LE RÈGLEMENT DE L'AVIATION CIVILE D'HAÏTI (RACH)

PARTIE 8 – EXPLOITATION

SOUS-PARTIE B

EST ENTÉRINÉ

PAR LE DIRECTEUR GÉNÉRAL DE L'OFFICE NATIONAL DE L'AVIATION CIVILE D'HAÏTI CONFORMÉMENT AUX POUVOIRS QUI LUI SONT CONFÉRÉS PAR LA NOUVELLE LOI ORGANIQUE PUBLIÉE LE 22 SEPTEMBRE 2017, FIXANT LA MISSION ET LES ATTRIBUTIONS DE L'OFNAC.

ald GUIGNARD, ATC
Directeur Général

RÉPUBLIQUE D'HAÏTI

RÈGLEMENT DE L'AVIATION CIVILE (RACH)

PARTIE 8 — EXPLOITATION

SOUS-PARTIE B
EXPLOITATION TECHNIQUE DES AÉRONEFS TÉLÉPILOTÉS (RPAS /DRONES)

Version 2025

AMENDEMENTS

Paragraphe	Date	Description

[CETTE PAGE EST INTENTIONNELLEMENT LAISSÉE EN BLANC]

INTRODUCTION

Le RACH 8, Partie B du Règlement de l'Aviation Civile d'Haïti (RACH) établit les dispositions régissant l'utilisation des aéronefs télépilotés (drones), définissant les conditions dans lesquelles l'Office National de l'Aviation Civile (OFNAC) délivre les autorisations nécessaires à leur exploitation. Ce règlement s'inscrit dans un cadre global visant à assurer la sécurité des vols, la sûreté aérienne, ainsi que la protection des personnes et des biens au sol.

Il couvre notamment les exigences relatives à l'enregistrement des drones, les catégories et classes d'exploitation, les formations des télépilotes, les opérations autorisées ou soumises à dérogation, les mesures de gestion de la sécurité, les restrictions géographiques et les obligations des exploitants. Il intègre également les principes fondamentaux issus des normes internationales, notamment ceux de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI), en particulier les recommandations formulées dans l'Annexe 6, Partie IV et du Doc 10019 concernant les opérations des aéronefs télépilotés.

Ce règlement constitue un outil essentiel pour encadrer le développement responsable et sécurisé de l'utilisation des drones en Haïti, qu'il s'agisse d'activités de loisir, de travail aérien ou de transport de marchandises, tout en garantissant la conformité aux standards régionaux et internationaux en matière d'aviation civile.

Table des Matières

PROJET : ..... ERREUR ! SIGNET NON DEFINI.

REGLEMENT AERONAUTIQUE D'HAÏTI RELATIF AUX CONDITIONS D'EXPLOITATION TECHNIQUE DES AERONEFS TELEPILOTES. ..... ERREUR ! SIGNET NON DEFINI.

HISTORIQUE DES MODIFICATIONS ..... ERREUR ! SIGNET NON DEFINI.

INTRODUCTION ..... **V**

ABREVIATIONS **1**

DEFINITIONS : **3**

CHAPITRE 0.- GENERALITES **10**

0.1. APPLICABILITÉ 10
0.2 RESPECT DES LOIS, RÈGLEMENTS ET PROCÉDURES 10
0.3 SURVOL DU TERRITOIRE ET HORS TERRITOIRE 11
0.4. MARCHANDISES DANGEREUSES 12
0.5. USAGE DE SUBSTANCES PSYCHOACTIVES. 12
LES DISPOSITIONS RELATIVES À L'USAGE DE SUBSTANCES PSYCHOACTIVES FIGURENT DANS LE RACH 1 (ANNEXE : TABLEAU 1 - II - 10), ET DANS LE RACH 2 (SOUS PARTIE I – 2.I.2.4) 12
0.6. POUVOIR DE CONTRÔLE 12
0.6.1. DROIT D'ACCÈS DES AGENTS DE L'OFNAC AUX INSTALLATIONS ET MATÉRIELS 12
0.6.2. *Communication des documents et informations à l'OFNAC* *12*
0.6.3. DOCUMENTS D'EXPLOITATION 12
0.7. ARCHIVAGE 13
0.8. ASSURANCE 13

CHAPITRE 1. ENREGISTREMENT ET MARQUAGE D'UN AERONEF TELEPILOTE **14**

1.1 CATÉGORISATION, CLASSIFICATION ET CONFIGURATION D'EXPLOITATION DES AÉRONEFS TÉLÉPILOTÉS 14
1.2. LIMITATIONS SUR LES CONFIGURATIONS D'EXPLOITATIONS 15
1.3. ENREGISTREMENT DES AÉRONEFS TÉLÉPILOTÉS 16
1.3.2. *Critères d'éligibilité* *16*
1.3.3. *Numéro d'enregistrement* *16*
1.3.4. *Attestation d'enregistrement* *16*
1.3.6. *Notification des modifications relatives à l'attestation d'enregistrement* *16*
1.4. *Registre d'enregistrement des aéronefs télépilotés.* *16*
1.5. MARQUAGE DES AÉRONEFS TÉLÉPILOTÉS 17

CHAPITRE 2. NAVIGABILITE ET MAINTENANCE DES AERONEFS TELEPILOTE **18**

2.1. GÉNÉRALITÉS 18
2.2. NAVIGABILITÉ DES SYSTÈMES D'AÉRONEFS TÉLÉPILOTÉS 18
2.3. MAINTENANCE DES AÉRONEFS TÉLÉPILOTÉS 19

CHAPITRE 3 : CONDITIONS D'EXPLOITATION **19**

3.7. OPÉRATION DE JOUR 20
3.8. OPÉRATIONS VISUELLES OU À VUE (VLOS OU EVLOS) 21
3.9. OPÉRATIONS HORS VUE (BVLOS) 21
3.10. EXPLOITATION DE PLUSIEURS AERONEFS TELEPILOTES 22
3.11. EXPLOITATION A PROXIMITE D'AERONEFS, REGLES DE PRIORITE 22
3.12. EXPLOITATION AU-DESSUS DES PERSONNES 22

3.13. EXPLOITATION EN ESPACE AERIEN CONTROLE 23
3.14. EXPLOITATION EN ESPACE AÉRIEN NON CONTRÔLÉ 23
3.15. OPÉRATIONS DANS UN ESPACE À STATUT PARTICULIER 23
3.16. OPÉRATIONS DANS LE VOISINAGE D'UN AÉRODROME 23
3.17. OPERATIONS DANS LE VOISINAGE DES SITES PARTICULIERS 24
3.18. SITES DE SINISTRE OU D'INCENDIE 24
3.19. OPERATIONS SE DÉROULANT DANS UN ENVIRONNEMENT CLOS 24
3.20. OPERATIONS SPÉCIALES 24
3.21. PROCEDURES PREVOL 25
3.22. LIMITATIONS D'EXPLOITATION DES AERONEFS TELEPILOTES 26

4. AUTORISATIONS ET TITRES D'EXPLOITATION DES AÉRONEFS TÉLÉPILOTÉS 26

4.1. DISPOSITIONS GÉNÉRALES 26
4.2. AUTORISATION D'UTILISATION D'AÉRONEF DANS LE CADRE D'AÉROMODÉLISME 27
4.3. AUTORISATION D'EXPLOITATION D'AÉRONEF TÉLÉPILOTÉ (AEAT) POUR DES ACTIVITÉS DE TRAVAIL AÉRIEN 27
4.4. CERTIFICAT D'EXPLOITATION D'AÉRONEF TÉLÉPILOTÉ (CEAT) 29
4.5. Délivrance du Certificat d'Exploitation d'Aéronef Télépiloté (CEAT) 29
4.6. AUTORISATION PONCTUELLE D'EXPLOITATION D'AÉRONEF TÉLÉPILOTÉ 32
4.7. RENOUVELLEMENT D'UN CEAT OU D'UN AEAT 32
4.8. LE MANUEL D'ACTIVITES PARTICULIERES (MAP) 33
4.9. SURVEILLANCE CONTINUE 34

CHAPITRE 5. FORMATION DES TÉLÉPILOTES 34

5.1. DISPOSITIONS GÉNÉRALES 34
5.2. ACTIVITES PARTICULIERES 35
5.2.1. *Vols à vue 35*
5.2.2. *Vols hors vue 36*
5.2.2.3. FORMATION THÉORIQUE 36

6. SYSTÈME DE GESTION DE LA SÉCURITÉ 37

6.1. MISE EN PLACE DU SYSTÈME DE GESTION DE LA SÉCURITÉ 37
6.2. COMPTE RENDU D'ÉVÉNEMENTS DE SÉCURITÉ ET NOTIFICATION 37
6.3. ANALYSE DE RISQUE DES EXPLOITATIONS ENVISAGÉES 38
6.3.1. L'EXPLOITANT EFFECTUE, AVANT LE DÉBUT DE TOUTE OPÉRATION, UNE ANALYSE DES RISQUES ATTESTANT QUE LES VOLS ENVISAGÉS SONT SUSCEPTIBLES D'ÊTRE MENÉS DANS LE STRICT RESPECT DES DISPOSITIONS EN MATIÈRE DE SÉCURITÉ AÉRIENNE ET DE SÉCURITÉ DES PERSONNES ET DES BIENS AU SOL 38
6.3.2. L'ANALYSE DES RISQUES DOIT ÊTRE EFFECTUÉE PAR L'EXPLOITANT ET SOUMIS À L'OFNAC POUR ACCEPTATION AVANT LE DÉBUT DE TOUTE OPÉRATION : 38
6.4. SITUATIONS D'URGENCE 39
6.4.1. PERTE DE LIAISON – GÉNÉRALITÉS 39
6.5. PERTE DE LIAISON DURANT UNE OPÉRATION AUTORISÉE EN HORS VUE 39
6.6. INTERRUPTION DU VOL 40
6.7. EXIGENCES LIÉES À L'ÉQUIPEMENT D'URGENCE 40
6.8. OBLIGATIONS ET RESPONSABILITÉS DE L'EXPLOITANT 41
6.9. OBLIGATIONS ET RESPONSABILITÉS DU TÉLÉPILOTE D'ACTIVITÉS PARTICULIÈRES 41
6.10. EXIGENCES LIÉES AUX AUTRES MEMBRES D'ÉQUIPAGE 43
6.11. OBSERVATEUR VISUEL 44
6.12. CONSERVATION DES DOCUMENTS 44

6.13. ASSURANCE 45
6.14. BILAN ANNUEL D'ACTIVITÉS 45
6.15. SUSPENSION, RETRAIT OU LIMITATION 45

7. AERONEFS AUTONOMES 46

8. SURVEILLANCE 46

9. SANCTIONS 47

10. SURETE ET PROTECTION DE LA VIE PRIVEE 47

10.1. VÉRIFICATION D'ANTÉCÉDENTS DU TÉLÉPILOTE OU DU PROPRIÉTAIRE 47
10.2. MESURES DE SÛRETÉ DE L'EXPLOITANT OU DU PROPRIÉTAIRE 47
10.3. NOTIFICATION À L'AUTORITÉ ET AUX PERSONNES DE LA ZONE D'EXPLOITATION 48
10.4. CONFIDENTIALITÉ ET VIE PRIVÉE DES AUTRES 48

APPENDICE 1 : ENREGISTREMENT ET MARQUAGE DES AÉRONEFS TÉLÉPILOTÉS 50

APPENDICE 2 : AUTORISATION ET CERTIFICAT D'EXPLOITATION DES AÉRONEFS TÉLÉPILOTÉS ... 51

APPENDICE 3 : MANUEL D'ACTIVITÉS PARTICULIÈRES 52

APPENDICE 4 : CONTENU DE LA FORMATION THEORIQUE DE TELEPILOTE 56

APPENDICE 5 : CONTENU DE LA FORMATION PRATIQUE POUR L'OBTENTION D'UNE LICENCE DE TÉLÉPILOTE (OPÉRATIONS D'ACTIVITÉS PARTICULIÈRES HORS VUE DIRECTE, HORS ZONE PEUPLÉE) 60

APPENDICE 6 : CONTENU D'UNE ÉTUDE DE SÉCURITÉ AÉRONAUTIQUE 65

ABREVIATIONS

AEAT : Autorisation d'Exploitation d'Aéronef Télépiloté

A.I.P : Aeronautical Information Publication (Publication d'information aéronautique)

ATC : Air Traffic control (Service de contrôle de la Circulation aérienne)

ATS : Air Traffic Services (Services de la Circulation Aérienne)

BVLOS : Beyond Visual Line Of Sight (Au-delà de la visibilité directe)

C2 : Liaison de contrôle et de Commande

CEAT : Certificat d'Exploitation d'Aéronef Télépiloté

CTA : Région de Contrôle

CTR : Zone de Contrôle

EVLOS : Extended Visual Line Of Sight (Vol en visibilité directe étendu)

FIR : Région d'information de vol

GNSS : Global Navigation Satellite System (Système Mondial de Navigation par +Satellite)

GPS : Système Mondial de Localisation

IFR : Instrument Flight Rules (Règles de vol aux Instruments)

MAP : Manuel d'Activités Particulières

OFNAC : Office National de l'Aviation Civile

PER : Registre d'expérience personnelle

ROC : Permis d'exploitation de RPAS

RPA : Aéronef télépiloté

RPAS : Système d'aéronef Télépiloté

RPASP : Groupe d'experts sur les systèmes d'aéronef télépiloté

RPL : Drone Pilot (RPL)

TMA : Technicien de maintenance d'aéronef

VFR : Visual Flight Rules (Règles de vol à vue)

VLOS : Vol a portée Visuelle

VMC : Conditions météorologiques de vol à vue

SGS : Système de Gestion de la Sécurité

UAS : système d'aéronef sans pilote

UAV : véhicule aérien sans pilote (expression désuète)

DEFINITIONS :

Dans le présent règlement, les termes suivants ont la signification indiquée ci-après :

Accident. Un événement lié à l'exploitation d'un aéronef sans pilote qui a lieu entre le moment où l'aéronef est prêt à se déplacer dans le but d'effectuer un vol jusqu'à ce qu'il se pose à la fin du vol et que le système de propulsion primaire soit arrêté, où :

1. Une personne est mortellement ou gravement blessée pour raison d'être en contact direct avec une partie quelconque de l'aéronef, incluant les parties détachées de l'aéronef, sauf lorsque les blessures sont de causes naturelles, auto-infligées ou infligées par d'autres personnes.
2. L'aéronef subit des dommages ou des défaillances structurelles qui :

a. affectent la résistance structurale, les performances ou les caractéristiques de vol de l'aéronef, et ;
b. demandent normalement une réparation majeure ou le remplacement du composant affecté ; système de guidage et de propulsion.

L'aéronef est perdu ou complètement inaccessible.

Activité particulière. Utilisation d'un aéronef télépiloté à des fins autres que l'aéromodélisme et l'expérimentation dans le cadre d'une transaction commerciale ou non.

Aérodrome. Une zone définie sur la terre ou sur l'eau (y compris les bâtiments, installations et équipements) destinée à être utilisée en tout ou en partie pour l'arrivée, le départ et le mouvement de surface des aéronefs.

Aérodrome contrôlé. Aérodrome dont un service de contrôle de la circulation aérienne est fourni.

Aéromodélisme. Utilisation d'aéronef télépiloté à des fins de loisir ou de compétition (sport).

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.

Aéronefs sans pilote. Un aéronef conçu pour voler sans pilote à bord.

Aéronef autonome : aéronef non habité ne permettant pas l'intervention d'un pilote en temps réel pour gérer le vol.

Aéronef Habité : Tout aéronef conçu pour être exploité avec un pilote à bord.

Aéronef piloté à distance ou aéronef télépiloté (RPA) (communément appelé drone). Un aéronef sans pilote piloté depuis une station de pilotage éloignée.

Association ou club d'aéromodélisme : Une organisation légalement établie en Haïti dans le but d'organiser des vols de loisir, des démonstrations aériennes, des activités sportives ou des compétitions au moyen d'aéronefs télépilotés.

Atténuation des risques. Le processus d'incorporation de défenses ou de contrôles préventifs pour réduire la gravité et ou la probabilité d'un danger.

Autorisation de contrôle de la circulation aérienne. Autorisation d'un aéronef de procéder dans les conditions spécifiées par une unité de contrôle de la circulation aérienne.

Autorité ATS compétente. L'autorité compétente désignée par l'Etat responsable de la fourniture des services de la circulation aérienne dans l'espace aérien concerné.

Autorité compétente. L'autorité ayant compétence juridique sur la zone dans laquelle l'aéronef concerné est exploité.

Avis d'évitement de trafic. Avis fournis par un service de la circulation aérienne précisant les manœuvres pour aider un pilote à éviter une collision.

Communications par liaison de données. Une forme de communication destinée à l'échange de messages via une liaison de données.

Conditions météorologiques de vol aux instruments (IMC). Conditions météorologiques exprimées en termes de visibilité, de distance des nuages et du plafond, inférieures aux minimums spécifiés pour les conditions météorologiques visuelles.

Enregistreur de bord. Tout type d'enregistreur installé à bord d'un aéronef dans le but de faciliter les investigations techniques sur les accidents et incidents. Dans le cas d'un aéronef télépiloté, il peut s'agir aussi de tout type d'enregistreur installé dans un poste de télépilotage dans le but de faciliter les investigations techniques sur les accidents et incidents

Fatigue. Etat physiologique de capacité mentale ou physique réduite résultant de la perte de sommeil ou d'éveil prolongé, de la phase circadienne ou de la charge de travail

(activité mentale et / ou physique) pouvant nuire à la vigilance et à la capacité d'un membre d'équipage dans l'exécution de ses tâches.

IFR. Règles de Vol aux instruments.

Incident. Un événement, autre qu'un accident, associé à l'exploitation d'un aéronef qui affecte ou pourrait affecter la sécurité de l'exploitation.

Informations de trafic. Renseignements émis par une unité de services de la circulation aérienne pour alerter un pilote sur d'autres trafics aériens connus ou observés qui peuvent être à proximité de la position ou de la route de vol prévue et pour aider le pilote à éviter une collision.

Instructions pour le maintien de la navigabilité (ICA). Un ensemble de données descriptives, de planification de la maintenance et d'instructions d'exécution, élaboré par un titulaire d'organisme de conception agréé conformément à la base de certification du le produit aéronautique. Les ICAs fournissent aux exploitants aériens les informations nécessaires pour élaborer leur propre programme d'entretien et pour les organismes de maintenance agréés d'établir les instructions d'exécution.

Lien de commande et de contrôle (C2). La liaison de données entre l'aéronef piloté à distance et la station de pilotage pour la gestion du vol.

Maintenance. L'exécution des tâches requises pour assurer le maintien de la navigabilité d'un aéronef, y compris une ou une combinaison de révision, d'inspection, de remplacement, de rectification de défauts et de réalisation d'une modification ou d'une réparation.

Maintien de la navigabilité. L'ensemble des processus par lesquels un aéronef, un moteur, une hélice ou une pièce est conforme aux exigences de navigabilité applicables et demeure dans un état de fonctionnement sûr pendant toute sa durée de vie.

Manuel d'exploitation d'activités particulières. Un manuel contenant les procédures, les instructions et les directives à utiliser par le personnel opérationnel dans l'exercice de ses fonctions.

Manuel d'utilisation du RPAS. Manuel, acceptable pour l'État de l'exploitant, qui contient les procédures d'utilisation de l'aéronef en situations normale, anormale et d'urgence, les listes de vérification, les limites, les informations sur les performances, les

détails du RPA et de chacun des modèles de RPS correspondants, ainsi que d'autres éléments relatifs à l'utilisation du RPAS.

Note. — Le manuel d'utilisation du RPAS fait partie du manuel d'exploitation.

Membre de l'équipe de télépilotage**. Membre de l'équipe d'un RPAS titulaire d'une licence, chargé d'exercer des fonctions essentielles à la conduite d'un aéronef télépiloté pendant une période de service de vol.

Membre de l'équipe d'un RPAS**. Membre de l'équipe d'un système d'aéronef télépiloté chargé d'exercer des fonctions essentielles à la conduite du système pendant une période de service de vol.

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

Opération visuelle (VLOS). Opération dans laquelle le télépilote maintient un contact visuel direct sans assistance avec l'aéronef télépiloté.

Observateur visuel. Membre d'équipage dûment formé chargé d'exécuter des tâches liées à l'évitement des abordages, par exemple surveiller en permanence l'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).

Organisme de contrôle de la circulation aérienne. Terme générique signifiant indifféremment, centre de contrôle de zone, unité de contrôle d'approche ou tour de contrôle d'aérodrome.

Organisme des services de la circulation aérienne. Terme générique désignant différemment l'organisme de contrôle de la circulation aérienne, le centre d'information de vol ou le service de notification des services de la circulation aérienne.

Performance humaine. Capacités et limitations humaines qui ont un impact sur la sécurité et l'efficacité des opérations aériennes.

Période de service de vol. Temps total depuis le moment où un membre de l'équipage de télépilotage prend son service pour effectuer un vol ou une série de vols, jusqu'au moment où son service prend fin.

Permis d'exploitation de RPAS (ROC). Permis autorisant un exploitant à effectuer des opérations de RPAS spécifiées.

Perte de lien. Perte de lien de contact de commande avec l'aéronef sans pilote de sorte que le télépilote ne peut plus gérer le vol de l'aéronef.

Région de contrôle. Un espace aérien contrôlé s'étendant vers le haut à partir d'une limite spécifiée au-dessus de la surface de la terre.

Poste de télépilotage. Composant du système d'aéronef télépiloté qui réunit les organes de conduite de l'aéronef télépiloté.

Risque de sécurité. La probabilité et la gravité anticipées des conséquences ou des résultats d'un danger.

Sécurité. L'état dans lequel les risques associés aux activités d'aviation liées directement ou en soutien direct à l'exploitation d'aéronefs sont réduits et contrôlés à un niveau acceptable.

Service de la circulation aérienne. Terme générique désignant, le service d'information de vol, le service d'alerte, le service consultatif de la circulation aérienne, le service de contrôle de la circulation aérienne (service de contrôle régional, service de contrôle d'approche ou service de contrôle d'aérodrome).

Service de contrôle de la circulation aérienne. Un service fourni aux fins de :

1. Eviter collisions :
    a. entre les aéronefs, et ;
    b. sur l'aire de manœuvre, entre l'aéronef et les obstacles, et ;
2. Accélérer et maintenir un flux ordonné de trafic aérien.

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

Station de pilotage à distance. La composante du système d'aéronef piloté à distance qui contient l'équipement utilisé pour piloter l'aéronef à distance.

Système d'aéronef piloté à distance (RPAS). Un aéronef piloté à distance, sa (ou ses) station(s) de pilotage(s) associée(s), les liaisons de commandement et de contrôle requises et tout autre composant spécifié dans la conception de type.

Système d'aéronef sans pilote. Un aéronef et ses éléments associés qui sont exploités sans pilote à bord.

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

Télépilote commandant (RPIC). Télépilote désigné par l'exploitant pour assumer le commandement et la charge de conduire le bon déroulement d'un vol.

Télépilote de relève en croisière. Membre de l'équipe de télépilotage auquel les tâches de pilotage sont affectées en vol de croisière pour permettre au commandant de prendre son temps de repos prévu.

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

Travail aérien. Exploitation dans laquelle un aéronef est utilisé pour des services spécialisés tels que l'agriculture, la construction, la photographie, l'arpentage, l'observation et la patrouille, la recherche et le sauvetage, la publicité aérienne.

Visibilité. La visibilité dans le cadre aéronautique est la plus élevée de:

1. la plus grande distance à laquelle un objet noir de dimensions appropriées, situé près du sol, peut être vu et reconnu lorsqu'il est observé sur un fond lumineux ;
2. la plus grande distance à laquelle les lumières dans le voisinage de 1 000 bougies peuvent être vues et identifiées sur un fond non éclairé.

VFR. Règles de Vol à vue.

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

Vol contrôlé. Tout vol soumis à un contrôle aérien.

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

Zone d'atterrissage. La partie d'une zone de mouvement destinée à l'atterrissage ou au décollage d'un aéronef.

Zone de contrôle. Un espace aérien contrôlé s'étendant vers le haut depuis la surface de la terre jusqu'à une limite supérieure spécifiée.

Zone interdite. Un espace aérien de dimensions définies, dans lequel tout vol d'aéronef est interdit.

Trafic. Tout aéronef en vol ou en service sur la zone de manœuvre d'un aérodrome.

CHAPITRE 0.- GENERALITES

0.1. Applicabilité

Le présent règlement s'applique à l'exploitation dans l'espace aérien haïtien, d'aéronefs civils télépilotés dont le poids maximal au décollage n'excède pas 25 kilogrammes, utilisés pour les activités suivantes :

1. le transport aérien commercial de fret ou de poste ;
2. le travail aérien ;
3. le loisir et le sport ; et
4. autres activités particulières.

Toutefois, l'utilisation d'un aéronef télépiloté dont la masse maximale au décollage excède 25 kg, pour des activités de travail aérien hors agglomération, peut être autorisée par l'OFNAC après soumission d'une étude de sécurité aéronautique par le postulant.

Le présent règlement contient l'ensemble des exigences applicables aux aéronefs civils télépilotés exploités en Haïti. Il contient notamment, les exigences relatives :

a. à l'enregistrement des aéronefs télépilotés ;
b. aux conditions techniques d'exploitation des aéronefs télépilotés ;
c. à la communication entre l'exploitant d'un aéronef télépiloté et les services de contrôle de la navigation aérienne ;
d. à l'exploitation des aéronefs télépilotés dans les zones à statuts particuliers ;
e. à la navigabilité et la maintenance des aéronefs télépilotes ;
f. aux formations des télépilotes ;
g. au Système de Gestion de la Sécurité ; et
h. aux sanctions.

0.2 Respect des lois, règlements et procédures

0.2.1 Un aéronef télépiloté doit être exploité de manière à présenter le moins de danger possible pour les personnes, les biens ou d'autres aéronefs, et conformément aux conditions spécifiées dans le présent règlement.

0.2.2 Le télépilote, le propriétaire et l'exploitant d'aéronef télépilotés doivent connaître et se conformer aux lois, règlements et procédures en vigueur en Haïti dans l'exercice de leurs fonctions.

0.2.3 Si un cas de force majeure qui compromet la sécurité de la navigation aérienne, de l'aéronef ou celle des tiers à la surface nécessite des mesures qui amènent à

violer une procédure ou un règlement, le télépilote doit aviser sans délai les autorités locales les plus proches, les services de la circulation aérienne et l'OFNAC. L'exploitant doit adresser à l'OFNAC, une copie du compte rendu d'incident dans les vingt-quatre (24) heures à compter de l'heure à laquelle s'est produit l'incident.

0.2.4 L'OFNAC peut, à titre exceptionnel et provisoire, accorder une dérogation aux dispositions du présent règlement lorsqu'elle estime que le besoin existe et sous réserve du respect de toute condition supplémentaire qu'elle considère nécessaire pour assurer, dans ce cas particulier, un niveau de sécurité acceptable.

0.2.5 Les dispositions relatives à une demande de dérogation sont décrites dans la procédure de délivrance des exemptions aux exigences réglementaires de l'OFNAC.

0.2.6 L'OFNAC peut ordonner qu'une opération soit interdite, limitée ou soumise à certaines conditions, dans le but d'assurer la sécurité des opérations.

0.2.7 L'exploitant ne doit pas permettre l'introduction ou l'utilisation à bord d'un aéronef télépiloté, d'un appareil électronique susceptible de perturber le bon fonctionnement des systèmes et équipements de l'aéronef, et doit prendre toutes les mesures raisonnables à cette fin.

0.2.8 L'exploitant doit prendre toutes les mesures raisonnables afin de s'assurer qu'aucune personne n'agit délibérément, ou par imprudence ou négligence, avec pour conséquence de mettre un aéronef en danger ou que l'aéronef constitue un danger pour des personnes ou des biens.

0.2.9 L'exploitant d'aéronef télépiloté est tenu de respecter tout règlement national applicable.

0.3 Survol du territoire et hors territoire

0.3.1 Un aéronef télépiloté, identifié en Haïti et dont l'exploitant y est domicilié, peut effectuer des vols au-dessus du territoire haïtien.

0.3.2 Le survol d'un autre Etat par un aéronef télépiloté identifié en Haïti est interdit par le présent Règlement, sauf autorisation expresse de l'Etat concerné.

0.3.3 L'exploitant de tout aéronef télépiloté doit détenir une autorisation spéciale délivrée par l'OFNAC, pour effectuer des vols au-dessus du territoire haïtien lorsque :

- le siège social de l'exploitant n'est pas domicilié en Haïti ; ou
- les documents de navigabilité ou les autorisations requises ne sont pas délivrés par l'OFNAC ; ou

- les compétences du télépilote ne sont pas conformes aux dispositions du présent règlement.

0.4. Marchandises dangereuses

Le transport de marchandises dangereuses par un aéronef télépiloté est interdit en Haïti.

0.5. Usage de substances psychoactives.

Les dispositions relatives à l'usage de substances psychoactives figurent dans le RACH 1 (Annexe : Tableau 1 - II - 10), et dans le RACH 2 (Sous partie I – 2.I.2.4)

0.6. Pouvoir de contrôle

0.6.1. Droit d'accès des agents de l'OFNAC aux installations et matériels

L'exploitant doit permettre à toute personne mandatée par l'OFNAC d'avoir accès à tout moment à ses :

a. locaux, équipements et services en vue d'effectuer des inspections ou audits ;
b. aéronefs.

0.6.2. Communication des documents et informations à l'OFNAC

L'exploitant doit :

a. Donner accès à toute personne mandatée par l'OFNAC, à tous documents ou informations relatives aux aéronefs, à l'exploitation, à l'entretien et la maintenance de ces aéronefs : et
b. Présenter ces documents et informations, lorsque cela lui est demandé par l'OFNAC, dans une période raisonnable.

0.6.3. Documents d'exploitation

Dans le cadre de l'exploitation d'un aéronef télépiloté, les documents suivants ou leurs copies authentifiées, doivent être disponibles sur le site de l'opération et fournis sans délai à la demande d'une autorité :

- toute autorisation d'exploitation en état de validité délivrée par l'OFNAC ;
- le manuel d'activités particulières à jour approuvé par l'OFNAC ;

- la licence, le certificat ou l'attestation de formation en état de validité du télépilote ;
- la police d'assurance couvrant la responsabilité civile de l'exploitant ; et
- tout autre document administratif et juridique exigé par l'Etat haïtien.

0.7. Archivage

0.7.1. L'exploitant doit établir un système d'archivage permettant un stockage adéquat et une traçabilité fiable de toutes les activités menées.

0.7.2. Les dossiers archivés doivent être stockés de manière à en assurer la protection contre les dommages, l'altération et le vol.

0.7.3. Le format des dossiers à archiver doit être défini dans les procédures de l'exploitant.

0.8. Assurance

Toute personne physique ou morale qui exploite des aéronefs télépilotés doit souscrire à une police d'assurance couvrant sa responsabilité civile.

CHAPITRE 1. ENREGISTREMENT ET MARQUAGE D'UN AERONEF TELEPILOTE

1.1 Catégorisation, classification et configuration d'exploitation des aéronefs télépilotés

1.1.1. Les aéronefs télépilotés sont catégorisés et classifiés en fonction de leur usage et de leur masse maximale au décollage.

1.1.2. La catégorie d'un aéronef télépiloté résulte de la plage de masse dans laquelle est comprise sa masse maximale au décollage.

1.1.3. Les RPAS sont repartis en trois (03) catégories :

a. Catégorie 1 : RPAS de masse maximale au décollage inférieure ou égale à 2 kg ;
b. Catégorie 2 : RPAS de masse maximale au décollage supérieure à 2 kg et inférieure ou égale à 25 kg ;
c. Catégorie 3 : RPAS de masse maximale au décollage supérieure à 25 kg.

1.1.4. La classe d'un aéronef télépiloté correspond au but de son utilisation. Les aéronefs télépilotés sont repartis en trois (03) classes :

a. Classe A : RPAS exploités dans le cadre de l'aéromodélisme par des associations dûment autorisées par l'OFNAC ;
b. Classe B : RPAS exploités à des fins commerciales ou professionnelles par des personnes morales pour le travail aérien ;
c. Classe C ; RPAS exploités à des fins commerciales ou professionnelles par des personnes morales pour le transport de marchandises, fret ou poste.

1.1.5. La configuration d'exploitation d'un aéronef télépiloté résulte de l'association de sa classe et de sa catégorie. Le tableau ci-dessous présente les différentes configurations d'exploitation autorisées en Haïti.

Categories	Classe A Aéromodélisme (travail aérien)	Classe B Professionnel (travail aérien)	Classe C Professionnels (Transports de marchandise, fret et poste)
Catégorie 1 Masse ≤ 2kg	A1	B1	C1
Catégorie 2	A2	B2	C2

2kg < masse ≤ 25kg			
Catégorie 3 **Masse > 25kg**	A3	B3	C3

Tableau 1 : tableau des différentes configurations d'exploitations

1.2. Limitations sur les configurations d'exploitations

1.2.1 L'exploitation d'un aéronef télépiloté en configuration A1, A2 est soumise à une **autorisation de l'OFNAC**.

1.2.2 L'exploitation d'un aéronef télépiloté en configuration C1, C2 est soumise à la délivrance d'un **CEAT** par l'OFNAC.

1.2.3 L'exploitation d'un aéronef télépiloté en configuration B1, B2 ou B3 est soumis à la délivrance d'une **AEAT** par l'OFNAC.

1.2.4 L'exploitation des aéronefs télépilotés en configuration A3 et C3 est interdite en Haïti.

Les différentes configurations d'exploitation télépilotée sont présentées dans le tableau 2 ci-dessous.

Categories	**Classe A** **Aéromodélisme** **(travail aérien)**	**Classe B** **Professionnel** **(travail aérien)**	**Classe C** **Professionnels** **(Transports de marchandise, fret et poste)**
Catégorie 1 **Masse ≤ 2kg**	A1 Autorisation	AEAT B1	CEAT C1
Catégorie 2 **2kg < masse ≤ 25kg**	Autorisation A2	AEAT B2	CEAT C2
Catégorie 3 **Masse > 25kg**	A3 Non autorisé	AEAT B3	C3 Non autorisé

Tableau 2 : Les différentes configurations d'exploitation

1.3. Enregistrement des aéronefs télépilotés

1.3.1. Nul ne doit exploiter un aéronef télépiloté en Haïti s'il n'a pas été enregistré par l'OFNAC et qu'une attestation d'enregistrement n'ait été délivrée à son propriétaire.

1.3.2. Critères d'éligibilité

Un aéronef télépiloté est éligible à l'enregistrement s'il appartient à :

a) une personne physique résidant en Haïti et ayant au moins dix-huit (18) ans à la date de la soumission de la demande ; ou
b) une personne morale constituée en vertu des lois haïtiennes.

1.3.3. Numéro d'enregistrement

Le numéro d'enregistrement d'un aéronef télépiloté inscrit au registre des aéronefs télépilotés en Haïti est constitué des lettres RPA-HH suivies d'une combinaison de chiffres (RPA-HH-XXXX).

1.3.4. Attestation d'enregistrement

Si le demandeur satisfait aux exigences d'enregistrement visées au § 1.3.2 ci-dessus, l'OFNAC enregistre l'aéronef télépiloté, puis lui délivre une attestation d'enregistrement.

1.3.5. L'attestation d'enregistrement d'aéronef télépiloté n'est ni cessible, ni transférable.

1.3.6. Notification des modifications relatives à l'attestation d'enregistrement

Le titulaire d'une attestation d'enregistrement doit notifier à l'OFNAC, dans un délai de sept (07) jours, tout fait appelant une modification des éléments mentionnés sur l'attestation d'enregistrement de l'aéronef télépiloté.

1.3.7. Si un aéronef télépiloté enregistré à l'OFNAC est loué ou fait l'objet d'un contrat de location à une personne remplissant les conditions du §1.3.2, l'OFNAC enregistre l'acte de location pour la durée du contrat et délivre une autorisation de location au nom des deux parties.

L'appendice 1 au présent règlement présente les dispositions pratiques relatives aux conditions d'enregistrement des aéronefs télépilotés.

1.4. Registre d'enregistrement des aéronefs télépilotés.

1.4.1. L'OFNAC établit et tient à jour un registre d'enregistrement des aéronefs télépilotés contenant les informations suivantes :

a. le numéro d'enregistrement ;
b. le nom du constructeur ;
c. le modèle de l'aéronef ;
d. le numéro de série de l'aéronef
e. les noms, prénoms et adresses du propriétaire de l'aéronef ;
f. les caractéristiques techniques de l'aéronef ;
g. la configuration d'exploitation de l'aéronef ;
h. les noms, prénoms, adresses du locataire et la durée de la location, le cas échéant ;
i. La mutation de propriété de l'aéronef, le cas échéant ;
j. la suppression de l'aéronef du registre, le cas échéant.

1.4.2. Tout changement de propriété d'un aéronef télépiloté doit faire l'objet d'une mutation de propriété au registre d'enregistrement des aéronefs télépilotés par le nouveau propriétaire.

1.4.3. Les aéronefs télépilotés enregistrés par l'OFNAC sont inscrits dans le registre d'enregistrement des aéronefs télépilotés d'Haïti.

1.4.4. Un aéronef télépiloté enregistré à l'étranger ne peut être inscrit dans le registre des aéronefs télépilotés d'Haïti que si son propriétaire fournit les preuves de sa radiation/suppression du registre étranger.

1.4.5. Le certificat d'indentification d'un aéronef n'est ni cessible, ni transférable.

1.5. Marquage des aéronefs télépilotés

Le numéro d'enregistrement d'aéronef télépiloté doit être physiquement apposé de manière visible sur l'aéronef.

1.5.1. Ce numéro doit pouvoir être lu à l'œil nu lorsque l'aéronef est au sol. Toutefois, l'OFNAC peut autoriser à déroger à cette exigence si la taille de de l'aéronef ne permet pas d'être ainsi identifiée.

1.5.2. Pour un aéronef dont les dimensions ne permettent pas l'apposition du numéro d'enregistrement, celui-ci peut être apposé dans le compartiment de la batterie.

L'appendice 1 au présent règlement présente les dispositions pratiques relatives au marquage des aéronefs télépilotés.

CHAPITRE 2. NAVIGABILITE ET MAINTENANCE DES AERONEFS TELEPILOTE

2.1. Généralités

2.1.1 Le propriétaire ou l'exploitant d'un système d'aéronef télépiloté doit s'assurer que tous ses composants sont en état de fonctionnement et en conformité avec le manuel d'utilisation du constructeur.

2.1.2. Tout aéronef télépiloté qui a reçu un certificat de type et qui a été identifié en Haïti doit détenir un certificat (attestation) de conformité ou de navigabilité délivré par l'OFNAC avant son exploitation sur le territoire national.

2.1.2 Il incombe à l'exploitant de l'aéronef télépiloté de s'assurer que le système d'aéronef télépiloté est en état de navigabilité avant d'effectuer une opération aérienne. L'état de navigabilité signifie que les conditions suivantes sont au moins réunies :

a. le système d'aéronef télépiloté a été entretenu conformément au programme et au calendrier de maintenance indiqués par le constructeur ;
b. 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 ;
c. toutes les modifications et les réparations apportées au système d'aéronef télépiloté ont été effectuées conformément aux instructions du constructeur et aucune modification non approuvée n'a été effectuée ;
d. tout l'équipement du système d'aéronef télépiloté nécessaire pour un vol en sécurité est en état de fonctionnement.

2.1.3. Il est interdit d'utiliser un système d'aéronef télépiloté s'il n'est pas en état de fonctionner en toute sécurité. Cette condition doit être déterminée lors du test prévol.

2.1.4. Le télépilote doit interrompre le vol lorsqu'il sait ou présume que la poursuite du vol constituerait un danger pour les autres aéronefs, les personnes ou les biens.

2.2. Navigabilité des systèmes d'aéronefs télépilotés

2.2.1. Les aéronefs télépilotés d'une masse inférieure à 25 kg, ne sont pas soumis au processus de certification de navigabilité.

2.2.2. Sans préjudice des dispositions au paragraphe le télépilote, le propriétaire ou l'exploitant d'un aéronef télépiloté doit s'assurer que l'aéronef est en état de

fonctionnement avant toute exploitation conformément au manuel d'utilisation du constructeur.

2.2.3. Le télépilote doit interrompre le vol lorsqu'il sait ou présume que la poursuite du vol constituerait un danger pour les autres aéronefs, les personnes ou les biens.

2.3. Maintenance des aéronefs télépilotés

2.3.1. Le télépilote, l'exploitant ou le propriétaire d'un système d'aéronef télépiloté doit :

a) maintenir le système de l'aéronef télépiloté dans des conditions permettant un fonctionnement sûr conformément au manuel du constructeur ;
b) inspecter le système de l'aéronef télépiloté avant tout vol afin de déterminer si le système est en état de fonctionner en toute sécurité ;
c) tenir à jour un registre de toutes les vérifications effectuées avant chaque opération de vol. Ces enregistrements pourraient être consultés au besoin par l'OFNAC.

2.3.2. Les aéronefs télépilotés dont la masse maximale au décollage n'excèdent pas 25 kg, ne sont pas soumis au processus d'identification des aéronefs.

2.3.3. Les aéronefs télépilotés dont la masse maximale au décollage est supérieure à 25 kg, sont identifiés conformément aux dispositions du règlement aéronautique de l'OFNAC relatif aux conditions d'immatriculation des aéronefs (RACH Partie 4).

CHAPITRE 3 : CONDITIONS D'EXPLOITATION

3.1. Nul ne peut exploiter un aéronef télépiloté en Haïti sans y avoir été autorisé par l'OFNAC.

3.2. La délivrance d'un certificat d'exploitation d'aéronef télépiloté par l'OFNAC dépendra de ce que l'exploitant aura démontré qu'il a une organisation appropriée, une méthode de contrôle et de supervision des vols, un programme de formation et d'entretien de ses aéronefs qui soient compatibles avec la nature et la portée des vols spécifiés.

3.3. L'exploitant doit s'assurer que le personnel d'exploitation dispose d'un espace de travail adéquat, doté d'équipements et installations appropriés sur chaque

base d'exploitation. Il convient de tenir compte des besoins du personnel au sol, de ceux chargés du contrôle d'exploitation, de la conservation et de la mise à disposition des enregistrements essentiels et de la préparation des vols par les équipages.

3.4. Un système d'aéronef télépiloté employé à la navigation aérienne sur le territoire haïtien ne doit être exploité que conformément aux dispositions du présent règlement et aux dispositions opérationnelles relatives aux services et procédures de la circulation aérienne en vigueur.

3.5. L'exploitant doit prendre les dispositions pour que :

a. lorsque survient une situation susceptible de compromettre la sécurité de la navigation aérienne, le télépilote mette fin au vol dès que les conditions permettant l'arrêt du vol en toute sécurité sont réunies ;
b. durant toutes les phases du vol, le télépilote s'assure que le RPA maintient une liaison de commande et de contrôle (C2) continue et le cas échéant, met en œuvre, sans délai, les procédures établies en cas de perte de la liaison ;
c. la station de pilotage à distance est, pendant toutes les phases du vol, compatible avec le RPA auquel il est connecté ;
d. l'aéronef n'effectue un vol que si les conditions météorologiques le long du parcours sont réunies.

3.6. Nul ne doit :

a. exploiter un aéronef télépiloté de manière négligente ou imprudente pouvant mettre en danger la vie ou les biens d'autrui ;
b. permettre à un aéronef télépiloté de laisser tomber ou de larguer un objet.

3.7. Opération de Jour

3.7.1. Toute opération d'aéronefs télépilotés doit être faite pendant les heures officielles de lever et de coucher du soleil.

3.7.2. Les opérations de nuit sont interdites sauf sur autorisation spéciale de l'OFNAC.

3.7.3. L'OFNAC, peut autoriser, dans les conditions qu'elle détermine et dans le respect des caractéristiques techniques et opérationnelles du RPAS, des opérations de nuit, si celles-ci sont effectuées dans une zone réservée temporairement (TRA) ou dans une zone de ségrégation temporaire (TSA).

3.7.4. La publication des espaces TRA et TSA à l'information aéronautique doit prévoir des conditions applicables pour de telles évolutions et sous réserve du respect de ces conditions.

3.8. Opérations visuelles ou à vue (VLOS ou EVLOS)

3.8.1. Lors de l'exploitation d'un aéronef télépiloté, le télépilote doit maintenir un contact visuel permanent avec l'aéronef télépiloté de sorte à :

a) maintenir un contrôle opérationnel de l'aéronef télépiloté ;
b) connaitre en permanence la position de l'aéronef télépiloté ;
c) déterminer le comportement, l'altitude et la direction de l'aéronef télépiloté ;
d) surveiller l'espace aérien afin de détecter la présence d'autres aéronefs ou dangers, et ;
e) s'assurer que l'aéronef télépiloté ne constitue pas un danger pour la vie ou la propriété d'autrui ;
f) durant les opérations de vol à vue, la visibilité horizontale est au moins égale à 1,5 fois la distance entre le RPA et le télépilote ou l'observateur RPA. La visibilité horizontale est la visibilité minimale nécessaire pour les opérations dans toutes les directions du plan horizontal ;

3.8.2. L'utilisation d'observateurs RPA pour les vols à vue est limitée à deux et la distance entre le télépilote et le RPA ne peut, en aucun cas, conduire à dépasser la portée de la liaison radio du RPAS.

3.9. Opérations hors vue (BVLOS)

L'exploitant d'un aéronef télépiloté doit faire une étude de sécurité acceptée par l'OFNAC avant le début de toute opération en hors vue (BVLOS). L'étude de sécurité contient sans s'y limiter, lorsqu'ils sont applicables, les éléments suivants :

1. une description des systèmes de sécurité ;
2. une analyse exhaustive des événements potentiellement dangereux, leurs effets ainsi que les moyens d'atténuation de ces évènements ;
3. une liste des alarmes et procédés de détection des pannes ;
4. une liste de procédures à suivre par le télépilote en cas de pannes ou de défectuosités ;
5. une liste des contrôles pré vol et post-vol ;

6. l'identification des mesures préventives à prendre ;
7. les procédures de gestion des scénarios d'urgence applicables en cas de perte:
   a) de contrôle de vol dû à la défaillance de la servocommande, le cas échéant ;
   b) du pilote automatique, le cas échéant ;
   c) de puissance de propulsion ;
   d) de puissance motrice (perte d'un moteur) ;
   e) tension de batterie faible ;
   f) de composants de navigation (position ou altitude) ;
   g) du système global de navigation par satellite (GNSS) ;
   h) de la liaison de commande et de contrôle (radio control link failure) ;
   i) du poste de télépilotage (remote pilot station communication failure) ;
   j) de puissance du poste de télépilotage ;
   k) de communication avec l'ATC ;
   l) de communication entre le télépilote et l'observateur RPA, le cas échéant.

3.10. EXPLOITATION DE PLUSIEURS AERONEFS TELEPILOTES

Nul ne doit télépiloter plus d'un aéronef simultanément en Haïti.

3.11. EXPLOITATION A PROXIMITE D'AERONEFS, REGLES DE PRIORITE

3.11.1. Le télépilote doit rester vigilant afin de détecter et éviter tout risque de conflit avec d'autres aéronefs et engins et doit donner la priorité de passage à ceux-ci de manière qu'il n'en résulte pas un risque de conflit avec d'autres aéronefs.

3.11.2. Le télépilote ne doit pas voler au-dessus, en-dessous ou devant un autre aéronef ou un engin à moins qu'il ne soit établi que son aéronef télépiloté ne compromettrait pas la sécurité de l'aéronef ou de l'engin concerné.

3.11.3. Nul ne doit exploiter un aéronef télépiloté à proximité d'un autre aéronef de sorte à créer un risque de collision ou d'abordage.

3.12. EXPLOITATION AU-DESSUS DES PERSONNES

Nul ne doit exploiter un aéronef télépiloté à n'importe quelle hauteur dans les limites latérales de 50m d'une personne ou d'un rassemblement ou d'une foule de personnes dans un espace ouvert.

3.13. EXPLOITATION EN ESPACE AERIEN CONTROLE

3.13.1. Un aéronef télépiloté ne doit pas être exploité dans un espace aérien contrôlé à moins que l'exploitant ait reçu l'autorisation des services de la circulation aérienne.

3.13.2. Toute personne exploitant un aéronef télépiloté doit s'assurer que les services de la circulation aérienne sont avisés immédiatement lorsque l'aéronef télépiloté pénètre par inadvertance dans un espace aérien contrôlé.

3.13.3. L'exploitation dans un espace aérien contrôlé peut être subordonnée à l'établissement sous l'égide de l'OFNAC, d'un protocole d'accord définissant les conditions d'évolution de l'aéronef entre les services ATS et l'exploitant responsable de l'activité. L'établissement d'un protocole d'accord est obligatoire lorsque l'aéronef évolue en hors vue.

3.14. Exploitation en espace aérien non contrôlé

Le télépilote qui doit voler dans un espace aérien non contrôlé doit informer par tous moyens l'organisme de contrôle de la circulation aérienne le plus proche.

3.15. Opérations dans un espace à statut particulier

Nul ne doit exploiter un aéronef télépiloté dans un espace à statut particulier publié dans l'AIP de la République d'Haïti à moins que cette personne ait obtenu une autorisation de l'autorité compétente en charge dudit espace.

L'aéronef télépiloté ne doit pas évoluer au-dessus des installations policières ou militaires sauf accord des autorités compétentes.

3.16. Opérations dans le voisinage d'un aérodrome

3.16.1. Nul ne doit opérer un RPAS dans le voisinage :

a) dans un rayon de 10 km autour du point de référence de tout aérodrome ;
b) des trajectoires de décollage et d'approche ;
c) des aides à la navigation ;
d) du circuit d'aérodrome ;
e) des hippodromes d'attente en zone terminale.

3.16.2. L'aéronef télépiloté évolue hors du voisinage des infrastructures destinées à l'atterrissage ou au décollage des aéronefs habités et hors de l'emprise d'un aérodrome, sauf avec l'accord de l'autorité compétente, du propriétaire ou de

l'exploitant et du fournisseur des services de la circulation aérienne sur l'aérodrome conformément aux dispositions de l'appendice 1.

3.17. OPERATIONS DANS LE VOISINAGE DES SITES PARTICULIERS

Nul ne doit exploiter un aéronef télépiloté aux voisinages immédiats ou au-dessus des :

a. sites ou ouvrages de défense et de sécurité ;
b. centrales hydroélectriques ou thermiques ;
c. sites de raffinage de combustible ;
d. réserves naturels ;
e. parc zoologiques ;
f. centres pénitentiaires ;
g. toutes zones déclarées par les autorités haïtiennes comme inappropriées au survol d'aéronefs.

3.18. SITES DE SINISTRE OU D'INCENDIE

Nul ne doit exploiter un aéronef télépiloté à proximité des sites d'accident, de sinistre ou d'incendie d'aviation, de façon à ne pas gêner les secours et ne pas créer un risque au sol supplémentaire sans autorisation préalable de l'OFNAC.

3.19. OPERATIONS SE DÉROULANT DANS UN ENVIRONNEMENT CLOS

Nul ne doit exploiter un aéronef télépiloté dans un environnement clos pour éviter de mettre en danger les personnes et les biens au sol.

3.20. OPERATIONS SPÉCIALES

3.20.1. Les opérations spéciales sont interdites par le présent règlement, sauf dérogation accordée par l'OFNAC.

3.20.2. Les opérations spéciales concernent sans s'y limiter :

a. le transport de marchandises dangereuses ;
b. le remorquage de bannières ;
c. le largage d'objets ;
d. les opérations de nuit ;
e. les vols acrobatiques, vols en formation et courses,

f. les opérations dans le voisinage d'un aérodrome ;
g. les opérations dans les zones de transmission ou d'interférence hautes fréquences (ex : sites radar, lignes hautes tension, etc.)

3.21. PROCEDURES PREVOL

3.21.1. Avant tout vol, le télépilote doit :

a. Evaluer à travers un formulaire de préparation de vol, l'environnement d'exploitation en considérant les risques liés aux personnes et aux propriétés dans leur environnement immédiat aussi bien au sol qu'en vol. Cette évaluation doit inclure sans s'y limiter :

   1. les conditions météorologiques locales ;
   2. l'espace aérien local et toutes restrictions de vol ;
   3. la position des personnes et des biens au sol ;
   4. tout autre danger au sol.

b. s'assurer qu'un plan de vol est établi et signé par le télépilote pour chaque vol prévu sur la base des performances de l'aéronef, d'autres limitations d'exploitation et des conditions de la zone concernée ;

c. s'assurer que toutes les personnes impliquées dans les opérations avec l'aéronef télépiloté reçoivent une réunion préparatoire comportant les conditions d'exploitation, les procédures d'urgence, les procédures de contingence, les rôles et responsabilités et les dangers ;
d. s'assurer que toutes les liaisons entre la station au sol et l'aéronef télépiloté fonctionnent correctement ;
e. s'assurer que le système d'aéronef télépiloté est en état de navigabilité ;
f. si l'aéronef télépiloté est motorisé, s'assurer qu'il dispose suffisamment d'autonomie pour opérer pendant toute la durée prévue de l'opération et pour opérer pendant au moins cinq (05) minutes après la fin de l'opération.

3.21.2. Toute personne impliquée dans l'opération doit exécuter les tâches attribuées par le télépilote.

3.22. LIMITATIONS D'EXPLOITATION DES AERONEFS TELEPILOTES

3.22.1. Les aéronefs télépilotés doivent être exploités conformément aux limitations suivantes :

a. la vitesse de l'aéronef télépiloté ne doit pas excéder 87 nœuds (87 kts, 100NM/H) en vol en palier ;
b. la hauteur de l'aéronef télépiloté ne doit pas dépasser 390 ft (120 m) au-dessus du sol ;
c. la distance latérale par rapport à une personne, un bâtiment, une structure, un véhicule, un vaisseau ou un animal non lié à l'aéronef télépiloté doit être d'au moins 50m ;
d. la distance latérale entre l'aéronef télépiloté et son télépilote ne doit pas dépasser 300 m ;
e. l'aéronef télépiloté ne doit pas opérer au-dessus ou à l'intérieur de toute zone encombrée d'une ville, d'un village ou d'une localité ;
f. la distance minimale de l'aéronef télépiloté par rapport aux nuages ne doit pas être moins de :
    1. 500 ft (150m) en-dessous des nuages ;
    2. 2000 ft (600 m) horizontalement des nuages

3.22.2. L'exploitant ou le télépilote doit se conformer aux limitations d'exploitation spécifiées dans le manuel d'utilisation du constructeur de l'aéronef si celles-ci sont plus restrictives que les spécifications du présent chapitre.

4. AUTORISATIONS ET TITRES D'EXPLOITATION DES AÉRONEFS TÉLÉPILOTÉS

4.1. Dispositions générales

4.1.1. Nul ne peut exploiter un aéronef télépiloté en Haïti sans y avoir été formellement autorisé par l'OFNAC.

4.1.2. Un exploitant ne peut exploiter un aéronef télépiloté pour des activités de travail aérien que s'il détient un agrément de travail aérien et une Autorisation

d'Exploitation d'Aéronef Télépiloté (AEAT) en état de validité délivrés par l'OFNAC.

4.1.3. Un exploitant ne peut exploiter des aéronefs télépilotés pour des activités de transport de marchandises, fret ou de poste que s'il détient un Certificat d'Exploitation d'Aéronef Télépiloté (CEAT) en état de validité délivré par l'OFNAC.

4.1.4. L'OFNAC délivre une AEAT ou un CEAT à un postulant si celui-ci :

a. a sa base principale d'exploitation en Haïti ;
b. remplit les conditions requises par le présent règlement ;
c. a des télépilotes qualifiés pour une exploitation sûre de son (ses) aéronefs télépilotés, et ;
d. remplit toutes autres conditions requises par l'OFNAC.

4.1.5. La délivrance d'une AEAT ou d'un CEAT est subordonné au paiement d'une redevance.

4.1.6. L'AEAT et le CEAT sont valides pour une période de 12 mois renouvelable dans les mêmes conditions que celles qui ont prévalues à la délivrance initiale.

4.1.7. L'autorisation d'exploitation délivrée par l'OFNAC n'est ni cessible, ni transférable.

4.1.8. Le détenteur de l'autorisation d'exploitation doit en être muni lors de toute opération.

4.2. Autorisation d'utilisation d'aéronef dans le cadre d'aéromodélisme

4.2.1. Toute association ou club d'aéromodélisme de RPAS doit remplir les conditions juridiques et administratives qui s'imposent.

4.2.2. Avant de mener des opérations avec un RPAS à des fins d'aéromodélisme, toute association ou club d'aéromodélisme doit obtenir une autorisation préalable de l'OFNAC.

4.2.3. Toute utilisation d'un RPAS dans le cadre de l'aéromodélisme doit faire l'objet de la publication d'un NOTAM.

4.3. Autorisation d'Exploitation d'Aéronef Télépiloté (AEAT) pour des activités de travail aérien

4.3.1. L'agrément de travail aérien et l'Autorisation d'Exploitation d'Aéronef Télépiloté autorisent l'exploitant à exercer des activités de travail aérien conformément aux spécifications d'exploitation associés.

4.3.2. L'OFNAC délivre un agrément de travail aérien à toute entreprise dûment enregistrée en Haïti qui lui soumet un dossier conforme aux exigences à

l'agrément d'un exploitant de travail aérien, dans le cadre des activités particulières qu'il projette.

4.3.3. Pour postuler à un AEAT, un opérateur doit détenir un agrément de travail aérien et soumettre un dossier de candidature à l'OFNAC au moins quatre-vingt-dix (90) jours avant la date prévue d'exploitation.

4.3.4. Le dossier de candidature mentionné au §4.3.3 doit contenir au moins les éléments suivants :

a) un courrier de demande d'autorisation ;
b) une lettre d'engagement du postulant ;
c) une autorisation du Ministère en charge de la Défense nationale autorisant les activités particulières projetées ;
d) une autorisation du Ministère en charge de la Sécurité autorisant les activités projetées ;
e) l'attestation d'enregistrement de chaque aéronef télépiloté ;
f) les manuels d'utilisation de chaque type d'aéronef télépiloté ;
g) les manuels d'entretien de chaque type d'aéronef télépiloté, si applicable ;
h) la licence, le certificat ou l'attestation de formation de chaque télépilote ;
i) une police d'assurance couvrant l'activité projetée ;
j) le manuel d'activités particulières rédigé conformément aux spécifications de l'appendice 3 au présent règlement.

4.3.5. La délivrance d'une AEAT par L'OFNAC est subordonnée à la capacité du postulant à démontrer la conformité de ses méthodes de contrôle et de supervision des opérations en vol et de la formation de son personnel, en corrélation avec l'étendue de ses opérations.

4.3.6. L'AEAT contient au moins les renseignements suivants, et sa présentation graphique suit le modèle figurant à l'Appendice 2 du présent règlement :

a) la République d'Haïti en qualité d'Etat de l'exploitant et l'OFNAC en qualité d'autorité de délivrance de l'AEAT ;
b) le numéro, les dates de délivrance et d'expiration de l'AEAT ;
c) le nom officiel de l'exploitant et adresse du siège principal d'exploitation ;
d) d) le nom, la signature et le titre du représentant de l'OFNAC ;
e) les contacts des responsables des opérations ;
f) la description des types d'opérations autorisées ;

g) le type et le modèle de l'aéronef télépiloté utilisé, et les zones d'exploitation autorisées.

4.3.7. Les responsables des opérations visées au paragraphe 4.3.8 ci-dessous doivent être joignables à tout moment lors de l'exploitation.

4.3.8. L'exploitant doit désigner des personnes responsables de l'encadrement et de la supervision, dans les domaines suivants :

a) les opérations vols et sol ;
b) la maintenance ;
c) la formation et l'entraînement des équipages ; et
d) le suivi du système de gestion de la sécurité.

4.3.9. L'OFNAC peut, retirer l'AEAT en cas de non-respect des conditions fixées par le présent règlement.

4.3.10. L'AEAT sera modifié, suspendu ou retiré si l'OFNAC n'est plus assurée de la capacité d'un exploitant à maintenir la sécurité de l'exploitation. Toute modification portant sur l'AEAT ou les spécifications d'exploitation associées, exige l'approbation préalable de l'OFNAC. Ladite modification ne peut être mise en œuvre qu'à la réception de l'approbation délivrée par l'OFNAC.

4.3.11. Lorsque l'exploitant met en œuvre des modifications nécessitant l'approbation préalable de l'OFNAC, sans qu'il n'ait reçu ladite approbation, l'OFNAC limite, suspend ou retire l'AEAT de l'exploitant.

4.4. Certificat d'exploitation d'aéronef télépiloté (CEAT)

4.4.1. Le CEAT autorise l'exploitant à exploiter des aéronefs télépilotés dans le cadre du transport de marchandises, de fret ou de poste conformément aux spécifications d'exploitation associées.

4.5. Délivrance du Certificat d'Exploitation d'Aéronef Télépiloté (CEAT)

4.5.1. La délivrance d'un CEAT par l'OFNAC dépend de ce que le postulant 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 procédures d'entretien des aéronefs télépilotés compatibles avec la nature et l'étendue des opérations projetées et en proportion avec la taille, la structure et la complexité de l'organisation.

4.5.2. Le postulant à un CEAT doit soumettre une demande dans la forme et la manière prescrites par l'OFNAC et contenant tous les renseignements exigés.

4.5.3. La délivrance d'un Certificat d'Exploitation d'Aéronef Télépiloté (CEAT) résulte d'un processus de certification comportant cinq (05) phases listées ci-dessous :

a) Phase préliminaire ;
b) Phase de demande formelle ;
c) Phase d'évaluation des documents ;
d) Phase de démonstration et d'inspections ;
e) Phase de délivrance du CEAT.

4.5.4. La demande de délivrance d'un CEAT doit être soumise à l'OFNAC au moins quatre-vingt-dix (90) jours avant la date prévue pour le début de l'exploitation. Les quatre-vingt-dix (90) jours pour le Certificat d'Exploitation d'Aéronef Télépiloté débutent à partir de la phase de demande formelle. Les détails du processus de délivrance d'un CEAT sont décrits dans le Guide de Certificat des Entreprises d'Exploitation d'Aéronefs Télépilotés GUID-OPS-.

4.5.5. Le dossier de demande formelle du CEAT doit contenir au moins les éléments suivants :

a. un courrier de demande ;
b. le formulaire **FORM-OPS**- dûment renseigné ;
c. le formulaire **FORM-OFNAC-LEG**- dûment renseigné, en cas de demande d'exemption ;
d. les manuels d'utilisation de chaque type d'aéronef télépiloté ;
e. les manuels d'entretien de chaque type d'aéronef télépiloté, si applicable ;
f. une documentation technique relatives aux routes ou trajectoires envisagées pour les opérations ;
g. la licence, le certificat ou l'attestation de formation de chaque télépilote ;
h. une police d'assurance couvrant l'activité projetée ;
i. le manuel d'activités particulières rédigé conformément aux spécifications de l'appendice 3 au présent règlement ;
j. le dossier de chaque télépilote ;

k. les curricula vitae du dirigeant responsable et du personnel d'encadrement ;
l. le casier judiciaire délivré par la Direction Centrale de la Police Judiciaire (DCPJ) de moins de trois (03) mois du dirigeant responsable et des télépilotes ;
m. tout autre document exigé par les services de l'Etat haïtien.
n. toute autre autorisation exigée par l'Etat Haïtien.

4.5.6. Le CEAT contient au moins les renseignements suivants, et sa présentation graphique suit le modèle figurant à l'Appendice 2 du présent règlement :

a) la République d'Haïti en qualité d'Etat de l'exploitant et l'OFNAC en qualité d'autorité de délivrance du CEAT ;
b) le numéro, les dates de délivrance et d'expiration du CEAT ;
c) le nom officiel de l'exploitant et adresse du siège principal d'exploitation ;
d) le nom, la signature et le titre du représentant de l'OFNAC ;
e) le type et le modèle de l'aéronef télépiloté utilisé, et les zones d'exploitation autorisées.

4.5.7. Les responsables des opérations visées au paragraphe 4.5.8 doivent être joignables à tout moment lors de l'exploitation.

4.5.8. L'exploitant doit désigner des personnes responsables de l'encadrement et de la supervision, dans les domaines suivants :

a. les opérations de vols et sol ;
b. la maintenance ;
c. la formation et l'entrainement des équipages ; et
d. le suivi du système de gestion de la sécurité.

4.5.9. L'OFNAC se réserve le droit de suspendre, modifier, restreindre ou retirer le CEAT, si elle a la preuve que les conditions qui ont prévalu lors de la délivrance ne sont plus respectées.

4.5.10. Toute modification portant sur le Certificat d'Exploitation d'Aéronef Télépiloté ou les spécifications d'exploitation associées, exige l'approbation préalable de l'OFNAC. Ladite modification ne peut être mise en œuvre qu'à la réception de l'approbation délivrée par l'OFNAC.

4.5.11. Lorsque l'exploitant exerce des privilèges qui ne figurent pas sur le Certificat d'Exploitation d'Aéronef Télépiloté ou les spécifications d'exploitation associées, sans l'accord préalable de l'OFNAC, son CEAT peut être limité, suspendu ou retiré.

4.6. Autorisation Ponctuelle d'Exploitation d'Aéronef Télépiloté

4.6.1. L'OFNAC peut délivrer une autorisation ponctuelle à un postulant, si celui-ci :

a. a sa base principale d'exploitation en Haïti ;
b. remplit les conditions requises par le présent règlement ;
c. a des télépilotes qualifiés pour une exploitation sûre de son (ses) aéronefs télépilotés, et ;
d. remplit toutes autres conditions requises par l'OFNAC.

4.6.2. La validité d'une autorisation ponctuelle de travail aérien ne peut excéder 30 jours.

4.6.3. Le dossier de demande de délivrance d'une Autorisation Ponctuelle d'Exploitation d'Aéronef Télépiloté doit être soumis à l'OFNAC au moins trente (30) jours avant la date prévue pour le début de l'exploitation.

4.6.4. Le postulant à une autorisation ponctuelle de travail aérien doit être une entreprise dûment enregistrée en Haïti. Les détails du processus de demande d'une Autorisation Ponctuelle d'Exploitation d'Aéronef Télépiloté sont décrits dans le Guide de Certificat des Entreprises d'Exploitation d'Aéronefs Télépilotés **GUID-OPS**.

4.7. Renouvellement d'un CEAT ou d'un AEAT

4.7.1. L'exploitant titulaire d'un CEAT ou d'un AEAT doit soumettre à l'OFNAC une demande de renouvellement de ladite autorisation, au moins quatre-vingt-dix (90) jours avant la fin de sa période de validité.

4.7.2. Pour le renouvellement de son autorisation d'exploitation, en plus de la demande prescrite au § 4.7.1, l'exploitant doit transmettre à l'OFNAC, un rapport d'activités couvrant la période d'exploitation. Ce rapport doit comprendre :

a) un bilan d'activité comprenant le nombre d'heures de vol réalisés ;
b) la synthèse de tous les événements de sécurité et les mesures prises pour y remédier ;
c) une police d'assurance en cours de validité ; et
d) tout autre document administratif et juridique exigé par l'Etat haïtien.

4.7.3. Après réception des documents listés au §4.7.2, l'OFNAC conduit une inspection ou un audit de la base d'exploitation de l'exploitant pour s'assurer que les conditions qui ont prévalu à la délivrance initiale du CEAT sont maintenues avant son renouvellement.

4.7.4. Le CEAT ne sera renouvelé que si l'OFNAC est assuré de la capacité de l'exploitant à exécuter les vols dans le respect des exigences du présent règlement.

4.8. LE MANUEL D'ACTIVITES PARTICULIERES (MAP)

4.8.1. En plus des procédures d'exploitation établies par le constructeur, l'exploitant doit établir, un manuel d'activités particulières conforme aux dispositions de l'Appendice 3 du présent règlement.

4.8.2. L'exploitant doit :

a. s'assurer que le manuel d'activités particulières contient toutes les consignes et informations nécessaires au personnel d'exploitation pour assurer ses tâches ;
b. s'assurer que le contenu du manuel d'activités particulières, y compris l'ensemble des amendements ou révisions, ne contrevient pas aux conditions stipulées dans l'agrément de travail aérien ou à toutes autres règles applicables ;
c. rédiger le manuel d'activités particulières en langue française ;
d. s'assurer que l'ensemble du personnel d'exploitation a facilement accès à une copie du manuel d'activités particulières à jour ;
e. incorporer dans son manuel d'activités particulières, l'ensemble des amendements et révisions fournis par le constructeur de chaque type d'aéronef télépiloté qu'il exploite ;

4.8.3. L'exploitant doit décrire dans son manuel d'activités particulières, les fonctions et responsabilités de tous les membres du personnel d'encadrement, et vérifier qu'ils sont convenablement instruits de leurs fonctions et de leurs responsabilités, et de la place de ces fonctions par rapport à l'ensemble de l'exploitation.

4.8.4. Tout amendement ou révision du MAP doit être soumis à l'OFNAC pour approbation.

4.9. SURVEILLANCE CONTINUE

4.9.1. L'OFNAC exerce une surveillance continue des détenteurs d'autorisation d'exploitation d'aéronefs télépilotés, pour s'assurer qu'ils respectent les conditions qui ont prévalu à la délivrance de ladite autorisation.

4.9.2. Dans le cadre de la surveillance continue, si des écarts entre les dispositions du présent règlement et les pratiques d'exploitation sont constatés, l'OFNAC les notifie à l'exploitant. Celui-ci est alors tenu de prendre les mesures correctrices nécessaires conformément aux prescriptions de l'OFNAC

CHAPITRE 5. FORMATION DES TÉLÉPILOTES

5.1. Dispositions générales

5.1.1. Nul ne peut piloter un RPA s'il n'est titulaire d'une attestation, d'un certificat ou d'une licence de télépilote en état de validité reconnue, délivrée ou validée par l'OFNAC conformément aux dispositions du **RACH.2**

5.1.2. Un télépilote, un instructeur de vol RPAS ou un examinateur RPAS ne peut pas exercer les privilèges de ses fonctions s'il se trouve sous l'emprise de l'alcool, de la drogue ou de n'importe quel médicament, prescrit ou non prescrit, s'il a connaissance d'un quelconque effet secondaire incompatible avec l'exercice en toute sécurité des privilèges de sa licence.

5.1.3. Un observateur RPA ou tout autre personne qui assure des fonctions critiques pour la sécurité du RPAS ne peut pas exercer ses fonctions s'il se trouve sous l'emprise de l'alcool, de la drogue ou de n'importe quel médicament, prescrit ou non prescrit, s'il a connaissance d'un quelconque effet secondaire incompatible avec l'exercice en toute sécurité de ses fonctions.

5.1.4. Un relevé détaillé de tous les vols effectués en qualité de télépilote est inscrit sur un carnet de vol de télépilote.

5.1.5. Le carnet de vol de télépilote contient, pour chaque vol effectué, au moins les informations suivantes :

a. la date de chaque vol ;
b. les noms, prénom et date de naissance du télépilote ;
c. la marque d'identification du RPAS ;
d. les zones de décollage et d'atterrissage indiquées par les coordonnées GPS ;

e. l'heure de décollage ;
f. l'heure d'atterrissage ;
g. le temps de vol ;
h. le type d'activité ;
i. le cas échéant, les noms de toute autre personne impliquée lors des opérations de vol et notamment du ou des observateur(s) RPA.

5.1.6. Le contenu du programme de formation théorique des télépilotes est défini dans l'appendice 4 au présent règlement.

5.1.7. Le contenu du programme de formation pratique des télépilotes est défini d l'appendice 5 au présent règlement.

5.2. ACTIVITES PARTICULIERES

5.2.1. Vols à vue

L'attestation ou le certificat de télépilote atteste l'aptitude du titulaire à piloter des RPA en Haïti.

1. Pour obtenir une attestation de télépilote, le candidat doit :
   a. être âgé de 18 ans révolus ;
   b. avoir suivi une formation théorique dont le contenu est accepté par l'OFNAC;
   c. avoir suivi une formation pratique déterminée et assurée par un exploitant, un constructeur ou un organisme de formation,
   d. fournir une déclaration de compétence pour donner suite à l'évaluation réalisée par l'exploitant, le constructeur ou un organisme de formation de la compétence pratique du postulant.
2. La formation théorique porte sur les matières suivantes détaillées à l'appendice 4 au présent règlement :

   a. réglementation aéronautique ;
   b. météorologie aéronautique ;
   c. connaissances générales de la technologie de l'aéronef ;
   d. navigation aérienne ;
   e. cadre légal relatif à la protection de la vie privée et au traitement des données à caractère personnel.

5.2.2. Vols hors vue

Dans le cas de vols hors vue, l'attestation, le certificat ou la licence de télépilote atteste l'aptitude du titulaire à piloter des RPAs pour les opérations se déroulant hors vue directe du télépilote, hors zone peuplée.

5.2.2.1. Conditions d'âge

Le postulant doit être âgé de 18 ans révolus.

5.2.2.2. Connaissances

Le candidat doit avoir des connaissances avérées dans les matières suivantes conformément à l'appendice 5 au présent règlement :

a. Droit aérien
b. Connaissances générales des RPAs
c. Préparation du vol, performance et chargement
d. Performances humaines
e. Météorologie
f. Navigation.
g. Procédures opérationnelles
h. Principes de vol
i. Radiotéléphonie.

5.2.2.3. Formation théorique

La formation théorique doit être dispensée dans un organisme de formation agrée ou habilité et le programme de formation doit être accepté par l'OFNAC.

5.2.2.4. Examen relatif aux connaissances théoriques

Tout postulant à une attestation ou un certificat de télépilote doit réussir l'examen théorique avant de suivre la formation pratique.

5.2.2.5. Formation pratique

La formation pratique doit être dispensée dans un organisme de formation autorisé. Un modèle de syllabus de formation qui doit être accepté par l'OFNAC est présenté à l'Appendice 5.

6. SYSTÈME DE GESTION DE LA SÉCURITÉ

6.1. Mise en place du système de gestion de la sécurité

Le détenteur d'un certificat d'exploitation doit établir un SGS proportionnel à la taille de son organisation et à la complexité de ses opérations. L'exploitant d'un aéronef télépiloté doit élaborer une procédure SGS qui comporte les éléments suivants, sans s'y limiter. :

a. **Politique de sécurité et Organisation**
   1. Une politique de sécurité et des objectifs de sécurité
   2. La culture positive de sécurité ;
   3. Les ressources pour le fonctionnement du SGS ;
   4. Les responsabilités en matière de sécurité ;

b. **Gestion des risques**
   1. l'identification des dangers de sécurité rencontrés par l'exploitant ;
   2. l'évaluation et l'atténuation des risques associés prenant en compte les actions de maitrise planifiées et leur efficacité ;
   3. un processus d'identification des dangers présents, potentiels et d'évaluation des risques associés ;
   4. un processus de gestion des changements.

c. **Assurance du maintien de la Sécurité**
   1. Un processus de surveillance et de mesure des performances en matière de sécurité ;
   2. des dispositions pour l'évaluation régulière et continue de l'efficacité et de la pertinence des activités du SGS (Amélioration continue du SGS

d. **Promotion de la sécurité**
   1. la formation et la sensibilisation ;
   2. la communication interne en matière de sécurité.

6.2. Compte rendu d'événements de sécurité et notification

6.2.1. Les comptes rendus portent sur des événements qui ont mis ou auraient pu mettre en jeu la sécurité des tiers notamment :

a. toute perte de contrôle de l'aéronef ;
b. toute défaillance des dispositifs de sécurité (limiteurs d'altitude et de distance, arrêt de moteur en vol, parachute de sécurité) ;
c. toute panne de la liaison de commande et de contrôle de l'aéronef.

6.2.2. Chaque compte rendu d'événement doit contenir au moins les éléments suivants :

a. la date d'occurrence ;
b. le type de mission ;
c. une description du lieu d'occurrence qui contiendra au moins un repère, facilitant la reconnaissance, la latitude et la longitude.
d. les observations du télépilote ou de l'exploitant.

6.2.3. Le télépilote ou l'exploitant d'un système d'aéronefs télépilotés doit transmettre aux autorités compétentes de l'aviation civile un compte-rendu sur tout accident ou incident dans les 72 heures qui suivent.

La procédure de notification des événements de sécurité est faite conformément aux dispositions du Règlement Aéronautique de la République d'Haïti relatif à la gestion des événements de sécurité de l'aviation civile « **RACH 19** »

6.3. Analyse de risque des exploitations envisagées

6.3.1. L'exploitant effectue, avant le début de toute opération, une analyse des risques attestant que les vols envisagés sont susceptibles d'être menés dans le strict respect des dispositions en matière de sécurité aérienne et de sécurité des personnes et des biens au sol.

6.3.2. L'analyse des risques doit être effectuée par l'exploitant et soumis à l'OFNAC pour acceptation avant le début de toute opération :

a. en hors vue ; ou
b. en vue direct au-delà des 200 m du télépilote et à la limite de la portée de la liaison C2 à l'aide d'un observateur ; ou
c. effectuée au-dessus ou à proximité d'un rassemblement de personnes ; ou
d. impliquant le survol de personnes ; ou
e. effectuée en dérogation aux dispositions de la présente annexe.

6.3.3. L'analyse des risques effectuée par l'exploitant n'est pas soumise à acceptation si le vol est opéré dans :

1. le respect des règles de l'air, notamment de la hauteur de vol fixée au point et sans l'aide d'un observateur RPA; et
2. une zone qui, dans un rayon de 50 m minimum, est libre de tout bâtiment, de toute personne non impliquée dans l'opération ou d'un rassemblement d'animaux.

6.3.4. Le contenu du rapport de l'analyse de risque doit être conforme à l'appendice 4.

6.3.5. L'analyse de risque est effectuée en tenant compte notamment de la nature des exploitations envisagées ainsi que du lieu et de l'environnement où elles seront opérées.

6.3.6. L'exploitant joint l'analyse de risque incluant notamment les mesures de mitigations des risques à sa déclaration ou à sa demande d'autorisation.

6.3.7. Si un télépilote a un double rôle, télépilote et opérateur de charge utile, l'exploitant doit prendre des dispositions pour traiter des risques liés au cumul des deux fonctions par le télépilote afin que les fonctions d'opérateur de charge utile n'aient pas une incidence sur le pilotage de l'aéronef ni sur la charge de travail du télépilote.

6.4. Situations d'urgence

Afin d'établir des procédures d'utilisation de l'aéronef en toute sécurité, les demandeurs d'autorisation doivent renseigner le formulaire d'évaluation de risque pour la sécurité.

6.4.1. Perte de liaison – Généralités

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.

6.4.2. Les procédures liées à la perte de liaison dans la demande d'autorisation doivent inclure, s'il y a lieu, la trajectoire de vol et les points de circuit en cas de perte de liaison, 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.

6.4.3. 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.

6.4.4. 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 service pertinent de la circulation aérienne avant d'effectuer l'opération proposée.

6.5. Perte de liaison durant une opération autorisée en hors vue

6.5.1. A moins d'une instruction contraire, si un aéronef est utilisé en vertu d'une autorisation en hors vue, la procédure de perte de liaison doit respecter la dernière

instruction 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.

6.5.2. A moins d'une instruction contraire, les procédures en cas de perte de liaison doivent éviter:

a. les demi-tours et/ou les modifications d'altitude imprévisibles ;
b. de situer les points d'attente en cas de perte de liaison dans une aire d'attente publiée, voie aérienne ou route aérienne.

6.5.3. Si la liaison n'est pas rétablie à l'intérieur d'une période prédéterminée indiquée dans la demande d'autorisation, l'aéronef télépiloté peut :

1. effectuer un atterrissage automatique ;
2. se rendre jusqu'à un autre point de perte de liaison afin de rétablir la liaison C2 ;
3. se rendre jusqu'à un point d'interruption du vol.

6.5.4. 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.

6.6. Interruption du vol

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

6.6.2. Afin d'éviter une situation où l'aéronef 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.

6.7. Exigences liées à l'équipement d'urgence

6.7.1. Le(s) membre(s) d'équipage pertinent doit (doivent) avoir accès à l'équipement d'urgence notamment un extincteur portatif de type B, placé à une distance d'au

moins 300 m de la zone de décollage et d'atterrissage permettant d'éteindre les incendies pouvant vraisemblablement survenir.

6.8. Obligations et responsabilités de l'exploitant

6.8.1. L'exploitation d'un aéronef télépiloté (RPAS) implique des responsabilités importantes, tant sur le plan de la sécurité des personnes et des biens que sur celui de la conformité réglementaire. L'exploitant joue un rôle central dans la garantie d'une utilisation sûre, responsable et conforme à la législation en vigueur. À ce titre, il doit respecter un ensemble d'obligations essentielles, notamment :

1. garantir la sécurité des opérations qu'il effectue ;
2. effectuer les opérations d'entretien conformément aux spécifications du constructeur et, le cas échéant, aux instructions contenues dans le manuel d'exploitation et dans le manuel d'entretien ;
3. tenir un carnet d'entretien pour chaque RPAS ;
4. s'assurer que chaque vol effectué est couvert par une police d'assurance adéquate ;
5. traiter les données à caractère personnel conformément à la législation en vigueur ;
6. fournir les informations et les documents nécessaires sur simple demande de l'autorité compétente ;
7. se soumettre à la surveillance de l'OFNAC et fournit tous les renseignements pour permettre cette surveillance ;
8. s'assurer qu'avant le début de chaque vol, les risques susceptibles de compromettre la sécurité aérienne ou la sécurité des personnes et des biens au sol ont été correctement évalués ;
9. s'assurer que les exploitations sont effectuées conformément à l'autorisation.

6.9. Obligations et responsabilités du télépilote d'activités particulières

Le télépilote doit respecter un ensemble d'obligations précises visant à garantir la sécurité des personnes, la sûreté des biens, la conformité des opérations, ainsi que la

transparence vis-à-vis des autorités compétentes. Ces obligations sont définies comme suit :

1. Les remplacements et les périodes de repos des télépilotes doivent se faire conformément aux dispositions contenues dans le manuel d'exploitation ou d'activités particulières.
2. le télépilote doit assurer le vol dans des conditions de sécurité satisfaisantes.
3. Le télépilote est responsable de l'utilisation et de la sécurité du RPAS pendant le temps de vol.
4. Le télépilote :
    a. est, à tout moment, en mesure de suivre la fonction et l'état du RPA ;
    b. est toujours en mesure d'assurer le contrôle du RPA ;
    c. s'assure, sur la base des prévisions météorologiques les plus récentes, que les conditions météorologiques minimales sont prévues pour toute la durée du vol ;
    d. veille à ce que pour chaque vol, les limitations de poids et de centrage soient respectées ;
    e. s'assure du bon état d'entretien du RPA avant chaque vol ;
    f. veille à ce que les autorisations nécessaires pour un vol en toute sécurité soient disponibles avant qu'un vol ne commence ;
    g. tient compte, lors de l'utilisation d'un RPA, des autres activités au sol, de la topographie, des obstacles, des effets atmosphériques possibles sur les communications radio, des interférences possibles sur la fréquence utilisée ;
    h. veille à ce que chaque vol soit noté dans le carnet de route du RPA et dans son carnet de vol ;
    i. veille à respecter la législation en vigueur en matière de protection de la vie privée.
5. Le télépilote veille à ce que le RPA soit utilisé conformément au manuel de vol du RPAS ou d'un document équivalent, au manuel d'exploitation ou manuel d'activités particulières, aux listes de contrôle et le cas échéant, à son certificat de conformité.
6. Le télépilote prépare le vol envisagé avant que le vol ne soit initié.
7. Le télépilote s'assure que la zone de décollage et la zone d'atterrissage :

i. présentent des conditions de sécurité suffisantes ;
ii. sont bien dimensionnées ;
iii. disposent des équipements nécessaires ;
iv. sont libres de tout obstacle ;
v. présentent des conditions de surface adéquates pour le type d'opérations envisagé, la taille et les performances du RPA, en tenant compte des conditions extérieures.

8. Le télépilote tient compte des exigences mentionnées dans le manuel de vol du RPA concerné ou tout document équivalent.
9. Lorsqu'il exerce les privilèges de son attestation ou de sa licence, le télépilote est en possession des documents suivants :
   a. un document d'identité avec une photo ;
   b. son attestation de télépilote ou sa licence de télépilote en cours de validité ;
   c. un certificat médical de classe 3 en cours de validité ;
   d. son carnet de vol ;
   e. une copie du certificat d'identification du RPA ;
   f. une déclaration d'aptitude au vol, ou un certificat de conformité ou de navigabilité ;
   g. une copie de l'autorisation d'exploitation ;
   h. une copie de l'attestation d'assurance en cours de validité ;
   i. le manuel de vol du RPA ou du document équivalent,
   j. le manuel d'exploitation ou d'activités particulières ;
   k. les listes de contrôle pré-vol, pendant le vol et après le vol ;
   l. le carnet de route du RPA ;
   m. le cas échéant, une copie de l'approbation de l'OFNAC pour l'usage de la fréquence radio ;
10. Le télépilote présente ces documents, sur simple demande de l'OFNAC ;

6.10. Exigences liées aux autres membres d'équipage

6.10.1. Le télépilote peut être appuyé par les membres d'équipage suivants affectés à des fonctions essentielles à l'utilisation du RPA :

a. les opérateurs de charge utile ;
b. les observateurs visuels ;
c. les opérateurs de systèmes de lancement et de récupération ;

d. les planificateurs de mission.

6.10.2. Les membres d'équipage participant à l'utilisation d'un système RPAS doivent, durant le vol, obéir aux instructions du télépilote.

6.11. Observateur visuel

6.11.1. Un exploitant de RPA ne peut utiliser un observateur visuel que :

a. s'il est capable de démontrer que les risques engendrés sont évalués et que des procédures d'atténuation ont été mises en place et maitrisées ;
b. si l'observateur répond aux conditions du point 4.4 relatives à la formation d'un observateur visuel.

6.11.2. Pour réaliser ces tâches afin d'empêcher que l'aéronef ne crée un danger d'abordage, l'observateur visuel doit être capable de déterminer :

a. l'altitude relative de l'aéronef ;
b. la trajectoire de vol ; et
c. la proximité à toutes les autres activités aériennes et dangers tels que le relief, les conditions météorologiques et les obstacles.

6.11.3. 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.

6.11.4. Un observateur visuel doit seulement effectuer des tâches d'observation pour un RPA à la fois.

6.11.5. L'utilisation d'observateurs visuels dans des véhicules au sol en déplacement ou dans un avion en vol n'est pas approuvée comme méthode pour élargir la zone/portée d'exploitation d'un système RPA.

6.12. Conservation des documents

6.12.1. L'exploitant d'un RPAS tient à jour les renseignements suivants :

a. les dossiers de vol (emplacement, date, heures, équipage, type d'aéronef, etc.) ;
b. le total des heures de vol accumulées par aéronef télépiloté (lorsque le PER contient une condition concernant des exigences de maintenance) ;

c. les heures de vol du ou des télépilotes (jour, mois, année).

6.12.2. L'exploitant RPAS conserve les documents suivants pendant cinq ans :

a. l'analyse de risque effectuée pour chaque vol ;
b. l'autorisation, ses modifications et ses prorogations éventuelles ainsi que les analyses de risque y afférentes ;
c. le manuel d'exploitation ou d'activités particulières avec les révisions éventuelles ;
d. le carnet de route de chaque RPAS ;
e. les rapports des inspections et audits de l'OFNAC.

6.12.3. L'exploitant RPAS conserve, durant six mois, les déclarations d'incidents ou d'événements mettant la sécurité en péril et devant être rapportés ou enregistrés.

6.13. Assurance

6.13.1. Tout exploitant qui opère un RPAS pour des activités professionnelles et/ou commerciales souscrit à une police d'assurance conformément aux exigences en matière d'assurance applicables aux transporteurs aériens et aux exploitants d'aéronefs.

6.13.2. Tout exploitant, ou à défaut tout télépilote de RPAS opéré exclusivement pour des activités non commerciales, contracte une assurance responsabilité civile pour couvrir les dommages corporels et matériels à des tiers.

6.14. Bilan annuel d'activités

6.14.1. L'exploitant détenteur d'une autorisation d'exploitation permanente privée ou à but lucratif transmet le bilan de ses activités de l'année précédente à l'OFNAC au plus tard un mois avant la date d'expiration de l'autorisation.

6.14.2. Le bilan annuel porte notamment sur :

1. le nombre d'heures de vols réalisés ;
2. les problèmes rencontrés pendant l'année précédente, et des mesures prises pour y remédier.

6.15. Suspension, retrait ou limitation

6.15.1. L'OFNAC peut faire cesser ou interdire, à tout moment, les exploitations s'il constate que :

a. les exploitations ne satisfont pas aux conditions exigées ;

b. les exploitations ne répondent pas de manière délibérée ou non aux dispositions du présent arrêté ou de la réglementation en vigueur ;
c. les exploitations mettent en péril la sécurité et la sûreté aériennes ou la sécurité des personnes ou des biens au sol ;
d. les exploitations sont effectuées alors que l'exploitant n'a pas mis en œuvre, dans le délai imparti, les mesures correctives sur demande de l'OFNAC.

6.15.2. L'autorisation d'exploitation peut être suspendue, retirée ou limitée par l'OFNAC :

a. en cas de violation des conditions de la réglementation aérienne en vigueur ou de l'autorisation ;
b. si l'exploitant ne met pas en œuvre, dans le délai imparti, les mesures correctives sur demande de l'OFNAC ;
c. en cas de mise en péril de la sécurité et de la sûreté aérienne ou de la sécurité des personnes ou des biens au sol.

7. AERONEFS AUTONOMES

7.1. L'utilisation des aéronefs autonomes est interdite dans l'espace aérien haïtien.

8. SURVEILLANCE

8.1. L'OFNAC est l'autorité compétente pour la surveillance des personnes, des aéronefs et des organismes visés par le présent règlement.

8.2. L'OFNAC peut à tout moment procéder à des audits et/ou inspections pour contrôler le respect du présent règlement et le cas échéant, des instructions du manuel d'exploitation ou manuel d'activités particulières.

8.3. Si des manquements aux dispositions de la présente annexe sont constatés, l'OFNAC en informe le titulaire de l'autorisation.

8.4. Le titulaire est alors tenu de prendre les mesures correctrices nécessaires conformément aux conditions fixées par l'OFNAC.

8.5. Le demandeur ou le titulaire d'une autorisation délivrée en application de la présente annexe, ses représentants ou son personnel, donnent libre accès, aux inspecteurs de l'OFNAC, à l'organisation, aux opérations de vol, aux sites d'exploitation, aux terrains pour la formation ou d'aéromodélisme, afin de leur permettre d'effectuer les audits et

inspections.

8.6. Le personnel responsable de l'exploitation et de l'entretien ou de la formation est disponible lors des activités de surveillance.

8.7. Tous les documents et informations techniques dont les inspecteurs de l'OFNAC ont besoin pour exercer leur mission de surveillance sont mis à leur disposition par le détenteur de ces documents et informations ;

8.8. L'inspecteur de l'aviation civile dans l'exercice de ses fonctions a accès sans restriction au site d'exploitation, aux documents, aux équipements et installations associés au RPAS.

9. SANCTIONS

9.1.1. Tout contrevenant aux dispositions du présent règlement s'expose aux sanctions prévues par les dispositions légales applicables en Haïti et aux sanctions administratives prévues notamment dans les RACHS relatifs aux services aériens, aux personnels de l'aéronautique civile, et à la circulation aérienne.

10.SURETE ET PROTECTION DE LA VIE PRIVEE

10.1. Vérification d'antécédents du télépilote ou du propriétaire

10.1.1. Tout requérant à une carte d'identification d'aéronef télépiloté, à une licence de télépilote ou à un certificat d'exploitation d'aéronef télépiloté doit faire l'objet d'une vérification d'antécédent par les autorités compétentes en la matière.

10.1.2. Ne peuvent prétendre à la délivrance de certificats par l'OFNAC, que les personnes physiques ou morales dont la bonne moralité a été attestée par les autorités compétentes en la matière.

10.1.3. Si l'OFNAC a connaissance que le télépilote, le détenteur de la carte d'identification d'un aéronef télépiloté constitue un danger pour la sécurité, il peut modifier, suspendre ou révoquer selon le cas, la licence du télépilote, la carte ou le certificat d'exploitation délivré.

10.2. Mesures de sûreté de l'exploitant ou du propriétaire

10.2.1. Le titulaire d'un certificat d'exploitation d'aéronef télépiloté délivré conformément à la présente Annexe doit :

a. veiller à ce que les RPAS qui ne sont pas utilisés soient stockés de

manière sûre pour empêcher ce qu'il ne soit utilisé pour commettre un acte d'intervention illicite ou toute utilisation non autorisée ;

b. veiller à ce que l'aéronef télépiloté soit protégé contre les actes d'intervention illicite ;
c. veiller à ce que l'aéronef télépiloté soit entreposé et préparé pour le vol de manière à prévenir et détecter les manipulations non désirées et à assurer l'intégrité des systèmes vitaux ;
d. désigner un responsable de la sûreté chargé de la mise en œuvre, de l'application et des contrôles de sûreté d'aviation civile, et ;
e. veiller à ce que tout le personnel affecté au déploiement, à la maintenance, à la manutention et au stockage des aéronefs télépilotés reçoive une sensibilisation à la sûreté d'aviation civile.
f. Le personnel affecté au déploiement, à la manutention et au stockage des aéronefs télépilotés doit faire l'objet d'enquête de moralité tous les deux ans.

10.3. Notification à l'autorité et aux personnes de la zone d'exploitation

10.3.1. Le télépilote, l'exploitant ou le propriétaire de l'aéronef télépiloté doit notifier aux autorités compétentes (services de la circulation aérienne, ou les services de sécurité) et informer les personnes autour de la zone d'exploitation avant de commencer les opérations.

10.3.2. Aucun aéronef télépiloté ne doit être récupéré d'une propriété publique ou privée sans autorisation du propriétaire.

10.4. Confidentialité et vie privée des autres

10.4.1. Toute personne effectuant des opérations utilisant un aéronef télépiloté muni de cameras ou d'appareils photographiques doit les exploiter de manière responsable afin de respecter la vie privée d'autrui.

10.4.2. Nul ne doit utiliser un RPAS pour effectuer l'une des opérations suivantes :

a. Surveiller :
   i. une personne sans son consentement ;
   ii. les biens immobiliers privés sans le consentement du propriétaire.
b. photographier ou filmer une personne, sans son consentement.

10.4.3. Pour les rassemblements, événements ou lieux auxquels le grand public est invité, le télépilote doit avoir l'accord des organisateurs.

10.4.4. Le matériel infrarouge ou tout autre équipement similaire d'imagerie thermique installé sur un aéronef télépiloté doit avoir uniquement pour objet :

a. les enquêtes scientifiques ;
b. la recherche scientifique ;
c. la cartographie et l'étude de la surface de la terre, y compris les terrains et les surfaces d'eau ;
d. l'évaluation des cultures, du bétail ou des exploitations agricoles ;
e. l'évaluation des forêts et la gestion des forêts, et ;
f. d'autres recherches similaires sur la végétation ou la faune.

APPENDICE 1 : Enregistrement et marquage des aéronefs télépilotés

1. Enregistrement des aéronefs télépilotés

Le postulant à une demande d'enregistrement d'un aéronef télépiloté doit soumettre à l'OFNAC un dossier comprenant les éléments suivants :

a. Les renseignements concernant le postulant ;
b. Une copie du titre de propriété de l'aéronef télépiloté ;
c. Une copie de la pièce d'identité (CIN/Passeport) en cours de validité du postulant ou, s'il s'agit d'une personne morale, une copie des statuts, de la patente, du quitus ainsi que de l'autorisation délivrée par le ministère du Commerce et de l'Industrie ;
d. Les renseignements relatifs à l'aéronef télépiloté ;
e. Un certificat ou une attestation de télépilote, le cas échéant ;
f. Un casier judiciaire datant de moins de trois mois pour les personnes physiques.

Si les résultats de l'analyse du dossier sont satisfaisants, l'aéronef est inscrit sur un registre spécial tenu par l'OFNAC, et une attestation d'enregistrement de l'aéronef télépiloté est délivrée au postulant.

Dans le cas contraire, des actions correctives sont demandées au postulant afin de permettre une réévaluation du dossier par l'OFNAC.

Note : Les informations et renseignements requis dans ce paragraphe doivent être transmis en remplissant les formulaires ***FORM-OPS du GUID-OPS.***

2. Marquage des aéronefs télépilotés

Note : Ces dispositions ne s'appliquent pas si l'aéronef a une masse maximale au décollage supérieure à 25 kg.

Le numéro d'enregistrement de l'aéronef (RPA-HH-[numéro]) doit être apposé sur l'appareil. Il doit figurer à l'extérieur (par exemple sous forme d'autocollant), ou être placé à l'intérieur à un endroit accessible après un démontage simple ne nécessitant pas d'outillage (comme dans le compartiment des batteries).

La figure ci-dessous présente un modèle comprenant les informations devant être apposées sur l'aéronef télépiloté.

APPENDICE 2 : Autorisation et Certificat d'exploitation des aéronefs télépilotés

Tout ce qui concerne l'Appendice 2 intitulé « Autorisation et Certificat d'exploitation des aéronefs télépilotés », notamment les modèles normalisés de l'Autorisation d'Exploitation d'Aéronef Télépiloté (AEAT) et du Certificat d'Exploitation d'Aéronef Télépiloté (CEAT), ainsi que les spécifications d'exploitation connexes, sera délivré par l'OFNAC sur demande. L'accès à ces formulaires ou modèles types s'effectue uniquement par voie administrative, auprès de la Direction de la Sécurité de l'Aviation civile d'Haïti.

APPENDICE 3 : Manuel d'activités particulières

INTRODUCTION

PARTIE 1 : GÉNÉRALITÉS

SECTION 0 : ADMINISTRATION ET CONTRÔLE DU MANUEL D'ACTIVITÉS PARTICULIÈRES

0.1. Introduction
0.1.1. Une liste et une brève description des différentes parties, de leur contenu, de leur domaine d'application et de leur utilisation.
0.1.2. Des explications et définitions des termes et mots nécessaires à l'utilisation de ce manuel.
0.1.3. Une liste des détenteurs du manuel.
0.1.4. Système d'amendement et de révision
0.2. La personne responsable de l'édition et de l'insertion des amendements et révisions du manuel.
0.2.1. Enregistrement des amendements apportés.
0.2.2. Interdiction des révisions manuscrites. Description du système d'annotation des pages et des dates d'entrée en vigueur.

SECTION 1 : ORGANISATION ET RESPONSABILITÉS

1.1. Déclaration du dirigeant responsable.
1.2. Responsabilités et structure de l'organisation.
1.3. Responsabilités
1.4. Structure de l'organisation
1.5. Encadrement et personnes responsables

SECTION 2 : DOMAINE D'ACTIVITÉS DE L'ENTREPRISE

SECTION 3 : MOYENS TECHNIQUES

3.1 Composition de la flotte des aéronefs télépilotés utilisés.
3.2 Entretien – Description du système d'entretien.

SECTION 4 : TELEPILOTES

4.1. Liste des télépilotes avec la correspondance des aéronefs télépilotés.
4.2. Durée du travail du pilote ou télépilote.
4.3. Formation et maintien des compétences des télépilotes.
4.3.1. Définition des formations
4.3.2. Maintien des compétences

SECTION 5 : PRÉPARATION DES OPÉRATIONS DES ACTIVITÉS PARTICULIÈRES

5.1. Règles de mise en œuvre des aéronefs télépilotés

5.1.1 Procédure de reconnaissance préalable de la zone de travail
5.1.2 Définition de la zone de protection de l'opération de l'aéronef télépiloté
5.1.3 Autorités, tâches et responsabilités du télépilote

5.1.4 Vérifications prévols

5.2 Procédures générales en vol

5.2.1 Procédures et limitations associées liées à la sécurité de chaque utilisation

5.2.2 Utilisation des mécanismes de sauvegarde de l'aéronef télépiloté

5.2.3 Gestion contrôlée du crash en cas de perte de contrôle

5.2.4 Gestion des règles de l'air vis-à-vis des autres usagers de l'espace aérien, y compris d'autres aéronefs télépilotés

SECTION 6 : SYSTÈME DE SUIVI DE LA SÉCURITÉ

6.1 Protection des tiers et des biens
6.2 Enregistrement des heures de vols effectuées
6.3 Politique de sécurité et organisation
6.4 Compte rendu d'événement et gestion des risques

SECTION 7 : SÛRETÉ

7.1 Mesures de protection contre les actes d'intervention illicite et l'accès non autorisé
7.2 Protection des données à caractère personnel et à la libre circulation de celles-ci

PARTIE 2 : UTILISATION

SECTION 1 : GÉNÉRALITÉS

1.1 Catégorie de l'aéronef télépiloté et description
1.2 Descriptif de l'aéronef télépiloté
1.2 Moteur, hélice, rotor (si applicable), ou autre source d'énergie
1.3 Plan à trois vues

SECTION 2 : LIMITATIONS

2.1 Masses

2.1.1 Masse

2.1.2 Vitesses

2.2.1 Vitesse maximale

2.2.2 Vitesse de décrochage

2.3 Facteurs de charge de manœuvre

2.4 Limites de masses et centrage

2.5 Manœuvres autorisées

2.6 Groupe motopropulseur, hélices, rotors (cas des voilures tournantes)

2.7 Puissance maximale

2.8 Régime maximal moteur, hélices, rotors (cas des voilures tournantes)

SECTION 3 : PROCÉDURES NORMALES

3.1 Visite prévol
3.2 Mise en route
3.3 Décollage
3.4 Croisière
3.5 Vol stationnaire
3.6 Atterrissage
3.7 Après atterrissage et arrêt du moteur

SECTION 4 : PROCÉDURES D'URGENCE

4.1 Panne moteur
4.2 Remise en route d'un moteur en vol
4.3 Feu
4.4 Vol plané
4.5 Autorotation
4.6 Atterrissage d'urgence
4.7 Autres urgences :

Perte du moyen de navigation

4.7.2 Perte de la liaison de commande et de contrôle

SECTION 5 : PERFORMANCES

5.1 Décollage
5.2 Limite de vent traversier / décollage
5.3 Atterrissage
5.4 Limite de vent traversier / atterrissage
5.5 Finesse maximale moteur(s) arrêté(s) et vitesse associée

SECTION 6 : ÉQUIPEMENTS DÉFAILLANTS

SECTION 7 : AUTRES UTILISATIONS

7.1 Répercussions du montage éventuel de tout équipement spécial ou lié à une utilisation particulière, ainsi que les procédures et limitations associées.

PARTIE 3 : ENTRETIEN

SECTION 1 : ENTRETIEN

Entretien des parties essentielles.

APPENDICE 4 : CONTENU DE LA FORMATION THEORIQUE DE TELEPILOTE

1- **Règles de l'air et procédures de contrôle de la circulation aérienne :**

- Droit aérien,
- Règles de l'air,
- Gestion du trafic aérien,
- Spécificités des aéronefs télépilotés.

2- **Connaissances générales des aéronefs :**

- Cellule & systèmes
- Électricité,
- Motorisation, Équipements de secours,
- Maintenance.

3- **Instrumentation :**

- Mesure des paramètres aérodynamiques,
- Magnétisme,
- Compas,
- Instruments gyroscopiques.

4- **Connaissances générales des aéronefs télépilotés :**

- Dispositif de limitation d'espace,
- Système de pilotage,
- Dispositif de protection des tiers et limitation d'énergie d'impact,
- Dispositif d'enregistrement des paramètres,

- Dispositif de retour vidéo,
- Moteurs et contrôleurs (ESC)
- Capteurs spécifiques aux aéronefs télépilotés,
- Entretien de l'aéronef télépiloté

5- Connaissance générale du RPS :

- principes d'utilisation et fonction des systèmes et instruments ;
- utilisation et vérification de l'état de fonctionnement des équipements et systèmes du RPS considéré ;
- procédures à suivre en cas d'anomalie de fonctionnement ;

6- Liaison C2

- Connaissance générale de la liaison C2 :
- Les différents types de liaison C2, leurs caractéristiques de fonctionnement et leurs limites ;
- Utilisation et vérification de l'état de fonctionnement des systèmes de liaison C2 ;
- Procédures en cas d'anomalie de fonctionnement de la liaison C2

7- Performances / Préparation du vol / Suivi du vol :

- Masses et centrage,
- Chargement,
- Détermination du centrage,
- Préparation du vol, Préparation avant vol,
- Suivi du vol et modifications en vol,
- Suivi du vol d'un aéronef télépiloté.

8- Performance humaine :

- Physiologie de base en aviation et maintien de la condition physique.

9- Météorologie :

- L'atmosphère
- Le vent.

10- Navigation :

- Connaissances basiques en navigation,
- Magnétisme et compas,
- Cartes aéronautiques,
- Navigation à l'estime,
- Suivi et gestion de la navigation en vol.

11- Radio navigation

- Théorie de base sur la propagation des ondes radio,
- Systèmes de navigation par satellite - GNSS - Navigation assistée par satellite.

12- Procédures opérationnelles :

- Procédures d'urgence.

13- Procédures opérationnelles - Aéronef télépiloté :

- Vol en immersion (vol suivi au travers d'une caméra tournée vers l'avant,
- Réunion préparatoire,
- Débriefing.

14- Principes du vol - Aéronef télépiloté :

- Aéronautique subsonique,
- Hélices/Rotors

- Connaissances basiques sur les voilures tournantes et les voilures fixes.

15- Communications :

- Termes employés dans les communications radiotéléphoniques
- Procédures opérationnelles générales,
- Termes appropriés aux informations météorologiques (VFR),
- Procédures d'urgence

APPENDICE 5 : Contenu de la formation pratique pour l'obtention d'une licence de télépilote (opérations d'activités particulières hors vue directe, hors zone peuplée)

1- Préparation de la mission :

a. vérifier que la masse maximale au décollage de l'aéronef qui circule sans personne à bord est compatible avec l'activité considérée ;

b. vérifier que la zone d'opération définie est adéquate pour l'opération considérée ;

c. vérifier que l'opération de l'aéronef qui circule sans personne à bord considéré est possible dans la zone d'opération ;

d. définir la zone de travail dans laquelle l'opération considérée se déroule ;

e. concevoir la zone minimale d'exclusion en fonction des caractéristiques de l'aéronef qui circule sans personne à bord considéré ;

f. extraire de l'information aéronautique les données pertinentes pouvant avoir un impact sur l'opération considérée (SUP AIP, NOTAM, RTBA, Voltac,...) ;

g. déterminer les secteurs proches de la zone d'opération dont le survol est interdit, réglementé ou soumis à des conditions particulières ;

h. définir la hauteur maximale réglementaire de vol compte tenu de la zone de vol, et de l'opération considérée ;

i. identifier les autorisations nécessaires à l'opération considérée ;

j. mettre en place un protocole si nécessaire ;

k. identifier les objectifs de la mission ;

l. identifier les obstacles présents dans la zone d'opération ;

m. détecter les obstacles gênants pour l'opération considérée dans la zone d'opération ;

n. détecter si l'aérologie peut être affectée par la topographie ou la présence d'obstacles dans la zone d'opération ;

o. prendre en compte les phénomènes extérieurs pouvant avoir un impact sur le vol, estimer leur impact sur la conduite du vol. (Consommation d'énergie, maniabilité, visibilité...) ;

p. expliquer aux personnes se trouvant dans la zone minimale d'exclusion, les risques encourus et la conduite à tenir ;

q. collecter les attestations d'information des personnes se trouvant à l'intérieur de la zone minimale d'exclusion ;

r. vérifier la présence de tous les documents nécessaires à l'opération considérée ;

s. établir l'autorité du télépilote envers les autres personnes se trouvant sur zone d'opération ;

t effectuer, au préalable, les démarches réglementaires spécifiques ; extraire du dossier technique les informations pertinentes pour le bon déroulement de la mission ;

u. vérifier que la zone d'opération est sécurisée ;

v. évaluer le risque de perte de liaison radio et perte de télémétrie.

2- Préparation de la machine :

a. vérifier l'état général de l'aéronef télépiloté ;

b. vérifier les dispositifs permettant de voler hors vue ;

c. vérifier le fonctionnement du dispositif d'enregistrement des paramètres et le démarrer ;

d. vérifier (si nécessaire) que le plan de vol programmé est conforme au plan de vol prévu.

e. vérifier que tous les éléments amovibles de l'aéronef télépiloté sont correctement fixés ;

f. vérifier la compatibilité des configurations logicielles de la station sol et de l'aéronef télépiloté ;

g. calibrer les différents instruments équipant l'aéronef télépiloté ;

h. identifier tout défaut pouvant remettre en cause l'opération concernée ;

i. vérifier que l'autonomie de la batterie est compatible avec l'opération concernée ;

j. vérifier la conformité du système de limitation d'énergie d'impact ainsi que le fonctionnement du système déclencheur lorsque l'aéronef télépiloté en est équipé ;

k. vérifier le bon fonctionnement de la télémétrie ;

l. régler le limiteur de zone ;

m. régler le limiteur d'altitude ;

n. régler le mode de fonctionnement du dispositif fail-safe ;

o. opérer l'équipement de positionnement si l'aéronef télépiloté ;

p. vérifier la cohérence de la position obtenue si l'aéronef télépiloté est équipé d'un équipement de positionnement.

3- Réunion préparatoire, Débriefing, Retour d'expérience :

a. définir dans le cadre d'un briefing, le but de la mission, les menaces identifiées, le point de décollage, la trajectoire d'évolution de l'aéronef qui circule sans personne à bord, la conduite à tenir en cas de panne ;

b. réaliser un débriefing synthétique de la mission ;

c. identifier les cas où un compte-rendu d'événement doit être fait et savoir l'élabore

4- Vol situation normale :

a. conserver une distance de sécurité suffisante par rapport aux obstacles ;

b. gérer l'usage de la cartographie pour opérer l'aéronef qui circule sans personne à bord hors vue ;

c. suivre le bon déroulement du vol en accord avec le plan de vol préparé.

d. opérer l'aéronef qui circule sans personne à bord, à l'intérieur de l'ensemble de l'espace défini par le scénario considéré, tout système embarqué fonctionnant ;

e. opérer l'aéronef qui circule sans personne à bord pour suivre une trajectoire prédéfinie ;

f. avoir conscience de la zone minimale d'exclusion des tiers au cours du vol ;

5- Vol situation anormale :

a. gérer de manière optimale une perte de puissance totale ou partielle d'un moteur de l'aéronef qui circule sans personne à bord en assurant la sécurité pour les tiers au sol

b. sélectionner un site favorable dans le cas d'un atterrissage forcé en limitant les dommages et les risques aux tiers ;

c. opérer l'aéronef manuellement ou automatiquement ;

d. opérer l'aéronef pour qu'il reste dans un volume restreint (hippodrome.) en cas d'interruption temporaire de la mission ;

e. avoir conscience des alarmes pouvant survenir et connaître les procédures à suivre.

f. gérer la trajectoire de l'aéronef qui circule sans personne à bord dans des situations dégradées ;

g. gérer le cas de la dégradation de la fonction de localisation de l'aéronef qui circule sans personne à bord ;

h. gérer l'incursion d'une personne dans la zone d'opération et prendre les mesures nécessaires pour assurer la sécurité ;

i. gérer le cas d'une sortie de la zone d'opération définie lors de la préparation du vol ;

j. opérer l'aéronef qui circule sans personne à bord malgré le déclenchement du limiteur de hauteur ;

k. gérer l'incursion d'un aéronef habité à proximité de la zone d'opération ;

l. gérer l'incursion d'un aéronef qui circule sans personne à bord dans la zone d'opération ;

m. opérer les différents mécanismes de sauvegarde équipant l'aéronef ;

n. choisir le mécanisme de sauvegarde adapté à une situation donnée ;

o. gérer une perte de vue temporaire de l'aéronef qui circule sans personne à bord en scénarios;

p. gérer le cas d'une perte de contrôle en attitude ou en position dû à des phénomènes extérieurs ;

q. gérer la reprise de contrôle manuel de l'aéronef qui circule sans personne à bord en cas de situation dangereuse due aux automatismes ;

r. déclarer un compte rendu d'événement.

APPENDICE 6 : Contenu d'une étude de sécurité aéronautique

6.1. L'étude de sécurité mentionnée au § 6.4.1 ci-dessus, doit contenir, lorsqu'ils sont applicables, au moins les éléments suivants :

a) les renseignements sur l'exploitant

1. !a structure et la hiérarchie de l'entreprise de l'exploitant ;
2. la politique sécurité de l'exploitant ;
3. une description des activités principales de l'exploitant ;
4. les noms et prénoms, certificats, attestations de formations ou les licences des télépilotes impliquées dans l'opération.

b) la description l'activité à réaliser

1. la description complète de l'activité à réaliser par ;
2. la procédure de préparation de chaque vol y compris les listes des contrôles pré- vol et post-vol ;
3. les objectifs des vols ;
4. un plan précis des zones de vol ;
5. la population aérienne (présence d'aérodromes, d'héliports ou de toute infrastructure aéronautique aux alentours de la zone d'exploitation) ;
6. la durée prévue de chaque vol ;
7. la vitesse, l'altitude/hauteur, la distance par rapport au télépilote de l'aéronef télépiloté ;

8. les limites environnementales (vitesse du vent, températures, visibilité, végétation pouvant contraindre l'exploitation) ;
9. les procédures opérationnelles (procédures normales, de secours et d'urgence) ;
10. les procédures de coordination avec les services de la circulation aérienne, le cas échéant.

c) la description de l'aéronef télépiloté

1. les dimensions de l'aéronef ;
2. système de motorisation, propulsion ;
3. la masse maximale au décollage de l'aéronef ;
4. la source d'énergie et l'autonomie de l'aéronef ;
5. la station sol et fréquences utilisées ;
6. outils de localisation de l'aéronef ;
7. une description des systèmes et fonctions de sécurité de l'appareil (RTH/FTS), geofencing...
8. une description de la procédure de sécurisation de la zone d'exploitation.
9. une liste des alarmes et procédés de détection des pannes ;
10. une liste de procédures à suivre par le télépilote en cas de pannes ou de défectuosités

d) les procédures de gestion des scénarios d'urgence applicables de perte:

1. de contrôle de vol dû à la défaillance du servo commande le cas échéant;
2. du pilote automatique, le cas échéant ;
3. de puissance de propulsion ;
4. de puissance du moteur (perte d'un moteur) ;
5. tension de batterie faible ;
6. de composants de navigation (position ou altitude) ;
7. du système global de navigation par satellite (GNSS) ;
8. de la liaison de commande et de contrôle ;
9. de la station de pilotage à distance : ;
10. de puissance de la station de pilotage à distance ;
11. de la communication avec le service de contrôle de la circulation aérienne ;
12. de la communication entre le télépilote et l'observateur RPA.

e) une analyse exhaustive des événements potentiellement dangereux et leurs effets ;

f) l'identification des mesures préventives à prendre.

FIN