



ICAO

Cinquième réunion des fournisseurs de services de navigation aérienne de l'Afrique

(Lomé, Togo, 28 mars - 1^{er} avril 2022)

Point 5 de l'ordre du jour : Soutien au programme du Marché unique du transport aérien africain (MUTAA) de l'Union africaine

WP13//PPT: Impact des systèmes d'aéronefs télépilotés (RPAS) ou drones sur les opérations ATC dans les espaces aériens de l'ASECNA

(Note présentée par ASECNA)

RESUME	
<p>La présente note d'information porte sur l'impact des systèmes d'aéronefs télépilotés (RPAS) ou drones sur les opérations ATC dans les espaces aériens de l'ASECNA. Elle présente les avantages et les dangers/risques des drones dans le contexte de la gestion du trafic des systèmes d'aéronefs sans pilote (UTM).</p> <p>Les discussions porteront sur le cadre réglementaire des Etats membres de l'ASECNA des RPAS sur la gestion du trafic des drones/RPAS/UAS dans l'espace aérien des Etats ASECNA.</p> <p>Suite à donner au paragraphe 3</p>	
REFERENCE(S)	<ul style="list-style-type: none"> • OACI, Annexe 1 — Licences du personnel • OACI, Annexe 2 — Règles de l'air • OACI, Annexe 6 — Exploitation technique des aéronefs • OACI, Annexe 8 — Navigabilité des aéronefs • OACI, Annexe 10 — Télécommunications aéronautiques, • OACI, Cir 328, Systèmes d'aéronef sans pilote (UAS). • OACI, Manuel d'orientation sur les RPAS (en cours d'élaboration).
Objectifs stratégiques	Sécurité, capacité et efficacité de la navigation aérienne

1 INTRODUCTION

- 1.1 L'introduction et l'acceptation des aéronefs télé pilotés (RPAS) ou drones dans les espaces aériens, perturbe considérablement les systèmes de gestion de trafic aérien.
- 1.2 À l'heure actuelle, il existe une mosaïque de cadres réglementaires dans différents pays pour lesquels une harmonisation s'impose afin de garantir la sécurité des aéronefs avec pilote dans les espaces aériens.
- 1.3 Il faut noter que l'OACI et d'autres organismes tels que la Civil Air Navigation Services Organisation (CANSO), la Radio Technical Commission for Aeronautics (RTCA) et l'Organisation européenne pour l'équipement de l'aviation civile (EUROCAE), continuent de promouvoir l'utilisation sécuritaire des RPAS dans la structure actuelle des espaces aériens au regard des avantages économiques importants qu'offre ce système.
- 1.4 Face à cette situation, les autorités de l'aviation civile et les Fournisseurs des Services de la Navigation Aérienne (ANSP) doivent agir afin d'élaborer les dispositions réglementaires et les procédures adéquate pour permettre une gestion sécuritaire des RPAS dans le système de gestion du trafic aérien.
- 1.5 Avec l'émergence des systèmes d'aéronefs télépilotés (RPAS) dans l'environnement du contrôle de la circulation aérienne, les fournisseurs des services de la navigation aérien ont besoin de professionnels qui comprennent les possibilités et les défis posés par ces systèmes.
- 1.6 A cet effet, les ANSP doivent relever les défis et les avantages que cette émergence pourrait susciter en planifiant la formation des acteurs concernés en vue de la gestion sécuritaire des RPAS dans l'espace aérien étant donné que, les RPAS devraient changer la façon de travailler des contrôleurs de la circulation aérienne.
- 1.7 Avec la prolifération des RPAS dans les espaces aériens de l'ASECNA, il est nécessaire de déterminer les risques de collision avec d'autres RPAS ou aéronefs avec pilote. Pour cela, il est question, d'examiner les principaux défis de l'industrie aéronautique, notamment l'interopérabilité, l'intégration dans l'espace aérien, les communications, la formation et la réglementation des RPAS. En outre, le concept de Gestion du Trafic du Système d'Aviation Sans Pilote (UTM) devrait être expliqué pour permettre aux contrôleurs de la circulation aérienne de se familiariser avec l'impact des RPAS sur les opérations ATC.

2. DISCUSSION

2.1. Cette note d'information met en évidence, trois axes de réflexion essentiels à savoir :

- Les questions de l'émergence de l'intégration des RPAS dans les systèmes ATM de l'ASECNA ;
- Les avantages de l'exploitation des RPAS dans l'espace aérien contrôlé ;
- Les risques et/ou dangers créés par les opérateurs exploitant les RPAS, sans instruction et sans licence.

2.2 La problématique de l'émergence de l'intégration des systèmes d'aéronefs télépilotés dans les espaces aériens de l'ASECNA vise, à mieux comprendre non seulement, les avantages, mais également, les risques et les conséquences potentielles de la perte de séparation entre les RPAS ou les RPAS et les aéronefs avec pilote et de proposer les solutions y relatives.

3 SUITE À DONNER PAR LA RÉUNION

3.1 La réunion est invitée à.

a) Prendre note de l'impact des systèmes d'aéronefs télépilotés (RPAS) ou drones sur les opérations ATC dans les espaces aériens de l'ASECNA ;

b) Prendre note des avantages, des dangers et/ou des risques de la mise en œuvre de des systèmes d'aéronefs télépilotés dans les espaces aériens de l'ASECNA ;

c) Exhorter les États membres de l'ASECNA à élaborer et mettre en œuvre le cadre réglementaire relatif à l'intégration des RPAS dans le système de gestion de trafic, notamment :

- Les conditions d'accès à l'espace aérien des RPAS ;
- Les conditions de certification de navigabilité des RPAS ;
- Les conditions de délivrance de permis d'exploitation ;
- Les spécifications relatives aux performances de communication,
- Les spécifications relatives aux licences de télé pilote ;
- Les spécifications relatives aux performances de la technologie de détection et d'évitement ;
- Les Exigences en matière de formation et de qualifications du personnel (contrôleurs, pilotes).

d) Demander à l'OACI d'accompagner les États membres de l'ASECNA à l'élaboration du cadre réglementaire pour l'intégration harmonieuse des RPAS dans la gestion des espaces aériens de l'Agence.

FIN