



**Vingt-et-unième réunion du Groupe régional AFI de planification et de mise en œuvre  
(APIRG/21)  
(Nairobi, Kenya, 9 – 11 Octobre 2017)**

**Point 5 de l'ordre du jour : Carences régionales de navigation aérienne**

**5.2. Initiatives de l'Industrie et autres questions de navigation aérienne**

**Résultats du symposium AFI et de l'atelier régional sur les RPAS**

*(Note présentée par le Secrétariat)*

**SUMMARY**

Cette note présente les résultats du symposium AFI et de l'atelier régional sur les RPAS tenus à Abuja du 17 au 24 Juillet 2017.

**La suite à donner figure au paragraphe 3.**

**REFERENCES**

- Doc 9750, *Plan mondial de navigation aérienne, 5<sup>e</sup> édition*
- Doc 10019, *Manual on Remotely Piloted Aircraft Systems (RPAS)*
- Résumé des résultats du symposium RPAS
- Notes essentielles de l'atelier

**Objectifs stratégiques et PIA de la Stratégie ASBU :**

**Objectifs stratégiques:** **A – Sécurité, B – Capacité et efficacité de la navigation aérienne**

**PIA et modules du Bloc 0 de l'ASBU :** Tous les PIA et modules applicables à CNS et l'ATM

## 1. INTRODUCTION

1.1 Le Symposium sur les Systèmes d'Avions Pilotés à distance (RPAS) avec pour titre "Aviation par Pilotage à distance en Afrique: Partage d'expériences et de défis" a été organisé par l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI) du 17 au 21 Juillet 2017 à Abuja, Nigeria avec pour objectif de partager les expériences entre Etats, Organisations Internationales, Opérateurs RPAS, Fournisseurs de Service de la Navigation Aérienne et d'autres parties prenantes de l'exploitation des RPAS à travers le continent africain et l'Océan Indien.

1.2 L'événement s'est aussi focalisé sur des défis à surmonter et les bénéfices attendus en identifiant comment des règles existantes doivent évoluer pour faciliter l'entrée de la communauté RPAS dans le système de l'aviation civile, examinant l'alignement entre le développement en cours des RPAS et les dispositions réglementaires support.

1.3 L'Atelier sur le RPAS pour la Région WACAF de l'OACI a suivi immédiatement du 22 au 24 juillet 2017 le Symposium RPAS et a fourni aux États, Organisations internationales, Opérateurs et parties prenantes les informations disponibles sous la main et les lignes directrices. Cet événement a aidé à Exposer le personnel de réglementation et d'administration impliqué dans le développement et la mise en œuvre de leurs règlements RPAS aussi bien que la certification et la supervision de telles activités.

## 2. DISCUSSION

2.1 Accueilli par le Gouvernement du Nigeria, le Ministère Fédéral des Transports (Secteur de l'Aviation) avec la participation de cinq cent trente-cinq (535) représentants de 27 États, d'organisations internationales et de diverses parties prenantes, le symposium a présenté les opportunités qui seront créées par l'intégration de RPAS dans le système mondial de l'aviation civil et fourni aux participants une plus grande compréhension des questions complexes qui doivent être résolus collectivement pour faciliter l'intégration.

### **Croissance rapide de la technologie, Accroissement de l'utilisation du RPAS et besoin d'un cadre réglementaire harmonisé**

2.2 Le symposium a noté, entre autres, qu'il y a une forte demande de l'industrie sur les phénomènes de l'aviation appelés RPAS et que l'utilisation d'avion sans pilote dans la Région AFI devient plus diverse et constitue potentiellement des défis complexes de sécurité d'autre avion et l'espace aérien contrôlé en général.

2.3 Pour relever les défis présentés par la rapide croissance de la technologie RPAS, un cadre réglementaire qui inclut les organisations de supervision Régionales de sécurité (RSOOs), devrait être développée pour établir un système harmonisé des dispositions et de règlements RPAS.

2.4 À cet égard, les États ont été encouragés à organiser la formation de personnel pour relever les défis des technologiques des systèmes RPAS et associés qui exigent un haut niveau de connaissance de leurs exploitation, programmes de maintenance, incluant la formation sur ordinateur

### **Intégration sécurisée de l'exploitation des RPAS dans l'environnement ATM AFI**

2.5 Le symposium a aussi noté que dans la Région AFI, l'utilisation accrue de RPAS pour des opérations militaires justifie le besoin de processus réglementaires harmonisés basés sur l'analyse des risques qui intègrent la coordination civile /militaire.

2.6 Il a été aussi indiqué que l'utilisation de RPAS par divers secteurs économiques et sociaux (Mines, Agriculture, Environnement, Santé, Opérations de secours humanitaires) et les futures opérations internationales/commerciales de RPAS exigent une stratégie cohésive pour assurer la conformité appropriée d'exigences et des pratiques de supervision tout en maintenant l'intégration effective des RPAS dans les systèmes ATM.

2.7 Il a été proposé d'accommoder initialement les opérations de drones et RPAS dans un environnement organisé et effectivement régulé. Le développement d'un processus d'approbation d'opérations normalisé(standardisé) incluant une complète supervision des RPAS e) et l'adoption de pratique de délégation d'autorité mènera en fin de compte à l'intégration de l'exploitation des RPAS à l'ATM dans un environnement des services de la navigation aérienne harmonisé dans le cadre réglementaire de l' AAC.

2.8 Le symposium a suggéré qu'une Equipe de Travail Régional AFI soit établi pour assurer le contrôle systématique et stratégique et la supervision et l'enquête d'incidents et des accidents où les opérations de RPAS et de drone se sont déroulées. Le Groupe de travail établira un mécanisme de contrôle effectif RPAS du et développera et partagera la documentation nécessaire liée à ses activités.

### **Technologie en support à l'Exploitation des RPAS Opération en Région AFI**

2.9 Le symposium a reconnu que RPAS devrait être opéré(exploité) dans le cadre de l'harmonisation globale(mondiale) de spectre pour des Systèmes d'Avion Sans pilote (UAS) et d'autres services et applications conformément à la Résolution 155-C`MR 15 de l'UIT et a invité les États AFI à promouvoir et maintenir le soutien à la protection du spectre aéronautique et ou explorer l'extension de la disponibilité en spectre dans l'avenir en collaboration avec l'Autorité Nationale de Régulation de communications comme applicable.

2.10 Il a également été convenu qu'afin de faire face à l'avancement rapide, le volume et la portée d'exploitation de RPAS, des investissements appropriés doivent être consentis pour s'accommoder à la numérisation et l'automatisation des systèmes associés.

2.11 Il a été aussi accepté que pour faire face à l'avancement rapide, le volume et la portée des opérations RPAS, des investissements appropriés devraient être faits pour satisfaire la numérisation et l'automatisation de systèmes associés.

### **Atelier Régional RPAS WACAF de l'OACI**

2.12 L'atelier régional sur le RPAS a vu la participation de cinquante-cinq (55) délégués, comprenant des représentants d'États et des opérateurs RPAS de la région WACAF

2.13 L'Atelier a partagé le travail de l'OACI en cours sur le développement du cadre réglementaire international à travers des Normes et des Pratiques Recommandées (SARPs), aussi bien que des procédures et les lignes directrices dans le *Manuel sur des Systèmes d'Avion Pilotés à distance (RPAS)* (Doc 10019).

2.14 Le périmètre de l'atelier inclut une vue d'ensemble du RPAS et des activités UAS non certifiées et leurs défis émergents à tous les participants (États, opérateurs, des fournisseurs de services de la navigation Aérienne, etc) impliqués dans de telles activités.

2.15 L'atelier RPAS a aussi révélé que le périmètre du programme de travail de l'OACI sur le RPAS est actuellement en cours et exigera des amendements de 18 des 19 Annexes. Ceci est un aspect important à mettre en évidence comme les États doivent se préparer pour absorber le travail lié au RPAS dans beaucoup de différentes disciplines. Donc, les autorités de l'aviation civiles ont besoin d'équipes pluridisciplinaires qui devraient inclure les membres de l'industrie de l'aviation sans pilote.

2.16 Pendant le premier jour, l'atelier a présenté les différents chapitres contenus dans le Doc 10019 pour soutenir l'élaboration de règlement provisoire qui prend en compte pour l'exploitation sécurisée d'UAS dans un espace aérien non ségrégué. Le deuxième jour a inclus la revue de cas avec une revue des annexes et manuelles de l'OACI liées au RPAS. Le troisième jour de l'atelier a impliqué des équipes pluridisciplinaires permettant aux participants d'utiliser les concepts délivrés pendant le premier jour et les trois scénarios opérationnels passés en revue pendant le deuxième jour pour compléter une étude de cas utilisant les lignes directrices fournies. Les résultats des activités des groupes ont partagé différentes approches réglementaires et les meilleures pratiques et proposé des restrictions pour l'exploitation.

2.17 L'équipe de l'OACI a souligné l'importance de l'atelier comme une occasion unique d'obtenir des informations de pratiques régionales de l'industrie des avions sans pilote et différentes approches réglementaires. Le retour d'information a été aussi hautement apprécié à cause de sa valeur au programme de travail actuellement en cours du Panel RPAS de l'OACI. de fait de subir par l'OACI le Panneau RPAS.

### **3. SUITE A DONNER PAR LA REUNION**

3.1 La réunion est invitée à:

- a) Prendre note de l'information présentée dans cette note de travail, soulignant les résultats du symposium AFI et de l'atelier régional sur les RPAS (**RPAS**);
- b) Prier instamment les autorités de l'aviation civile d'établir des équipes multinationales avec le soutien de l'industrie de l'aviation sans pilote pour élaborer une série de règlements basés sur le cadre réglementaire pour l'accommodation et l'intégration progressives de RPAS dans l'espace aérien non;
- c) Encourager les Etats à élaborer et mettre en œuvre un schéma complet de formation fondée sur les Performances pour son personnel d'inspection afin de résoudre les défis liés à la réglementation et à la supervision de la certification, accommodation et future intégration des RPAS;

- d) Instruire le Groupe de Travail AFI de Préviation du Trafic, le Sous-Groupe de travail Opération de l'Espace Aérien et de l'Aérodrome-AAO/SG, le Sous-Groupe Gestion de l'Infrastructure et de l'Information- IIM/SG de l'APIRG d'inclure dans leurs Termes de Référence (**ToRs**) et Futur programmes de travail, l'intégration sécurisée des opérations RPAS dans les espaces aériens non-ségrégés et résoudre les questions liées à la planification, la mise en œuvre ,l'exploitation et le contrôle dans le cadre de l'approche par projets régionaux adoptée par APIRG; et
- e) Encourager l'OACI, la CAFAC et les parties prenantes régionales (Institution d'intégration, associations de l'industrie, Bailleurs de fonds...) de continuer de soutenir leur assistance aux Etats à travers la fourniture de lignes directrice, formation ateliers/séminaires.

— END —