catégorie des opérations de base, la MTOM admise conformément à l'annexe de la présente circulaire ;
 - (h) veille à ce que chaque membre de l'équipage de conduite, avant d'agir en cette qualité, ait reçu des instructions concernant les fonctions qu'il doit exercer, l'emplacement et le mode d'utilisation de tout équipement de secours associé à l'utilisation du système d'aéronef télépilote ;
- (2) Au cours du vol, le télépilote :
 - (a) n'utilise pas son système d'aéronef télépilote d'une manière imprudente ou négligente susceptible de mettre en danger la sécurité aérienne, des

personnes et des biens au sol.

- (b) évite toute proximité avec un autre aéronef qui pourrait créer un risque d'abordage.
 - (c) cède en tout temps le passage aux aéronefs habités (avions, dirigeables, planeurs, ballons).
 - (d) veille au respect des règles générales d'exploitation énoncées dans la partie 7 de la présente circulaire ;
 - (e) utilise, le cas échéant, le système d'aéronef télépiloté conformément aux spécifications de l'autorisation d'exploitation spécialisée délivrée par l'Autorité Aéronautique, conformément à la sous-partie B de l'annexe de la présente circulaire ;
 - (f) maintient une communication fiable avec chaque observateur, lorsqu'il en fait recours, pour l'aider dans les fonctions de détection et d'évitement ;
 - (g) interrompt le vol si l'exploitation présente un risque pour d'autres aéronefs, des personnes ou des biens au sol ;
 - (h) utilise le système d'aéronef télépiloté conformément au manuel d'utilisation fourni par le fabricant, en tenant compte des limites éventuellement applicables ;
 - (i) se conforme aux procédures de l'exploitant.
- (3) Lors de l'utilisation d'un système d'aéronef télépiloté, le télépilote doit être en possession des documents suivants :
- (a) une pièce d'identité avec une photo, en cours de validité ;
 - (b) sa licence de télépilote ;
 - (c) une copie du COTA-RPAS de l'exploitant ;
 - (d) une copie de l'autorisation d'exploitation spécialisée délivrée par l'Autorité Aéronautique pour l'opération concernée, le cas échéant ;
 - (e) une copie de la notification de l'opération au(x) sous-préfet(s) territorialement compétent(s) dans la zone d'évolution de l'aéronef télépiloté, conformément au paragraphe 9.2(1)(f) ;
 - (f) une copie de toute autorisation requise pour mener l'activité spécifique envisagée délivrée par toute autre autorité compétente, le cas échéant,
 - (g) les procédures d'exploitation essentielles pour effectuer l'opération concernée, le cas échéant.

10. CONDITIONS D'EXPLOITATION DES SYSTEMES D'AERONEFS TELEPILOTES AUX FINS DE LOISIR

10.1. Restrictions d'exploitation

- (1) L'exploitation d'un système d'aéronef télépiloté à des fins de loisirs se fait uniquement dans le cadre de la catégorie des opérations de base définie dans la présente circulaire.

- (2) L'exploitation d'un système d'aéronef télépilote à des fins de loisir est limitée aux aéronefs dont la MTOM est inférieure ou égale à trois (03) kilogrammes.

10.2. Compétences des télépilotes

- (1) Nul ne peut utiliser un aéronef télépilote à des fins de loisir s'il n'est titulaire :
- (a) d'une attestation de formation théorique de télépilote délivrée par l'Autorité Aéronautique ; ou
 - (b) d'une licence de télépilote conformément aux dispositions du paragraphe 9.3(1) de la présente circulaire ; ou
 - (c) de l'un des titres aéronautiques visés au paragraphe 9.3(3) de la présente circulaire.
- (2) Pour utiliser un aéronef télépilote dans un espace public, une personne mineure doit disposer d'une autorisation parentale et être accompagnée d'un titulaire de licence de télépilote.
- (3) Pour obtenir une attestation de formation théorique de télépilote, le postulant doit :
- (a) être âgé de 14 ans révolus ;
 - (b) avoir réussi l'examen théorique organisé par l'Autorité Aéronautique ou par une entité agréée par l'Autorité Aéronautique.
- (4) Le programme de formation et les modalités d'examen pour la délivrance de l'attestation de formation théorique de télépilote sont définis par circulaire du Directeur Général de l'Autorité Aéronautique.

10.3. Responsabilités des télépilotes

- (1) Avant de commencer à utiliser un système d'aéronef télépilote en dehors des espaces privés, le télépilote :
- (a) s'assure qu'il possède une attestation de formation théorique de télépilote conformément aux dispositions de la présente circulaire ;
 - (b) se familiarise au manuel d'utilisateur ou aux instructions fournis par le fabricant.
 - (c) établit l'aire de décollage, de lancement, d'atterrissage ou de récupération qui convient à l'utilisation proposée, après avoir effectué un examen des lieux ;
 - (d) renseigne les paramètres de configuration des limites horizontale et de hauteur prévues ;
 - (e) obtient les informations à jour pertinentes pour le vol envisagé, notamment les prévisions météorologiques, les restrictions d'utilisation de l'espace aérien ;
 - (f) observe l'environnement d'exploitation, vérifie la présence d'obstacles et vérifie la présence de tiers;

- (g) s'assure que le système d'aéronef télépiloté est en état de service et vérifie que l'identification directe à distance fonctionne correctement ;
 - (h) vérifie le respect de la MTOM de l'aéronef télépiloté définie par le fabricant et pour la catégorie d'exploitation correspondant au vol projeté.
- (2) Au cours du vol, le télépilote :
- (a) n'utilise pas son système d'aéronef télépiloté d'une manière imprudente ou négligente susceptible de mettre en danger la sécurité aérienne, des personnes et des biens au sol ;
 - (b) évite toute proximité avec un autre aéronef qui pourrait créer un risque d'abordage ;
 - (c) cède en tout temps le passage aux aéronefs habités (avions, dirigeables, planeurs, ballons) ;
 - (d) interrompt le vol si l'exploitation présente un risque pour d'autres aéronefs, des personnes ou des biens au sol ;
 - (e) veille au respect des règles générales d'exploitation énoncées dans la partie 7 de la présente circulaire ;
 - (f) utilise le système d'aéronef télépiloté conformément au manuel d'utilisation fourni par le fabricant, en tenant compte des limites éventuellement applicables;
- (3) Lors de l'utilisation d'un système d'aéronef télépiloté, le télépilote doit être en possession des documents suivants :
- (i) une pièce d'identité avec une photo, en cours de validité ;
 - (ii) son attestation de formation théorique de télépilote.
- (4) Le télépilote respecte les règles de protection de la vie privée et de la protection des données lors de la collecte d'images ou d'informations.

11. DISPOSITIONS DIVERSES

- (1) Par dérogation aux dispositions de la sous-partie 9.1 de la présente circulaire, l'Autorité Aéronautique peut délivrer une autorisation exceptionnelle d'exploitation d'un système d'aéronef télépiloté à un exploitant qui ne détient pas de COTA-RPAS.

Les modalités de délivrance d'une autorisation exceptionnelle d'exploitation ci-dessus sont précisées dans la sous-partie C de l'annexe de la présente circulaire.

- (2) L'Autorité Aéronautique mène des activités de surveillance des exploitants de systèmes d'aéronefs télépilotés.
- (3) Lors de l'utilisation d'un système d'aéronef télépiloté, le télépilote fournit sans délai, à la demande de toute autorité compétente, tout document dont il doit être en possession conformément aux dispositions des points 9.4(3) et 10.3(3).

12. CONTACT

(1) Pour de plus amples renseignements, veuillez contacter :

dsa@ccaa.aero

(2) Toute proposition de modification de la présente circulaire est bienvenue et peut être soumise à l'adresse électronique ci-dessus.



ANNEXE :

SOUS-PARTIE A : Sous-catégories d'exploitation des systèmes d'aéronefs télépilotes relevant de la catégorie des opérations de base

RPAS.A.010 Dispositions générales

- (1) La catégorie des opérations de base est divisée en trois (03) sous-catégories A, B et C en fonction de la masse du RPA et des conditions d'exploitation.
- (2) Lorsque l'exploitation implique le vol d'un aéronef télépilote au départ d'une élévation naturelle du terrain ou au-dessus d'un terrain comportant des élévations naturelles, l'aéronef est maintenu à une hauteur maximale de 120 mètres du point le plus proche de la surface de la Terre. La mesure des hauteurs est adaptée en fonction des caractéristiques géographiques du terrain, telles que la présence de plaines, de collines, de montagnes.

RPAS.A.020 Exploitation d'un RPAS dans la sous-catégorie A

L'exploitation d'un système d'aéronef télépilote dans la sous-catégorie A satisfait à toutes les conditions suivantes :

- (a) l'exploitation est effectuée au moyen d'un aéronef télépilote, dont la **MTOM est inférieure à 900 grammes** ;
- (b) le télépilote peut survoler des tiers mais pas de rassemblements de personnes.

RPAS.A.030 Exploitation d'un RPAS dans la sous-catégorie B

L'exploitation d'un système d'aéronef télépilote dans la sous-catégorie B satisfait à toutes les conditions suivantes :

- (a) l'exploitation est effectuée au moyen d'un aéronef télépilote, dont la **MTOM est inférieure à 4 kilogrammes** ;
- (b) l'exploitation est effectuée de manière à ce que l'aéronef télépilote ne survole pas de tiers et se déroule à une **distance horizontale de sécurité d'au moins 30 mètres** par rapport à ces personnes.

RPAS.A.040 Exploitation d'un RPAS dans la sous-catégorie C

L'exploitation d'un système d'aéronef télépilote dans la sous-catégorie C satisfait à toutes les conditions suivantes :

- (a) l'exploitation est effectuée au moyen d'un aéronef télépilote, dont la **MTOM est inférieure ou égale à 25 kilogrammes** ;
- (b) l'exploitation est effectuée dans une zone où le télépilote peut raisonnablement estimer qu'aucun tiers ne sera mis en danger dans le rayon d'action de l'aéronef télépilote pendant toute la durée de son utilisation ;
- (c) l'exploitation est effectuée à une **distance horizontale de sécurité d'au moins 150 mètres** par rapport à ces personnes, des zones résidentielles, commerciales, industrielles ou récréatives.

SOUS-PARTIE B : Autorisation d'exploitation spécialisée

RPAS.B.010 Dispositions générales

L'exploitation d'un système d'aéronef télépiloté relevant de la catégorie des opérations avancées requiert en complément d'un COTA-RPAS, l'obtention d'une autorisation d'exploitation spécialisée (AES) délivrée par l'Autorité Aéronautique.

RPAS.B.020 Demande d'une autorisation d'exploitation spécialisée

- (1) L'exploitant qui se propose d'utiliser un système d'aéronef télépiloté pour effectuer une opération de la catégorie des opérations avancées, soumet à l'Autorité Aéronautique une demande d'autorisation d'exploitation spécialisée contenant l'évaluation des risques opérationnels associés, au moins trente (30) jours calendaires avant la date envisagée de l'opération.
- (2) La méthodologie d'évaluation des risques opérationnels est définie par circulaire du Directeur Général de l'Autorité Aéronautique

RPAS.B.030 Délivrance d'une autorisation d'exploitation spécialisée

- (1) Dès réception d'une demande d'autorisation d'exploitation spécialisée, l'Autorité Aéronautique :
 - (a) vérifie la complétude de l'évaluation des risques opérationnels visés au point RPAS.B.020 ;
 - (b) apprécie l'évaluation des risques et la robustesse des mesures d'atténuation que l'exploitant propose pour garantir la sécurité de l'exploitation du système d'aéronef télépiloté pendant toutes les phases de l'opération ;
 - (c) requiert l'avis du MINDEF.
- (2) L'Autorité Aéronautique, après avis favorable du MINDEF, délivre une autorisation d'exploitation spécialisée lorsque :
 - (a) les objectifs en matière de sécurité opérationnelle tiennent compte des risques de l'exploitation ;
 - (b) la combinaison des mesures d'atténuation prévues pour faire face aux conditions opérationnelles, la compétence du personnel concerné et les caractéristiques techniques de l'aéronef télépiloté sont adéquates et suffisamment robustes pour garantir la sécurité de l'exploitation compte tenu des risques identifiés au sol et en vol.
- (3) Lorsque l'exploitation n'est pas jugée suffisamment sûre, l'Autorité Aéronautique en informe l'exploitant, en indiquant les motifs de son refus de délivrer l'autorisation.

SOUS-PARTIE C : Autorisation exceptionnelle d'exploitation d'un RPAS pour le travail aérien

RPAS.C.010 Demande d'une autorisation exceptionnelle d'exploitation d'un RPAS pour le travail aérien

- (1) L'exploitant ne détenant pas de COTA-RPAS qui se propose d'utiliser un système d'aéronef télépiloté pour effectuer une opération de travail aérien soumet une demande à l'Autorité Aéronautique, au moins trente (30) jours calendaires avant la date d'utilisation proposée, et fournit les documents et renseignements suivants :
 - (a) le nom ou la dénomination sociale, l'adresse et les coordonnées de l'exploitant ;
 - (b) le moyen de contact direct de la personne responsable de l'opération ou du télépilote pendant l'opération ;
 - (c) la description de l'opération faisant l'objet de la demande ;
 - (d) les objectifs de l'opération ;
 - (e) les dates et l'heure de l'opération ;
 - (f) le modèle de l'aéronef télépiloté et le nom du fabricant ;
 - (g) le manuel d'utilisation du système d'aéronef télépiloté, y compris un plan trois-vues et des photographies de l'aéronef télépiloté ;
 - (h) le type d'équipements dont est pourvu l'aéronef télépiloté ;
 - (i) un plan détaillé décrivant le déroulement de l'opération, contenant notamment les coordonnées géographiques de la zone d'opération et des points de cheminement, le cas échéant.
 - (j) une évaluation des risques opérationnels associées à l'opération ;
 - (k) les procédures opérationnelles de l'exploitant ;
 - (l) les instructions relatives à la maintenance du système d'aéronef télépiloté ;
 - (m) les noms des membres de l'équipage, notamment des télépilotes et des observateurs, le cas échéant ;
 - (n) les copies des licences des télépilotes ou documents équivalents ;
 - (o) la police d'assurance responsabilité civile pour couvrir les dommages corporels et matériels que pourraient causer l'aéronef télépiloté aux tiers ;
 - (p) tout autre renseignement que l'Autorité Aéronautique exige relativement à la conduite sécurisée de l'opération.
- (2) Dans le cas d'une exploitation relevant de la catégorie des opérations avancées, l'évaluation des risques opérationnels visés au point (1)(j) ci-dessus est réalisée conformément au point RPAS.B.020(2).

RPAS.C.020 Délivrance d'une autorisation exceptionnelle d'exploitation d'un RPAS pour le travail aérien

- (1) Dès réception d'une demande d'une autorisation exceptionnelle d'exploitation d'un RPAS, l'Autorité Aéronautique :
 - (a) vérifie la fourniture des tous les documents et renseignements requis ;
 - (b) évalue si les documents et renseignements fournis permettent d'effectuer l'opération envisagée ;
 - (c) requiert l'avis du MINDEF.
- (2) L'Autorité Aéronautique délivre, après avis favorable du MINDEF, une autorisation d'exploitation exceptionnelle lorsque l'évaluation conclut que l'opération pourra être effectuée conformément aux dispositions de la présente circulaire.
- (3) Lorsque l'exploitation n'est pas jugée suffisamment sûre, l'Autorité Aéronautique en informe l'exploitant, en indiquant les motifs de son refus de délivrer l'autorisation.
