

REPUBLIQUE DU BURUNDI



**MINISTRE DES TRANSPORTS, DES TRAVAUX PUBLICS, DE L'EQUIPEMENT
ET DE L'AMENAGEMENT DU TERRITOIRE**

**REGLEMENT AERONAUTIQUE DU BURUNDI
N° 06.3 (RAB 06.3)**

SYSTEMES D'AERONEFS TELEPILOTES

Edition N° 2
Octobre 2019

B.P. 1860 Bujumbura
Tél.: +257 22 22 7772 ; +257 22 22 6841 Fax : +257 22 22 6840 ; Courriel : mttpe@cbinf.com

HISTORIQUE DES AMENDEMENTS

Amendements du RAB 01				
Amendement OACI	Origine	Objet	Date d'entrée en vigueur	Date d'application
<p>N° 175 : 12^{ème} édition, Juillet 2018</p> <p>Amendement n°175 à l'Annexe 1</p>	<p>- Cinquième et sixième réunions du Groupe d'experts des systèmes d'aéronefs télépilotes (RPASP/5 et 6) ;</p>	<p>Amendement concernant :</p> <p>- Introduction d'une structure réglementaire pour la délivrance des licences de télépilote et fourniture d'un cadre mondial pour la réglementation de la délivrance des licences de RPAS à l'appui de l'exécution de vols internationaux ;</p>	16/07/2018	8/11/2018

REPUBLIQUE DU BURUNDI



**MINISTÈRE DES TRANSPORTS, DES
TRAVAUX PUBLICS, DE L'ÉQUIPEMENT
ET DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE**

CABINET DU MINISTRE

**ORDONNANCE MINISTERIELLE N° 720/2009 DU 22/10/2019 PORTANT MISE EN
APPLICATION DU CODE DE L'AVIATION CIVILE DU BURUNDI EN MATIÈRE
DE SYSTÈMES D'AÉRONEFS TÉLÉPILOTÉS**

Le Ministre des Transports, des Travaux Publics, de l'Équipement, et de l'Aménagement du Territoire;

Vu la Constitution de la République du Burundi ;

Vu la Convention relative à l'aviation civile internationale signée à Chicago le 7 décembre 1944 et ratifiée par la République du Burundi le 19 janvier 1968 ;

Vu le Traité pour l'établissement de la Communauté Est Africaine tel que modifié en date du 20 août 2007, spécialement en son article 92 ;

Vu le Protocole de création de l'Agence de Supervision de la Sécurité et de la Sûreté de l'aviation civile au sein de la Communauté Est Africaine (EAC- CASSOA) signé le 18 avril 2007 ;

Vu la Loi n°1/13 du 2 mai 2012 portant Code de l'Aviation Civile du Burundi, spécialement en son article 11;

Vu le Décret n°100/086 du 26 juillet 2018 portant révision du décret n°100/196 du 29 juillet 2013 portant réorganisation du Ministère des Transports, des Travaux Publics, de l'Équipement et de l'Aménagement du Territoire ;

Vu le décret n°100/117 du 02 mai 2013 portant organisation et fonctionnement de l'Autorité de l'Aviation Civile du Burundi ;

Revu l'Ordonnance ministérielle N° 720/595 du 11/5/2018 portant mise en application du Code de l'aviation civile du Burundi en matière de Systèmes d'Aéronefs Télépilotes ;

ORDONNE :

CHAPITRE I : DISPOSITIONS PRÉLIMINAIRES

Article 1. Dénomination

Le présent règlement est appelé "*Règlement aéronautique du Burundi en matière de systèmes d'aéronefs télépilotes*" **RAB 06.3 en abrégé**.

Article 2. Définitions

Dans le présent règlement, à moins que le contexte ne dispose autrement :

Accident signifie un événement lié à l'utilisation d'un aéronef, qui se produit entre le moment où une personne monte à bord avec l'intention d'effectuer un vol et le moment où toutes les personnes qui sont montées dans cette intention sont descendues, et au cours duquel:

- (a) une personne est mortellement ou grièvement blessée du fait qu'elle se trouve dans l'aéronef, ou en contact direct avec une partie quelconque de l'aéronef, y compris les parties qui s'en sont détachées, ou directement exposée au souffle des réacteurs, *sauf* s'il s'agit de lésions dues à des causes naturelles, de blessures infligées à la personne par elle-même ou par d'autres ou de blessures subies par un passager clandestin caché hors des zones auxquelles les passagers et l'équipage ont normalement accès, ou
- (b) l'aéronef subit des dommages ou une rupture structurelle, qui altèrent ses caractéristiques de résistance structurelle, de performances ou de vol, qui normalement devraient nécessiter une réparation importante ou le remplacement de l'élément endommagé, *sauf* s'il s'agit de panne ou d'avarie de moteur, lorsque les dommages sont limités au moteur, à son capotage ou à ses accessoires, ou encore de dommages limités aux hélices, aux extrémités d'ailerons, aux antennes, aux pneus, aux freins, aux carénages, ou à de petites entailles ou perforations du revêtement; ou
- (c) l'aéronef a disparu ou est totalement inaccessible (un aéronef est considéré comme disparu lorsque les recherches officielles ont pris fin sans que l'épave ait été repérée).

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

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

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

Aéronef non habité désigne un aéronef qui circule sans pilote à bord.

Aéronef télépilote signifie un aéronef qui circule sans personne à bord sous le contrôle d'un télépilote.

Autorité désigne l'Autorité de l'aviation civile du Burundi.

Autorité appropriée signifie :

- (a) autorité de l'Etat d'immatriculation, en ce qui concerne le survol de la haute mer;
- (b) autorité de l'Etat ayant la souveraineté sur le territoire survolé.

Catégorie d'aéronef signifie une classification des aéronefs d'après des caractéristiques fondamentales spécifiées, par exemple : avion, hélicoptère, système d'aéronef télépiloté, planeur, ballon libre.

Certificat d'exploitant d'aéronef télépiloté signifie un permis autorisant un exploitant à effectuer des opérations sur aéronef télépiloté spécifiées.

Comité National de Sûreté de l'Aviation Civile (CNSAC) désigne le Comité exigé par le règlement sur la Sûreté de l'aviation civile.

Conditions météorologiques de vol à vue (VMC) désigne les conditions météorologiques exprimées en termes de visibilité, de distance des nuages et de plafond, égales ou supérieures aux minima spécifiés.

Contact visuel sans assistance signifie contact visuel sans jumelles, équipement télescopique, équipement de vision nocturne ou équipement d'amélioration visuelle.

Contrôle d'exploitation signifie exercice de l'autorité sur le commencement, la continuation, le déroutement ou l'interruption d'un vol dans l'intérêt de la sécurité de l'aéronef, ainsi que de la régularité et de l'efficacité d'un vol.

Convention signifie Convention relative à l'aviation civile internationale, signée à Chicago, le 7 décembre 1944.

Détection et évitement signifie une possibilité de voir, de prévoir ou de détecter les conflits de circulation ou tout autre danger et de prendre les mesures appropriées.

Espace aérien contrôlé désigne un espace aérien de dimensions définies à l'intérieur duquel le service du contrôle de la circulation aérienne est assuré selon la classification des espaces aériens ("Espace aérien contrôlé" est un terme générique qui couvre les services ATS dans les espaces aériens de classe A, B, C, D et E décrits à l'Annexe 11 à la Convention, paragraphe 2.6).

Exploitant désigne une personne, une organisation ou une entreprise engagée ou offrant de s'engager dans une exploitation d'un système d'aéronef télépiloté.

Incident désigne un événement, autre qu'un accident, lié à l'utilisation d'un aéronef, qui compromet ou pourrait compromettre la sécurité de l'exploitation (**Note** : Les incidents relatifs aux études liées à la sécurité comprennent les incidents énumérés dans l'Annexe 13 à la Convention de Chicago, Appendice C).

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

Maintenance signifie exécution des tâches nécessaires au maintien de la navigabilité d'un aéronef ou d'un composant d'aéronef, y compris l'une quelconque ou une combinaison des tâches suivantes : révision, inspection, remplacement, correction de défectuosité et intégration d'une modification ou d'une réparation.

Maintien de la navigabilité signifie un ensemble de processus par lesquels un aéronef, un moteur, une hélice ou une pièce se conforment aux spécifications de navigabilité applicables et restent en état d'être utilisés en toute sécurité pendant toute leur durée de vie utile.

Manuel, automatique, autonome :

- **un aéronef télépiloté évolue sous contrôle "manuel "** lorsque sa trajectoire résulte à tout instant de commandes d'un télépilote transmises en temps réel ;
- **un aéronef télépiloté évolue de manière " automatique "** lorsque son évolution en vol a été programmée avant ou pendant le vol et que le vol s'effectue sans intervention d'un télépilote ;
- **un aéronef évolue de manière "autonome"** lorsqu'il évolue de manière automatique et qu'aucun télépilote n'est en mesure d'intervenir sur sa trajectoire. Cette définition ne s'applique pas aux phases de vol d'un aéronef télépiloté pendant lesquelles le télépilote perd sa capacité d'intervenir sur la trajectoire de l'aéronef suite à l'application de procédures d'urgence ou à la perte de la liaison de commande et de contrôle. Ces définitions s'appliquent pour tout ou partie d'un vol.

Manuel d'exploitation signifie un manuel contenant les procédures, instructions et directives que le personnel d'exploitation doit utiliser dans l'exercice de ses fonctions.

Manuel d'utilisation de système d'aéronef télépiloté signifie un manuel, acceptable par 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 aéronef télépiloté ainsi que d'autres éléments relatifs à l'utilisation de système d'aéronef télépiloté.

Marchandises dangereuses signifie matières ou objets de nature à présenter un risque pour la santé, la sécurité, les biens ou l'environnement qui sont énumérés dans la liste des marchandises dangereuses des Instructions Techniques ou qui, s'ils ne figurent pas sur cette liste, sont classés conformément à ces Instructions.

Membre de l'équipe de télépilotage signifie un membre de l'équipe d'un système d'aéronef télépiloté 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 système d'aéronef télépiloté signifie un 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.

Nuit désigne les heures comprises entre la fin du crépuscule civil et le début de l'aube civile, ou toute autre période comprise entre le coucher et le lever du soleil qui pourra être fixée par l'autorité compétente.

Note : le crépuscule civil finit lorsque le centre du disque solaire est à 6° au-dessous de l'horizon. L'aube civile commence lorsque le centre du disque solaire est à 6° au-dessous de l'horizon.

Observateur aéronef télépiloté signifie une personne formée et compétente, désignée par l'exploitant, qui, par observation visuelle de l'aéronef télépiloté, aide le pilote à distance dans l'exploitation sans danger du vol.

Performances de communication requises (RCP) désigne un énoncé des performances auxquelles doivent satisfaire les communications opérationnelles effectuées pour exécuter des fonctions ATM déterminées.

Période de repos désigne une période de temps continue et définie, après ou avant la prise de service, pendant laquelle les membres de l'équipe n'ont aucune tâche à accomplir.

Période de service de vol signifie le 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.

Personne désigne une personne physique, une institution ou une organisation qui s'engage dans une exploitation de système d'aéronef télépiloté.

Radar secondaire de surveillance (SSR : Secondary Surveillance RADAR) désigne un dispositif radar de contrôle aérien qui "interroge" le ciel.

Sécurité signifie l'état dans lequel les risques liés aux activités aéronautiques concernant, ou appuyant directement, l'exploitation des aéronefs, sont réduits et maîtrisés à un niveau acceptable.

Spécifications d'exploitation désigne les autorisations, conditions et limitations associées au certificat d'exploitant d'aéronefs non habités et sujettes aux conditions figurant dans le manuel d'exploitation;

Système d'aéronef télépiloté signifie un aéronef télépiloté, la (les) station(s) de pilotage à distance qui y sont associées, les liaisons requises de commande et de contrôle et tout autre composant spécifié dans la conception du type.

Station de pilotage à distance signifie le composant du système d'aéronef télépiloté contenant l'équipement utilisé pour piloter l'aéronef à distance.

Substances psycho-actives désigne alcool, opioïdes, cannabinoïdes, sédatifs et hypnotiques, cocaïne, autres psychostimulants, hallucinogènes et solvants volatils. Le café et le tabac sont exclus.

Surveillance dépendante automatique en mode diffusion (ADS-B) signifie un moyen par lequel des aéronefs, des véhicules d'aérodrome et d'autres objets peuvent automatiquement transmettre et/ou recevoir des données telles que des données d'identification, de position et autres, selon les besoins, sur une liaison de données fonctionnant en mode diffusion.

Système de gestion de la sécurité (SGS). approche systémique de la gestion de la sécurité, comprenant les structures organisationnelles, responsabilités, obligations de rendre compte, politiques et procédures organisationnelles nécessaires.

Système intégré d'information aéronautique (IAIP : Integrated Aeronautical Information Package) est un système composé des publications d'informations aéronautique (AIP), suppléments d'AIP, des avis aux aviateurs (NOTAM), des bulletins d'information pré-vol (PIB) et des circulaires d'information aéronautique (AIC).

Télépilote signifie personne contrôlant les évolutions d'un aéronef télépilote, soit manuellement, soit lorsque l'aéronef évolue de manière automatique, en surveillant la trajectoire et en restant en mesure à tout instant d'intervenir sur cette trajectoire pour assurer la sécurité.

Télépilote commandant (RPIC) signifie 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 signifie un 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 signifie le transfert de contrôle de pilotage d'une station de pilotage à distance à une autre.

Visibilité désigne la qualité d'un aéronef, à être facilement repérable et identifié (par exemple une lumière ou peinture) par d'autres (par exemple, par des pilotes, des contrôleurs, du personnel d'aérodrome).

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

Vol en vue direct du télépilote signifie une opération dans laquelle le télépilote ou l'observateur d'aéronef télépilote conserve un contact visuel direct sans assistance avec l'avion piloté à distance; et

Zone interdite désigne un espace aérien de dimensions définies, dans lequel le vol d'aéronef est interdit.

Zone réglementée désigne espace aérien, de dimensions définies, au-dessus du territoire ou des eaux territoriales du Burundi, dans les limites duquel le vol des aéronefs est subordonné à certaines conditions spécifiées (Annexe 15 à la Convention de Chicago)

SIGLES ET ABRÉVIATIONS

AACB	Autorité de l'aviation civile du Burundi
ADS-B	Surveillance dépendante automatique en mode diffusion
AIC	Circulaire d'information aéronautique
AIP	Publication d'information aéronautique
ANS	Services de la navigation aérienne
ANSP	Fournisseur de services de la navigation aérienne
ATC	Contrôle de la circulation aérienne
ATM	Gestion du trafic aérien
ATS	Services de la circulation aérienne
B.O.B	Bulletin Officiel du Burundi
C2	Commande et contrôle
CNSAC	Comité National de Sécurité de l'Aviation Civile
DMC	Déclaration de mise en consommation
EAC- CASSOA	Agence de Supervision de la sécurité et de la sûreté de l'aviation civile de la Communauté de l'Afrique de l'Est
IAIP	Système intégré d'information aéronautique
NOTAM	Avis aux aviateurs
OACI	Organisation de l'Aviation Civile Internationale
OBR	Office burundaise des recettes
OPSPECS	Spécifications d'exploitation
PIB	Bulletin d'information pré-vol
RCP	Performances de communication requises
RPA	Aéronef télépiloté
RPAS	Système d'aéronef télépiloté
SMS	Système de gestion de la sécurité
SSR	Radar secondaire de surveillance
VLOS	Vol en visibilité direct du télépilote
VMC	Conditions météorologiques de vol à vue
WGS84	Système géodésique mondial, révision 1984

Article 3. Domaine d'application.

1. Le présent règlement s'applique à tous les exploitants d'aéronefs télépilotés immatriculés au Burundi où qu'ils se trouvent et à tous les exploitants d'aéronefs télépilotés immatriculés à l'étranger qui opèrent au Burundi.
2. Il ne s'applique pas aux systèmes d'aéronefs télépilotés militaires Burundais ou étrangers qui sont assujettis aux consignes de vol militaires.
3. Le présent règlement ne tient pas compte des éléments suivants :
 - a. les systèmes d'aéronefs télépilotés autonomes ou non transportant des passagers ;

- b. les systèmes d'aéronefs télépilotes captifs qui sont normalement considérés comme des obstacles et certains systèmes d'aéronefs télépilotes utilisés dans un milieu fermé ;
- c. les grands ballons libres non habités, les cerfs-volants et les roquettes ;
- d. les modèles réduits d'aéronefs.

CHAPITRE II : CATÉGORISATION ET IMMATRICULATION

Article 4. Catégorisation et classification des aéronefs télépilotés.

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

	Catégorie A Loisir & sport	Catégorie B Usage privé	Catégorie C Usage à but lucratif	Type de document délivré par l'AACB
Classe 1 : 0 – 5 kg	1A	1B	1C	Autorisation d'exploiter de durée limitée
Classe 2 : 5 – 25 kg	2A	2B	2C	
Classe 3 : 25 kg et plus	3A*	3B*	3C*	Certificat d'exploitation de systèmes d'aéronefs télépilotés

Note : * Au-delà de 25 kg les exigences de navigabilité et de formation des télépilotes de systèmes d'aéronefs télépilotés sont applicables

Article 5. Conditions d'éligibilité pour exploiter un système d'aéronef télépiloté.

Est éligible à l'obtention d'une autorisation d'exploiter un systèmes d'aéronefs télépilotés :

- (a) tout Burundais âgé de 18 ans au moins;
- (b) tout résident au Burundi âgé de 18 ans au moins ;
- (c) toutes les personnes morales régulièrement établies au Burundi pouvant justifier l'usage d'un tel équipement.

Article 6. Immatriculation des systèmes d'aéronefs télépilotés.

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

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

Article 7. Etat de navigabilité des systèmes d'aéronefs télépilotés.

- (1) Le propriétaire ou l'exploitant d'un systèmes d'aéronefs télépilotés doit s'assurer que tous ses composants sont en état de fonctionnement et en conformité avec le manuel d'utilisation du fournisseur.
- (2) L'Autorité peut exiger qu'un systèmes d'aéronefs télépilotés d'une certaine classe et catégorie qui a reçu un certificat de type obtienne un certificat de navigabilité.
- (3) Il incombe à l'exploitant du RPA de s'assurer que le système du RPA est en état de navigabilité avant d'effectuer une opération aérienne. L'état de navigabilité signifie que les conditions suivantes sont au moins réunies :
 - (a) le systèmes d'aéronefs télépilotés 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'aéronefs télépilotés ont été effectuées conformément aux instructions du constructeur et aucune modification non approuvée n'a été effectuée;
 - (d) tout l'équipement du système systèmes d'aéronefs télépilotés nécessaire pour un vol en sécurité est en état de fonctionnement.

CHAPITRE III : EXPLOITATION DES SYSTÈMES D'AÉRONEFS TÉLÉPILOTÉS

Article 8. Obligations des propriétaires et exploitants de systèmes d'aéronefs télépilotés

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

Article 9. Autorisation des vols et opérations des d'aéronefs télépilotés.

- (1) Nul ne peut exploiter un système d'aéronef télépilote au Burundi à moins d'y avoir été autorisé.
- (2) Nonobstant la disposition de l'alinéa 1. ci-dessus, les exploitants de systèmes d'aéronef télépilote peuvent être autorisés à les exploiter selon la catégorie d'utilisation:
 - (a) Pour les systèmes d'aéronef télépilote utilisés dans le loisir et le sport, l'autorisation est accordée à travers les clubs enregistrés établis conformément aux dispositions du chapitre V du présent règlement;
 - (b) Pour les systèmes d'aéronef télépilote utilisés pour usage privé, l'autorisation est directement accordée à l'exploitant par l'Autorité conformément aux dispositions du chapitre V du présent règlement;
 - (c) Pour les systèmes d'aéronef télépilote utilisés pour usage lucratif, l'autorisation est octroyée conformément aux dispositions du chapitre IV du présent règlement.
- (3) Nul ne peut exploiter un système d'aéronefs télépilote employé à la navigation internationale au départ ou à destination du Burundi.

Article 10. Exploitation en zone interdite ou en zone réglementée.

Un systèmes d'aéronefs télépilote ne peut être utilisé :

- (a) d'une manière négligente susceptible de mettre en danger un autre aéronef, les personnes et biens d'autrui ;

- (b) d'une manière qui viole ou met à nu les propriétés privées ou les domiciles des personnes ;
- (c) au-delà de 300 pieds au-dessus du sol sauf permission de l'Autorité concernée avec l'accord des services de navigation aérienne ;
- (d) dans les zones interdites.
- (e) au-dessus de la haute-mer sans coordination préalable avec les services de la navigation aérienne ;
- (f) dans des zones restreintes, dangereuses ou toute zone notifiée par l'Autorité sauf permission de celle-ci et en conformité avec toute condition imposée par elle.

Articles 11. Limites d'utilisation d'un système d'aéronefs télépilotés

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

Article 12. Certification du télépilote de système d'aéronefs télépilotés

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

Article 13. Notification d'incident/accident relatif à l'exploitation d'un système d'aéronef télépilote.

- (1) L'exploitant d'un système d'aéronef télépilote doit s'assurer que tous les incidents et accidents impliquant du système sont notifiés à l'Autorité conformément aux dispositions du règlement de l'aviation civile sur la gestion de la sécurité.
- (2) Le bureau des enquêtes des accidents et incidents d'aviation est chargé d'enquêter sur tous les accidents et les incidents graves liés aux systèmes d'aéronef télépilote.

Article 14. Autorisation des systèmes d'aéronefs télépilotés pour un usage privé

- (1) Tout exploitant ou toute personne qui a l'intention de mener des opérations avec un système d'aéronefs télépilotés doit demander une autorisation auprès des autorités compétentes et y être autorisé avant le début de toute opération.
- (2) Les système d'aéronefs télépilotés RPAS doivent satisfaire aux exigences requises pour l'espace aérien spécifique dans lequel ils sont appelés à opérer.

- (3) Sauf indication contraire de l'Autorité, la demande d'autorisation requise dans ce paragraphe comprend notamment :
- (a) Nom et contacts de l'exploitant ;
 - (b) Casier judiciaire de moins de 3 mois, si applicable ;
 - (c) Caractéristiques du système d'aéronefs télépilotes (type de l'aéronef, masse maximale au décollage certifiée, nombre de moteurs, envergure) ;
 - (d) Indicatif d'appel à utiliser dans les communications radiotéléphoniques, si applicable ;
 - (e) Copie de la licence ou du certificat du télépilote ;
 - (f) Description de l'opération projetée (y compris, le type ou le motif de l'opération), règle de vol, opération de vol en visibilité directe si applicable, date du vol projeté, point de départ, destination, vitesse de croisière, niveaux de croisière, route à suivre, durée/fréquence des vols ;
 - (g) Manuel d'opérations particulières et manuel de maintenance
 - (h) Performances décollage et atterrissage ;
 - (i) Caractéristiques des performances du système d'aéronefs télépilotes y compris :
 - i.* Vitesses d'utilisation ;
 - ii.* Taux typiques et maximum de montée ;
 - iii.* Taux typiques et maximum de descente ;
 - iv.* Taux typiques et maximums de virage ;
 - v.* Autres données de performance pertinentes (par exemple : limitations de vent, limitations relatives au givrage, aux précipitations ; et
 - vi.* Autonomie maximale de l'aéronef.
 - (j) Capacités de communication, navigation et de surveillance,
 - i* Sécurité des communications aéronautiques, fréquences et équipements, y compris :
 - a.* les communications (coordination avec les services de circulation aérienne) y compris, tout moyen alternatif de communication ;
 - b.* les liaisons de commande et contrôle y compris les paramètres de performance et zones désignées de couverture opérationnelles ;
 - c.* communications entre le télépilote d'aéronef piloté à distance (RPA) et l'observateur RPA, si applicable ;
 - ii* Equipements de navigation ; et
 - iii* Equipement de surveillance (par exemple : radar secondaire, ADS-B)
 - (k) Capacités de détection et d'évitement ;
 - (l) Procédures d'urgence y compris ;
 - i.* Panne de communications avec les services de circulation aérienne ;
 - ii.* Panne de liaison de commande et contrôle ; et

iii. Panne de communications entre le télépilote à distance et l'observateur RPA, si applicable.

- (m) Nombre et localisation des postes de pilotage à distance aussi bien que les procédures de transfert entre postes de pilotage à distance, si applicable ;
 - (n) Document attestant la certification acoustique, si applicable ;
 - (o) Confirmation de la conformité aux exigences de sûreté;
 - (p) Description et renseignements sur la charge marchande ; et
 - (q) Preuve de souscription d'une assurance couvrant la responsabilité tous risques.
- (4) Lorsque certains documents exigibles au titre au présent paragraphe sont émis dans une langue autre que le français, l'exploitant doit s'assurer que le contenu est traduit en français.

Article 15. Détection et évitement

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

Article 16. Commande et contrôle

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

Article 17. Communication avec les services de la circulation aérienne (ATC)

- (1) Les télépilotes doivent s'assurer que l'ATC est informé de toute opération qui doit avoir lieu dans des zones susceptibles d'affecter le trafic aérien;
- (2) Le fournisseur de services de navigation aérienne (ANSP) doit établir des procédures, acceptables par l'Autorité, en intégrant l'exploitation du système d'aéronef télépilote dans l'espace aérien afin d'assurer la sécurité de l'aviation dans ses aspects de communication et de surveillance;
- (3) Les procédures visées à l'alinéa 2) ci-dessus doivent prescrire et détailler les informations à transmettre à l'ATC par le télépilote avant et pendant les opérations du système d'aéronef télépilote;

Article 18. Examen des lieux

- (1) Avant système d'aéronefs télépilotes, l'Autorité doit évaluer chaque site pour déterminer s'il est convenable afin de s'assurer que les opérations peuvent être effectuées en toute sécurité. L'évaluation est composée d'une visite des lieux, de l'utilisation de cartes aéronautiques et d'autres sources de renseignements, des images numériques (image satellite ou image 3D etc.).
- (2) Les éléments suivants doivent figurer dans une évaluation mais sans s'y limiter :
 - (a) la définition des limites de la zone où se dérouleront les opérations;
 - (b) la classe d'espace aérien et des dispositions précises liées à l'espace aérien (p. ex., espace aérien contrôlé) ;

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

Article 19. Opérations dans le voisinage d'un aérodrome.

Sauf avec autorisation écrite de l'Autorité, nul ne peut exploiter un système d'aéronef télépiloté dans le voisinage:

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

Article 20. Opérations dans le circuit d' aérodrome.

L'Autorité peut, après approbation de l'exploitation d'un système d'aéronef télépiloté:

- (1) Imposer des restrictions d'exploitation à l'approbation dans l'intérêt de la sécurité;
- (2) Publier les détails de l'approbation dans les publications d'information aéronautique (NOTAM ou AIP);
- (3) Révoquer ou modifier les conditions d'approbation et publier des détails de la révocation ou de la modification dans les NOTAM ou AIP.

Article 21. Opérations se déroulant dans un environnement fermé

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

Article 22. Commande d'un système d'aéronef télépiloté à partir d'un véhicule en déplacement

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

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

Article 23. Exploitation dangereuse.

- (1) Nul ne peut:
 - (a) Exploiter un système d'aéronef télépiloté d'une manière délibérément négligée ou imprudente, qui pourrait mettre en danger la vie ou les biens d'autrui; ou
 - (b) Laisser tomber à partir d'un aéronef télépiloté un objet qui pourrait mettre en danger la vie ou les biens d'autrui.
- (2) Tout télépilote doit interrompre le vol lorsqu'il a des raisons de croire que la poursuite du vol est dangereuse pour les opérations de l'aviation civile, les personnes ou les biens.

Article 24. Transport de marchandises dangereuses.

Nul ne peut transporter ou faire transporter, livrer ou faire livrer des marchandises dangereuses pour le transport à bord d'un aéronef télépiloté.

Article 25. Vol en vue direct du télépilote.

Le télépilote doit maintenir un contact visuel permanent normal (sans assistance) avec l'aéronef télépilote pour pouvoir:

- (a) Garder le contrôle opérationnel de l'aéronef; et
- (b) Localiser constamment l'aéronef.

Article 26. Exploitation multiple de systèmes d'aéronef télépilote.

Nul ne peut effectuer des opérations en tant que télépilote sur plus d'un système d'aéronef télépilote à la fois.

Article 27. Opérations à proximité d'un aéronef : règles de priorité.

- (1) Le télépilote doit voir et éviter les autres aéronefs et véhicules et doit céder le passage à tous les aéronefs et véhicules.
- (2) Le télépilote doit, à tout moment du vol de l'aéronef télépilote, satisfaire aux critères spécifiés à l'article 20 ci-dessus afin de garder le contact visuel avec les autres aéronefs et véhicules.
- (3) Le fait de céder le passage signifie que l'aéronef télépilote doit céder la voie, par un virage à droite, sans passer au-dessus, en-dessous, ou devant de l'autre aéronef ou véhicule.

Article 28. Exploitation en zone peuplée.

Nul ne peut exploiter un système d'aéronef télépilote au-dessus d'un rassemblement ou d'une foule de personne en plein air sauf si ce rassemblement ou foule fait directement partie de l'exploitation du système d'aéronef télépilote.

Article 29. Familiarisation, inspection et actions avant-vol d'un aéronef télépilote.

Avant le vol, télépilote doit:

- (1) Evaluer l'environnement d'exploitation, compte tenu des risques pour les personnes et les biens à proximité immédiate, à la fois au sol et en l'air. L'évaluation comprend:
 - (a) Les conditions météorologiques locales;
 - (b) L'espace aérien local et les restrictions de vol;
 - (c) L'emplacement des personnes et des biens au sol; et
 - (d) Autres risques au sol.
- (2) S'assurer que toutes les personnes concernées dans l'exploitation de l'aéronef reçoivent un briefing qui contient les conditions d'exploitation, les procédures d'urgence, les rôles et responsabilités et les dangers potentiels;
- (3) S'assurer que toutes les liaisons entre la station au sol et l'aéronef télépilote fonctionnent correctement;

- (4) S'assurer qu'il existe suffisamment d'énergie pour les opérations de système d'aéronef télépiloté pendant le temps prévu d'opérations et cinq minutes après les opérations, si l'aéronef télépiloté est motorisé.
- (5) Chaque personne impliquée dans l'opération doit s'acquitter des tâches assignées par le télépilote.

Article 30. Annulation, suspension ou modification de l'autorisation.

Nonobstant les dispositions de l'article 18 ci-dessus, l'Autorité peut, dans l'intérêt de la sécurité et de la sûreté, annuler, suspendre ou modifier toute autorisation accordée en vertu du présent règlement.

CHAPITRE IV : EXPLOITATION COMMERCIALE DE SYSTÈME D'AÉRONEF TÉLÉPILOTÉ

Article 31. Certification d'exploitant du système d'aéronef télépiloté.

Le système d'aéronef télépiloté doit être certifié par l'Autorité pour l'exploitation commerciale conformément à l'appendice II du présent règlement.

Article 32. Conformité du certificat d'exploitant du système d'aéronef télépiloté.

- (1) Nul ne peut s'engager dans une exploitation commerciale de système d'aéronef télépiloté, sauf s'il est en possession d'un certificat d'exploitant de système d'aéronef télépiloté en cours de validité délivré par l'Autorité.
- (2) Le certificat d'exploitant de système d'aéronef télépiloté visé à l'alinéa 1) ci-dessus autorise l'exploitant à mener une exploitation de système d'aéronef télépiloté conformément aux conditions et limitations détaillées dans les spécifications d'exploitation (OpSpecs) attachées au certificat.
- (3) La délivrance du certificat d'exploitant de système d'aéronef télépiloté par l'Autorité est sujette à la capacité de l'Exploitant de démontrer que son organisation, sa méthode de contrôle et de supervision l'exploitation, son programme de formation, les opérations de manutention au sol et la maintenance sont adéquats et compatibles avec la nature et l'étendue de l'exploitation spécifiée et, adaptés à la taille, à la structure et à la complexité de l'organisme.
- (4) Tout exploitant commercial de système d'aéronef télépiloté doit développer et mettre en œuvre un système de gestion de la sécurité (SMS) conformément à ses exigences opérationnelles établies en vertu du Code de l'aviation civile et des règlements établis en vertu de ce Code.

Article 33. Demande d'un certificat d'exploitant de système d'aéronef télépiloté.

- (1) Tout exploitant demandant à l'Autorité un certificat d'exploitant de système d'aéronef télépiloté doit soumettre une demande:
 - (a) Sous forme et de la manière prescrites par l'Autorité;
 - (b) Contenant toute information que l'Autorité juge nécessaire.
 - (c) Accompagnée d'une preuve de paiement d'une redevance prescrite par l'Autorité.
- (2) Le certificat d'exploitant de système d'aéronef télépiloté doit contenir au minimum les éléments suivants:
 - (a) L'autorité émettrice;
 - (b) Le numéro du certificat et sa date d'expiration;
 - (c) Le nom de l'exploitant, le nom commercial (si différent) et l'adresse de l'établissement principal;
 - (d) La date de délivrance et le nom, la signature et le titre du représentant de l'autorité;
 - (e) L'emplacement géographique du siège de la gestion d'exploitation;

- (f) La description des types d'exploitation autorisées;
 - (g) Le (s) type (s) ou modèle (s) de système d'aéronef télépiloté à être utilisé; et
 - (h) Les zones géographiques d'exploitation autorisées.
- (3) La validité du certificat d'exploitant dépend de la capacité de maintien des exigences de l'alinéa 2) ci-dessus sous la supervision de l'Autorité.
- (4) Le postulant doit présenter sa demande initiale ou de renouvellement du certificat d'exploitant de système d'aéronef télépiloté au minimum soixante (60) jours avant la date prévue de début d'exploitation.

Article 34. Délivrance d'un certificat d'exploitant de système d'aéronef télépiloté.

L'Autorité peut délivrer un certificat d'exploitant de système d'aéronef télépiloté au demandeur si celui-ci;

- (a) A son siège principal et est immatriculé au Burundi;
- (b) Respecte la réglementation et les normes en vigueur pour le certificat d'exploitant de système d'aéronef télépiloté;
- (c) Est dûment qualifié et suffisamment équipé pour mener des opérations commerciales sécurisées du système d'aéronef télépiloté;
- (d) A un programme de sûreté approuvé conformément au Règlement de l'aviation civile en matière de sûreté et répond à toutes les autres exigences spécifiées par l'Autorité.

Article 35. Validité et renouvellement d'un certificat d'exploitant de système d'aéronef télépiloté.

- (1) Un certificat d'exploitant de système d'aéronef télépiloté délivré par l'Autorité a une validité de 12 mois à compter de la date de délivrance ou de renouvellement, sauf si:
- (a) Une période plus courte est spécifiée par l'Autorité;
 - (b) L'Autorité modifie, suspend, révoque ou résilie le certificat;
 - (c) Le titulaire du certificat l'abandonne et le remet à l'Autorité;
 - (d) Le titulaire du certificat notifie l'Autorité de la suspension des opérations.
- (2) L'exploitant doit soumettre une demande de renouvellement à l'Autorité au moins un (01) mois avant l'expiration du certificat.
- (3) Un certificat suspendu ou révoqué doit être renvoyé à l'Autorité.
- (4) Le demandeur d'un certificat, déjà expiré, doit faire une demande initiale.

Article 36. Amendement du certificat d'exploitant de système d'aéronef télépiloté.

- (1) L'Autorité peut amender un certificat d'exploitant de système d'aéronef télépiloté si :
- (a) L'autorité détermine que la modification est nécessaire pour la sécurité de l'exploitation commerciale du système.

- (b) Le titulaire du certificat demande une modification et l'autorité détermine que la modification est nécessaire.
- (2) Le titulaire du certificat doit effectuer les opérations conformément à l'amendement, du moment que cet amendement est en vigueur.

Article 37. Surveillance, inspections et tests.

L'Autorité effectue la surveillance, des inspections et des tests du titulaire du certificat d'exploitant de système d'aéronef télépiloté afin d'assurer de sa capacité de maintenir à jour le certificat et les approbations associées.

Article 38. Personnel requis pour l'exploitation commerciale d'un système d'aéronef télépiloté.

- (1) L'exploitant d'un système d'aéronef télépiloté doit avoir un Dirigeant responsable acceptable par l'autorité, ayant les pouvoirs suffisants pour veiller à ce que toutes les ressources nécessaires à l'exploitation du système soient disponibles;
- (2) Le Dirigeant responsable doit avoir suffisamment de personnel qualifié et compétent pour effectuer les tâches et les activités prévues conformément aux exigences applicables;
- (3) L'exploitant doit établir un programme de formation initiale et récurrente pour assurer la compétence permanente de son personnel.
- (4) Le télépilote d'un système RPA est chargé de l'utilisation et de la sécurité de l'aéronef pendant le vol. Comme pour les aéronefs habités, le télépilote peut ne pas être la personne qui manipule les contrôles et peut de temps en temps superviser un autre télépilote. Le télépilote peut être appuyé par d'autres membres d'équipage qui ont été affectés à des fonctions essentielles à l'utilisation du RPA (p. ex., opérateurs de charge utile, observateurs visuels, opérateurs de systèmes de lancement et de récupération, et planificateurs de mission). Les membres d'équipage participant à l'utilisation d'un système RPA doivent, durant le vol, obéir aux instructions du télépilote.
- (5) Les personnes associées au fonctionnement du systèmes d'aéronefs télépilotés (les observateurs visuels, techniciens d'entretien et opérateur de charge utile) doivent avoir au moins 18 ans révolus.

Article 39. Manuel d'exploitation.

L'Exploitant du système d'aéronef télépiloté doit élaborer un manuel d'exploitation conforme à l'appendice II du présent règlement et le soumettre à l'Autorité pour l'approbation.

Article 40. Autorisation d'opérations d'un système d'aéronef télépiloté à but lucratif.

- (1) Le titulaire de certificat d'exploitant de système d'aéronef télépiloté ne peut pas entreprendre une exploitation commerciale du système sauf avec autorisation délivrée par l'Autorité.
- (2) Le titulaire de certificat d'exploitant de système d'aéronef télépiloté ne peut pas effectuer un vol d'aéronef télépiloté prenant départ à un endroit situé au Burundi et se terminant à

un endroit situé à l'extérieur du Burundi sans autorisation préalable de l'État de destination et de tout autre État dont l'espace aérien est survolé par l'aéronef.

- (3) Le titulaire de certificat d'exploitant de système d'aéronef télépiloté ne peut pas effectuer un vol d'aéronef télépiloté prenant départ à un endroit situé à l'extérieur du Burundi et se terminant à un endroit situé à l'intérieur du Burundi, ou survoler l'espace aérien du Burundi sans l'autorisation de l'Autorité.
- (4) Toute personne qui prévoit effectuer une exploitation de système d'aéronef télépiloté doit demander l'autorisation à l'Autorité avant d'effectuer cette exploitation.
- (5) Le système d'aéronef télépiloté doit satisfaire aux exigences de performance et de transport d'équipement ou matériel pour l'espace aérien spécifique dans lequel le vol est effectué.
- (6) Sauf prescription contraire de l'Autorité, la demande d'autorisation doit au minimum inclure les éléments suivant:
 - (a) Le nom et l'adresse de l'exploitant;
 - (b) Les détails caractéristiques du système d'aéronef télépiloté (type d'aéronef télépiloté, masse maximale autorisée au décollage, nombre de moteurs, envergure de l'aile);
 - (c) Une copie du certificat d'immatriculation;
 - (d) L'identification radiotéléphonique de l'aéronef, le cas échéant;
 - (e) Une copie du certificat de navigabilité;
 - (f) Une copie du certificat d'exploitant;
 - (g) Une copie de la licence du télépilote;
 - (h) Une copie de la licence de station radio de l'aéronef, le cas échéant;
 - (i) La description de l'exploitation prévue (y compris le type d'exploitation et l'objet), les règles de vol, les opérations de vol en vue direct du télépilote (VloS), le cas échéant, la date prévue du(des) vol(s), le point de départ, la destination, la (les) vitesse de croisière(s), le(s) niveau(x) de croisière, la route à suivre, la durée ou la récurrence des vols;
 - (j) Les conditions de décollage et d'atterrissage;
 - (k) Les caractéristiques de performance du système d'aéronef télépiloté, y compris:
 - (i) la vitesse opérationnelle;
 - (ii) la taux de montée normal et maximal;
 - (iii) le taux de descente normal et maximal;
 - (iv) le taux de virage normal et maximal;
 - (v) les autres données de performance pertinentes (par exemple, les limitations de vent, le givrage, les précipitations); et
 - (vi) l'autonomie maximale de l'avion;
 - (l) La capacité de communication, de navigation et de surveillance:
 - (i) les fréquences et équipements de communication de sécurité aéronautique, y compris;
 - (ii) les communications avec l'ATC, y compris les moyens de communication de secours;
 - (iii) les liaisons de commande et de contrôle, y compris les paramètres de performance et la zone opérationnelle choisie;
 - (iv) les communications entre le télépilote et l'observateur du système d'aéronef télépiloté, le cas échéant;

- (v) équipement de navigation ;
 - (vi) équipement de surveillance (par ex. transpondeur SSR, ADS-B);
 - (m) La capacité de détection et d'évitement;
 - (n) Les procédures d'urgence, y compris:
 - (i) problème de communications avec l'ATC;
 - (ii) problème de commande et de contrôle; et
 - (iii) problème de communication de l'observateur de l'aéronef télépiloté, le cas échéant;
 - (o) Le nombre et l'emplacement des stations du système d'aéronef télépiloté ainsi que les procédures de transfert entre les stations, le cas échéant;
 - (p) Le document attestant la certification anti-bruit, le cas échéant;
 - (q) La confirmation de conformité au Règlement de l'aviation civile sur la sûreté;
 - (r) L'information et description de la charge utile; et
 - (s) Le certificat d'assurance adéquate.
- (7) Lorsque les documents identifiés à l'alinéa 6. ci-dessus sont délivrés dans une langue autre que le français ou l'anglais, l'exploitant doit s'assurer qu'une traduction anglaise des documents est incluse.

Article 41. Certification des pilotes professionnels DE système d'aéronef télépiloté

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

Article 42. Validité d'une licence de pilote de système d'aéronef télépiloté.

La licence de pilote de système d'aéronef télépiloté a une durée de validité de vingt-quatre (24) mois sous réserve de la validité de l'attestation médicale.

Article 43. Instruction pour l'exploitation commerciale de système d'aéronef télépiloté.

Le télépilote est formé par un instructeur agréé conformément au programme de de formation, approuvé par l'Autorité

Article 44. Exigences en matière d'instruments et d'équipement.

L'Autorité prescrit les exigences en matière des instruments pour les exploitants de système d'aéronef télépiloté pour des opérations spécifiques selon:

- a. La classe et la catégorie de système d'aéronef télépiloté ;
- b. Le type d'exploitation ;
- c. Les autorisations spéciales demandées.

Article 45. Situations d'urgence

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

(2) Perte de liaison – Généralités

- (a) Il existe de nombreux moyens acceptables de satisfaire aux exigences en matière de perte de liaison. Les procédures liées à la perte de liaisons doivent veiller à ce que la trajectoire de vol de l'aéronef demeure prévisible et ne représente pas de risque pour les autres utilisateurs de l'espace aérien.
- (b) Les procédures liées à la perte de liaison dans la demande du PER devraient inclure, s'il y a lieu, la trajectoire de vol et les points de circuit en cas de perte de liaison, l'utilisation du transpondeur, les procédures de communication (avec qui et quand) et les points d'interruption du vol prévus ou toute autre mesure de planification d'urgence au cas où la récupération du RPA n'est pas réalisable.
- (c) Le télépilote doit être en mesure d'évaluer les risques liés aux circonstances particulières de la perte de liaison et d'établir à quel moment les manœuvres de récupération automatisée ou d'interruption du vol commenceront.
- (d) Si une perte de liaison pourrait entraîner une situation où l'appareil pénètre un espace aérien contrôlé ou une région comportant des exigences de signalement (c.-à-d. un espace aérien réglementé), le demandeur de certificat doit fournir le plan de perte de liaison à l'unité ATS ou le fournisseur de contrôle aérien pertinent avant d'effectuer l'opération proposée.

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

- (a) À moins d'une autorisation contraire, si un aéronef est utilisé en vertu d'une autorisation IFR, la procédure de perte de liaison doit respecter la dernière autorisation de l'ATC pendant une période suffisamment longue afin que l'unité ATS soit informée de la situation de perte de liaison et puisse assurer la résolution de conflits.
- (b) Les procédures de perte de liaison qui s'éloignent des procédures standards de perte de communication en IFR doivent être coordonnées au préalable avec la ou les unités ATS pertinentes et comprises dans la demande du PER ainsi que dans le manuel d'exploitation de l'exploitant du RPA.

- (c) À moins d'une autorisation contraire, les procédures en cas de perte de liaison doivent :
- (i) limiter le vol du RPA aux régions au-dessus de l'eau ou peu peuplées pour se rendre jusqu'à un point prédéterminé de perte de liaison en VLOS afin de rétablir la liaison;
 - (ii) éviter les demi-tours et/ou les modifications d'altitude imprévisibles;
 - (iii) éviter de situer les points d'attente en cas de perte de liaison dans une aire d'attente publiée, voie aérienne ou route aérienne.
- (d) Si la liaison n'est pas rétablie à l'intérieur d'une période prédéterminée indiquée dans la demande du PER, le RPA peut :
- (i) effectuer un atterrissage automatique;
 - (ii) se rendre jusqu'à un autre point de perte de liaison afin de rétablir la liaison C2;
 - (iii) se rendre jusqu'à un point d'interruption du vol.
- (e) Lorsque des exploitations du RPA multiples ou concomitantes sont prévues dans une même région, le demandeur de certificat doit prévoir un plan de séparation en cas de scénario de perte de liaison simultanée. Le plan d'élimination des conflits peut comprendre des altitudes différentes et un espacement horizontal assuré à l'aide de points de perte de liaison indépendants.

(4) Interruption du vol

- (a) Tous les systèmes RPA doivent disposer de redondances de système convenables et d'un fonctionnement indépendant afin d'assurer leur sécurité et leur prévisibilité globales.
- (b) Afin d'éviter une situation où l'aéronef télépiloté est à la dérive et de protéger les autres utilisateurs de l'espace aérien, les systèmes RPA ne comportant pas de redondances pourraient nécessiter un système d'interruption de vol indépendant pouvant être activé par le télépilote du RPA.

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

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

Article 46. Condition médicale et usage de drogue ou d'alcool.

- (1) Le titulaire d'une licence de télépilote s'abstient d'exercer les privilèges de sa licence et des qualifications connexes dès qu'il ressent l'une quelconque diminution de son aptitude physique ou mentale de nature à le mettre dans l'incapacité d'exercer ces privilèges correctement et en sécurité.
- (2) Nul ne peut piloter un aéronef télépiloté ou exploiter un système d'aéronef télépiloté s'il est ou semble être sous l'influence de:
- a. Alcool, substances psychoactives ; ou,

- b. Médicament qui pourrait affecter ses facultés d'une manière à compromettre la sécurité.

Article 47. Responsabilité du télépilote.

- (1) Le télépilote est directement responsable et a le pouvoir sur les opérations de l'aéronef télépilote.
- (2) Le télépilote doit s'assurer que l'aéronef télépilote ne nuit pas aux autres aéronefs, aux personnes ou aux biens même en cas de perte de contrôle de l'aéronef quelle que soit la raison.

CHAPITRE V : EXPLOITATIONS PRIVÉE, DE LOISIR ET SPORTIVE DE SYSTÈME D'AÉRONEF TÉLÉPILOTÉ

Article 48. Exploitation de loisir et Sportive de système d'aéronef télépiloté.

- (1) L'exploitation d'un système d'aéronef télépiloté à des fins de loisir et sportives doit être effectuée dans un club enregistré conformément à l'appendice III du présent règlement, et approuvé par l'Autorité.
- (2) L'autorisation donnée en vertu de l'alinéa 1. ci-dessus a une validité de douze (12) mois.
- (3) L'Autorité élabore un système d'approbation des clubs, y compris des exigences relatives à la composition, à la documentation et au règlement intérieur du club.
- (4) Les clubs visés à l'alinéa (1) doivent fournir à l'Autorité des détails sur leurs zones géographiques d'exploitation et leurs horaires de travail pour approbation.
- (5) L'Autorité doit séparer et notifier ces espaces aériens désignés, y compris les limitations, dans les NOTAM ou l'AIP pour être utilisés par les exploitants des système d'aéronef télépiloté.

Article 49. Instruction pour l'exploitation de loisir et sportive de système d'aéronef télépiloté.

- (1) Les clubs visés à l'article 50 ci-dessus doivent prescrire les exigences minimales de formation pour l'exploitation d'un système d'aéronef télépiloté dans le cadre du club.
- (2) Les exigences de formation visées à l'alinéa (1) ci-dessus doivent être documentées et soumises à l'Autorité pour acceptation.

CHAPITRE VI : SYSTÈME D'AÉRONEF TÉLÉPILOTÉ AUTONOME

Article 50. Utilisation d'un système d'aéronef télépiloté autonome

1. L'utilisation d'un système d'aéronef télépiloté autonome doit être strictement limitée aux missions du gouvernement comme les cas de secours ou d'urgence, les désastres, la recherche et le sauvetage, et d'autres missions opérationnelles gouvernementales.
2. Le président du Comité National de Sécurité de l'Aviation Civile (CNSAC) doit émettre une autorisation pour une période spécifique qui permet à l'entité gouvernementale d'exploiter un système d'aéronef télépiloté autonome, dans une zone particulière.
3. Le CNSAC doit prescrire les conditions et les limites pour l'exploitation autonome du système afin de s'assurer qu'elles ne compromettent pas la sécurité publique ou la sécurité d'autres opérations de l'aviation.
4. L'entité gouvernementale qui effectue des opérations d'un système d'aéronef télépiloté autonome doit se conformer aux conditions et limitations prescrites et à toute autre exigence opérationnelle.
5. L'exploitation du système d'aéronef télépiloté autonome doit être conforme aux règles de l'air applicables à tous les aéronefs dans l'espace aérien du Burundi.

CHAPITRE VII : EXIGENCES DE SÛRETÉ

Article 51. Exigences du programme de Sûreté

- (1) L'Exploitant d'un système d'aéronef télépiloté doit développer, et soumettre à l'acceptation de l'Autorité, des procédures de sûreté conformes au Règlement sur l'aviation civile en matière de sûreté.
- (2) L'Exploitant d'un système d'aéronef télépiloté doit spécifier les mesures de sûreté, les procédures et les pratiques à suivre par l'exploitant pour protéger les pilotes et les installations contre les actes d'intervention illicite.
- (3) L'exploitant de système d'aéronef télépiloté doit établir et maintenir des mesures de sûreté, y compris l'identification et la résolution des problèmes générés par des activités suspectes pouvant constituer une menace pour l'aviation civile:
 - (a) À une station de télépilotage;
 - (b) Sur le système; et
 - (c) Dans les installations placées sous le contrôle d'exploitation de système.
- (4) Les mesures de sûreté spécifiques visées l'alinéa 3. ci-dessus doivent prescrire des dispositions :
 - (a) Que les bâtiments/locaux utilisés pour la préparation, la conservation, le stationnement, y compris la station au sol, d'un système d'aéronef télépiloté, doivent être sûrs et sécurisés en tout temps contre tout accès non autorisé;
 - (b) Pour la protection des technologies de l'information essentielle et des systèmes de communication utilisés à l'exploitation contre toute ingérence susceptible de compromettre la sûreté de l'aviation civile;
 - (c) Pour la protection des documents de vol;
 - (d) Que les exploitants commerciaux qui demandent d'utiliser une caméra doivent inclure les détails de l'utilisation de la caméra dans la demande d'examen et d'approbation de sûreté ;
 - (e) Des exigences de contrôle et de fouille des endroits spécifiques à l'intérieur et à l'extérieur du système d'aéronef télépiloté; et
 - (f) Que les personnes engagées dans l'exploitation du système sont soumises à des vérifications récurrentes et sont formées de manière adéquate.

Article 52. Obligations de sûreté pour les exploitants de systèmes d'aéronef télépiloté.

- (1) L'exploitant de systèmes d'aéronef télépiloté est responsable de la sûreté d'exploitation du système, y compris les installations, le personnel et l'équipement associés.
- (2) L'Exploitant de systèmes d'aéronef télépiloté doit s'assurer que le système ou tout composant du système qui n'est plus utilisé est complètement désactivé ou détruit pour empêcher toute utilisation non autorisée.
- (3) L'Exploitant de systèmes d'aéronef télépiloté doit se conformer aux directives ou circulaires de sûreté délivrées par l'Autorité.

Article 53. Actes d'intervention illicite contre l'aviation civile.

- (1) L'exploitant doit avoir des procédures d'intervention pour le personnel d'exploitation face aux menaces et incidents impliquant l'exploitation d'un système d'aéronef télépiloté.

- (2) L'exploitant ou le propriétaire d'un système d'aéronef télépiloté doit s'assurer que les rapports sur les actes d'intervention illicite sont soumis rapidement à l'Autorité conformément au Règlement de l'aviation civile en matière de sûreté.

Article 54. Contrôle de sûreté pour le télépilote ou le propriétaire.

- (1) Dès réception d'une demande de licence de télépilote ou d'immatriculation d'un système d'aéronef télépiloté, l'Autorité vérifie la conformité et l'exactitude de la demande et fournit les informations du demandeur aux autorités de sûreté compétentes pour une vérification minutieuse de sûreté avant la délivrance du certificat.
- (2) L'Autorité ne délivre de certificat qu'aux personnes ayant subies une évaluation de menace à la sûreté menée par les organismes de sûreté compétents.
- (3) L'évaluation de la menace à la sécurité consiste à vérifier les paramètres de sûreté, y compris paramètres Interpol et internationaux, les listes de surveillance du terrorisme et d'autres sources pertinentes pour déterminer si une personne constitue ou peut constituer une menace pour la sûreté nationale et pour confirmer l'identité de la personne.
- (4) Si les organismes de sécurité compétents déterminent que le demandeur de certificat constitue un risque ou une menace pour la sûreté, l'Autorité doit refuser la demande.
- (5) Une licence de télépilote ou un certificat d'immatriculation dont le titulaire constitue une menace à la sûreté est amendé, modifié, suspendu ou révoqué sur base des constatations de sûreté par les organismes compétents.
- (6) Les organismes compétents de sûreté effectuent tous les 24 mois, des contrôles des antécédents et des casiers judiciaires de tout le personnel employé d'un système d'aéronef télépiloté.

Article 55. Mesures de sûreté pour l'exploitant ou le propriétaire d'un système d'aéronef télépiloté.

Le titulaire d'un certificat d'exploitant de système d'aéronef télépiloté délivré en vertu du présent règlement doit:

- (1) S'assurer que les systèmes d'aéronef télépiloté, non utilisés, sont conservés de manière sécurisée pour prévenir et détecter les interférences ou les utilisations non autorisées;
- (2) S'assurer que le système d'aéronef télépiloté est protégé contre les actes d'intervention illicite;
- (3) S'assurer que le système d'aéronef télépiloté est conservé et préparé pour les vols d'une manière qui empêche et détecte l'intrusion et assure l'intégrité du système;
- (4) Désigner un coordinateur de sûreté responsable de la mise en œuvre, de l'application et de la supervision des contrôles de sûreté; et
- (5) S'assurer que tout le personnel employé dans mise en place, la manutention et la conservation de l'aéronef télépiloté a reçu une formation de sensibilisation à la sûreté.

Article 56. Notification

- (1) Aucun aéronef télépiloté ne peut être lancé ou récupéré à partir d'une propriété publique ou privée sans le consentement du propriétaire du lieu.

- (2) Le pilote ou le propriétaire de l'aéronef télépiloté doit demander l'autorisation ou aviser les autorités compétentes avant de commencer les opérations.

Article 57. Vie privée et confidentialité.

- (1) Tout exploitant de système d'aéronef télépiloté équipé de caméra doit mener ses opérations de manière à respecter la vie privée des autres.
- (2) Il est interdit d'utiliser un aéronef télépiloté pour effectuer l'une quelconque des opérations suivantes:
- (a) Surveiller une personne sans son consentement;
 - (b) Surveiller un bien privé sans le consentement du propriétaire ;
 - (c) Photographier ou filmer un individu, sans son consentement, dans le but de publier ou de diffuser la photographie ou le cinéma. Cette exigence ne s'applique pas aux rassemblements ou événements publics.
- (3) L'équipement infrarouge ou autre équipement similaire d'imagerie thermique, installé sur un aéronef télépiloté, doit être exclusivement destiné à:
- (a) La recherche ou enquête scientifique;
 - (b) La cartographie et l'évaluation de la surface terrestre, y compris la surface des eaux
 - (c) La recherche et l'évaluation des cultures, du bétail ou des opérations agricoles;
 - (d) L'enquête et la gestion des forêts; et
 - (e) D'autres recherches similaires de la végétation ou de la faune.

CHAPITRE VIII : DISPOSITIONS GÉNÉRALES

Article 58. Archivage des dossiers.

- (1) L'Exploitant d'un système d'aéronef télépiloté doit assurer une conservation et une traçabilité fiables de toutes ses activités grâce à un archivage devant couvrir au minimum les éléments suivants:
 - (a) L'organisation de l'exploitant;
 - (b) Le système de gestion de la sécurité (SMS), selon les normes de l'OACI ;
 - (c) La formation et le contrôle des compétences du personnel;
 - (d) La documentation sur tous les processus-clé du système de gestion ;
 - (e) Les dossiers de maintenance ;
 - (f) Les dossiers de gestion de la sécurité et de la sûreté.
- (2) Les dossiers doivent être conservés dans des conditions assurant la protection contre les dégradations, la falsification et le vol.
- (3) Les dossiers identifiés à l'alinéa 1. ci-dessus doivent être à jour et suffisamment détaillés et les conditions d'expérience et de qualification doivent être respectées pour l'exploitation commerciales.

Article 59. Assurance.

- (1) Nul ne peut exploiter ou engager une autre personne à exploiter un système d'aéronef télépiloté que s'il dispose d'une police d'assurance pour les risques contre tiers.
- (2) L'exploitant d'un système d'aéronef télépiloté doit garder le certificat d'assurance, sous sa forme authentique, à l'emplacement de la gestion d'exploitation du système ou à un autre endroit spécifié par l'Autorité.

Article 60. Application au gouvernement et aux forces en visite au Burundi.

- (1) Le présent règlement s'applique à tout aéronef, sauf aux aéronefs militaires, appartenant ou exclusivement utilisés dans les services du gouvernement.
- (2) Sauf disposition contraire expresse, les autorités des forces de défense et de sécurité et les membres de toute force en visite ainsi que la propriété détenue ou utilisée aux fins d'une telle force doivent être exemptées de la disposition du présent règlement, comme si cette force en visite faisait partie de la force militaire du Burundi.

Article 61. Application extraterritoriale de la réglementation.

Sauf lorsque le contexte l'exige autrement, les dispositions du présent règlement doivent, dans la mesure où :

- (1) Elles s'appliquent à des aéronefs immatriculés au Burundi, s'appliquer à ces derniers où qu'ils soient;

- (2) Elles s'appliquent à d'autres aéronefs, s'appliquent à de tels aéronefs quand ils sont au Burundi ;
- (3) Elles interdisent d'exiger ou de réglementer l'accomplissement de toute chose par une personne, ou par l'intermédiaire d'un membre d'équipage de tout aéronef immatriculé au Burundi, être applicables à de telles personnes et équipage où qu'ils se trouvent ;
- (4) Elles interdisent d'imposer ou de réglementer l'accomplissement de toute chose en rapport avec tout aéronef immatriculé au Burundi par d'autres personnes, si ces dernières sont des citoyens du Burundi, s'appliquent à elles où qu'elles peuvent être.

Article 62. Rapports de contravention.

- (1) Toute personne qui prend connaissance d'une violation d'une ou plusieurs dispositions du présent règlement doit le signaler à l'Autorité.
- (2) L'Autorité doit déterminer la nature et le type de mesure applicable ou d'action à mener contre la contravention.

Article 63. Infractions et sanctions.

- (1) Toute personne qui contrevient à ce règlement encourt les peines et sanctions prévues par le Code pénal et le Code de l'aviation civile du Burundi ainsi que toutes autres lois ou réglementation en vigueur au Burundi.
- (2) Toute personne qui omet de se conformer au présent règlement dans les délais prescrits, commet une infraction et est passible, sur déclaration de culpabilité, d'une sanction telle que prévue par le Code de l'aviation civile du Burundi ainsi que d'autres textes réglementaires qui en découlent.

Article 64. Dispositions transitoires.

- (1) Tout certificat, licence, permis ou autorisation encore valides ou délivrés par l'Autorité avant l'entrée en vigueur du présent règlement restent valables jusqu'à leur expiration, révocation, annulation ou remplacement.
- (2) Nonobstant toute autre disposition du présent règlement, toute personne qui, à l'entrée en vigueur du présent règlement détient une licence, certificat, permis ou autorisation doit, dans une période de six mois à compter de l'entrée en vigueur, ou dans une période plus longue déterminée par le Ministre en charge de l'aviation civile par avis dans le B.O.B., se conformer aux dispositions du présent règlement ou cessera de détenir la licence, certificat, permis ou autorisation.
- (3) Toute personne qui ne parvient pas à se conformer aux dispositions de ce règlement pendant la période visée au point 2. ci-dessus est sanctionnée conformément aux lois et règlements en vigueur au Burundi.

Article 65. Entrée en vigueur.

- (1) La présente ordonnance entre en vigueur le jour de sa signature.

- (2) Le Directeur Général de l'Autorité de l'Aviation Civile du Burundi est chargé de l'application du présent règlement.

Fait à Bujumbura, le 22/10/2019

**LE MINISTRE DES TRANSPORTS, DES TRAVAUX PUBLICS,
DE L'EQUIPEMENT ET DE L'AMENAGEMENT DU TERRITOIRE**

Ir. Jean Bosco NTUNZWENIMANA,-

**APPENDICE I. FORMULAIRE DE DEMANDE DE CERTIFICAT D'EXPLOITANT
DE DRONE**

APPENDIX I. APPLICATION FORM FOR RPSA (DRONE) OPERATOR CERTIFICAT

(Article 40 du présent règlement)

<p>Ce formulaire est destiné au demandeur de certificat d'exploitant d'aéronef télépiloté, communément appelé « Drone », sur le territoire burundais.</p> <p><i>This form is intended for applicant for Remotely Piloted aircraft Systems (RPAS) Operator Certificate (ROC), in Burundi territory.</i></p>		
PARTIE I. DEMANDEUR/ APPLICANT		
Nom du demandeur <i>Name of the applicant</i>		
Numéro CNI / Numéro passeport <i>Identity card /Passeport number</i>		
Appellation de l'entité/nom commercial (société, institution ou organisme) <i>Entity name / trade name (company, institution or organization)</i>		
Adresse physique du demandeur / société, institution ou organisme <i>Physical address of the company, institution or organization</i>		
Numéro téléphone (mobile)/ Mobile phone		
Adresse e-mail/ e-mail adress		
PARTIE II. DÉTAILS SUR L'AÉRONEF TÉLÉPILOTÉ AIRCRAFT DETAILS		
1. Nom du constructeur/ <i>Manufacturer's name</i>		
2. Marque/ Model de l'aéronef télépiloté (décrit par le constructeur) <i>Model of RPAS (as described by the manufacturer)</i>		
3. Numéro de série <i>Serial number</i>		
4. Spécifications du drone <i>RPAS specifications</i>	a) Masse maximale au décollage <i>Maximum take-off weight</i>	kg
	b) Vitesse maximale <i>Max speed</i>	m/s
	c) Hauteur de vol maximum <i>Maximum height</i>	m

	d) Temps de vol maximum <i>Max flight time</i>	minutes
	e) Source d'alimentation <i>Power source</i>	
	f) Fréquence de travail <i>Operating frequency</i>	
5. Détails et type d'équipements embarqués (ex : caméra de surveillance, caméra infrarouge/thermique, etc.)		
6. Specification and type of embedded equipments (e.g. surveillance camera, night vision cameras or Infrared and similar thermal imaging/sensors technology, etc.)		
7. Durée de l'activité (ne dépassant pas 3 mois) <i>Duration of the activity (no more than 3 months)</i>		
PARTIE III. PERSONNE DESIGNÉE PAR LE DEMANDEUR POUR TÉLÉPILOTER L'AÉORNEF PERSON DESIGNATED BY THE APPLICANT TO CONTROL THE AIRCRAFT		
Nom /Name		
Numéro CNI / Numéro de passeport <i>Identity card /Passport number</i>		
Adresse/Adress		
PARTIE IV. DOCUMENTS À JOINDRE À LA DEMANDE DOCUMENTS TO BE ENCLOSED WITH THE APPLICATION		
1. 1 copie de la CNI ou du passeport du demandeur <i>1 copy of applicant's CNI or passport</i>		
2. 1 copie de la CNI ou du passeport du télépilote (si différent du demandeur) <i>1 CNI copy or passport of the remote pilot (if different to applicant)</i>		
3. Une justification de la demande : Arguments techniques et/ou économiques ou d'intérêt public <i>Justification of the request : with technical arguments and / or economic or public interest</i>		
4. Pièces justificatives d'analyses des risques faites par le demandeur <i>Risk analysis made by the applicant</i>		
5. Pièces justificatives des mesures de protection des tiers prises par le demandeur <i>Compensatory measures vouchers taken by the applicant</i>		

<p>6. Traitement des pannes : Pièces justificatives des actions correctrices possible en cas d'évènements :</p> <ul style="list-style-type: none"> - pouvant conduire à la sortie (en latérale ou verticale) du volume d'évolution - pouvant conduire à la chute du drone. <p><i>Failures treatment: Supporting documents corrective actions possible in case of events:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - which can lead to the output (lateral or vertical) of the evolution volume - which can lead to the fall of the drone. 	
<p>7. Autorisation du Ministère de l'Intérieur <i>Authorisation from the Ministry for Home Affairs</i></p>	
<p>8. Autorisation du Ministère de la Sécurité Publique <i>Authorisation from the Ministry for Public Security</i></p>	
<p>9. Autorisation du Ministère en charge de la Défense Nationale <i>Authorisation from the Ministry for National Defense</i></p>	
<p>10. Document justifiant la formation théorique du télépilote (ex-licence du télépilote) <i>Document justifying the theoretical training of the remote pilot (ex; license of the remote pilot)</i></p>	
<p>11. Déclaration de Niveau de Compétence du télépilote (DNC) <i>Declaration of Competence Level of the remote pilote</i></p>	
<p>12. Manuel d'exploitation <i>Operations Manual</i></p>	
<p>13. Manuel d'utilisation de l'aéronef <i>Aircraft operating manual</i></p>	
<p>14. Manuel d'entretien de l'aéronef <i>Aircraft Maintenance Manual</i></p>	
<p>15. Démonstration du bon fonctionnement de tous les éléments de sécurité exigés pour le vol prévu <i>Demonstration of the proper functioning of all the security elements required for the planned flight.</i></p>	
<p>16. Planification de vol / Flight planing</p>	
<p>17. Fréquence radio/ Radio frequency</p>	
<p>18. Délimitation de zone de travail (centré sur un point de coordonnées connues). <i>Delimitation of working area (centered on a point of known coordinates).</i></p>	
<p>19. Preuve de paiement de redevances liées à la délivrance d'une autorisation d'exploitation en vertu de l'Ordonnance ministérielle relative à la redevance aéronautique <i>Proof of payment of right related to the operation's permit, with reference to the ministerial order related to aeronautical charges.</i></p>	
<p>20. Demande de publication de NOTAM <i>Request for publication of NOTAM</i></p>	
<p>21. Assurance couvrant tous les dommages liés à l'activité <i>Insurance covering all damage related to the activity</i></p>	

22. Fourniture d'un compte-rendu à l'AACB après l'opération <i>Provision of a report to BCAA after the operation.</i>	
PARTIE V. OBSERVATIONS DIVERSES / VARIOUS OBSERVATIONS	

Je soussigné M., postulant à une autorisation particulière pour l'aéronef, déclare que les informations contenues dans ce dossier sont exactes.

Me, undersigned, applying for specific authorization for the aircraft, declare that all the information contained in this application are accurate.

Date :

Signature :

Note : Ce formulaire sera déposé à l'Autorité de l'Aviation Civile de Burundi, accompagné des documents/renseignements requis complets. Le traitement d'une demande peut prendre jusqu'à 15 jours ouvrables selon le cas. Tout dossier incomplet sera irrecevable et ne sera en aucun cas traité.

Note: This form will be filed with the Burundi Civil Aviation Authority, accompanied by the documents / information required complete. The processing of an application may take up to 15 working days, depending on the case. Any incomplete file will be inadmissible and will under no circumstances be processed.

PARTIEVI. RÉSERVÉ A L'AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE DU BURUNDI RESERVED FOR THE BURUNDI CAA	
N° de référence de la demande <i>Application reference N°</i>	
Date de réception de la demande <i>Date received</i>	
Nom et Titre de l'Inspecteur <i>Inspector name and title</i>	
Signature	
Observations de l'AACB <i>Observations by Burundi CAA</i>	
N° d'autorisation <i>Authorization N°</i>	
Date :	RESPONSABLE DU DOSSIER
	LE DIRECTEUR GÉNÉRAL

Fait à Bujumbura, le 22/10/2019

**LE MINISTRE DES TRANSPORTS, DES TRAVAUX PUBLICS,
DE L'EQUIPEMENT ET DE L'AMENAGEMENT DU TERRITOIRE**

Ir. Jean Bosco NTUNZWENIMANA,-

APPENDICE II : MANUEL D'EXPLOITATION DE SYSTÈME D'AÉRONEF TÉLÉPILOTÉ

(Article 39 du présent règlement)

Le manuel d'exploitation doit inclure les éléments indiqués ci-dessous, à moins d'une approbation différente par l'Autorité.

Partie A – Généralités

1. introduction

- a. L'objet et portée du manuel.
- b. Une déclaration indiquant que le manuel est conforme aux règlements et exigences applicables de l'Autorité et aux termes et conditions du CERTIFICAT D'EXPLOITANT DE SYSTÈME D'AÉRONEF TÉLÉPILOTÉ applicable.
- c. Une déclaration indiquant que le manuel contient des instructions d'exploitation que le personnel concerné doit respecter dans l'exercice de ses fonctions.
- d. Une liste des manuels faisant parties du manuel d'exploitation.
- e. Une liste et une brève description des différentes parties du manuel d'exploitation, de leur contenu, de leur domaine d'application et de leur utilisation.
- f. La responsabilité du contenu manuel.
- g. La responsabilité des amendements.
- h. La liste des pages effectives.
- i. La diffusion des manuels et des amendements

2. Système de gestion de la sécurité

- a. La politique de sécurité.
- b. La description du système de gestion de la sécurité (SMS).
- c. Les politiques d'investigation des accidents.

3. Système de qualité

Description du système de qualité adopté

4. Organisation de la gestion

- a. Une description de la structure organisationnelle, y compris l'organisation générale de l'entreprise et l'organisation du département d'exploitation. La relation entre le département d'exploitation et les autres départements de l'entreprise, en particulier, l'ordre hiérarchique et de redevabilité de tous les services et sections, etc., en rapport avec la sécurité d'exploitation de système d'aéronef télépiloté, doivent être indiqués.
- b. Les devoirs et responsabilités du Dirigeant responsable.
- c. Les devoirs et responsabilité du personnel de gestion désigné.
- d. Les devoirs et responsabilités du télépilote.
- e. Les devoirs et responsabilités du personnel d'appui
- f. Une description des objectifs, des procédures et des responsabilités nécessaires pour exercer un contrôle d'exploitation en matière de sécurité des vols.

5. Documentation

- a. Documents requis dans l'exploitation de système d'aéronef télépiloté

- b. Période de conservation et de rétention des documents

Partie B - Informations sur le fonctionnement de système d'aéronef télépiloté

1. Informations sur l'équipage

- a. Composition de l'équipage de conduite
- b. Exigences de qualification du télépilote et de l'équipe de soutien
- c. Compétences médicales
- d. Exploitation de systèmes de système d'aéronef télépiloté différents

2. Exploitation de système d'aéronef télépiloté

- a. Emplacement et évaluation du site d'exploitation
 - Gestion des risques
 - Pré-notification
 - Autorisation du site
 - Préparation et entretien de l'équipement, et limitations du aéronef télépiloté
- b. Communications
- c. Météo
- d. Procédures sur le site et procédures avant-vol
 - Inspection du site
 - Choix de la zone d'opérations et du dégagement
 - Briefing de l'équipage
 - Chargement de l'équipement
 - Préparation et assemblage correct du système d'aéronef télépiloté
 - Vérifications avant-vol du système d'aéronef télépiloté et de l'équipement
 - Démarrage, décollage, en vol, atterrissage, coupure

3. Gestion des vols de aéronef télépiloté

- a. Contrôles d'assemblage et de fonctionnement.
- b. Vérifications avant vol.
- c. Procédures normales de vol.
- d. Vérifications en vol associées aux systèmes pertinents.
- e. Procédures anormales.
- f. Procédures d'urgence (aéronef télépiloté, système de contrôle, incendie, accidents).

4. Manuel d'utilisation de système d'aéronef télépiloté

Partie C – Zones géographiques, Routes et aérodromes

1. Zones d'exploitation
2. Planification et évaluation du site d'exploitation
3. Autorisations, y compris les autorisations de site

Partie D – Formation

1. Programmes de formation et de contrôle de l'équipage du système d'aéronef télépiloté
2. Programmes de formation et de contrôle du personnel autre que l'équipage
3. Programmes de formation périodique

4. Exigences supplémentaires de formation selon l'exploitation proposée.

Vu pour être annexé à l'ordonnance ministérielle n°720/2009 du 22/10/2019 portant mise en application du Code de l'aviation civile du Burundi en matière de systèmes d'aéronefs télépilotés

**LE MINISTRE DES TRANSPORTS, DES TRAVAUX PUBLICS,
DE L'EQUIPEMENT ET DE L'AMENAGEMENT DU TERRITOIRE**

Ir. Jean Bosco NTUNZWENIMANA,-

**APPENDICE III : DIRECTIVES D'EXPLOITATION POUR LES CLUBS DE
SYSTÈMES AÉRONEF TÉLÉPILOTÉ**

(Article 48 du présent règlement)

Les exigences suivantes s'appliquent aux clubs qui ont l'intention d'utiliser le système d'aéronef télépiloté à des fins de sport et loisirs, conformément aux articles 59 et 60 du présent règlement.

Dispositions générales

1. Le club de système d'aéronef télépiloté doit être enregistré conformément aux dispositions relatives à l'enregistrement des clubs au Burundi pour qu'il soit reconnu et approuvé par l'Autorité.
2. Aucun club de système d'aéronef télépiloté ne peut mener une exploitation sans l'approbation de l'Autorité;
3. Le club est tenu d'élaborer un manuel d'exploitation qui contient:
 - a. L'administration des membres;
 - b. Les exigences de formation de ses membres;
 - c. Les procédures et lignes directrices de l'exploitation ;
 - d. les types d'exploitation;
 - e. L'équipement utilisé; et
 - f. Disposition pour la sûreté de l'exploitation
 - g. Les mécanismes de notification des incidents et accidents d'exploitation de système d'aéronef télépiloté.

Administration du club

4. La direction du club doit s'assurer que les membres:
 - a. Ont reçu une formation adéquate pour les opérations;
 - b. Sont informés des règlements, politiques et procédures en vigueur;
 - c. Adhèrent aux pratiques commerciales sécuritaires dans leurs activités ;
 - d. Connaissent les restrictions d'espace aérien applicables dans la zone d'exploitation approuvée ;
 - e. Connaissent et satisfont les exigences de formation du club.

Responsabilité de la direction du club

5. Le dirigeant du club doit:
 - a. Obtenir le consentement du propriétaire ou de la personne responsable de la zone d'exploitation.
 - b. S'assurer que le statut de reconnaissance du club est à jour auprès de l'Autorité
 - c. Développer et rendre opérationnels le programme et le plan de formation ses membres;

- d. Avoir une liste à jour des membres de leur système d'aéronef télépiloté et leurs détails;
- e. Tenir un registre ou une base de données de tous les accidents et incidents survenus dans sa zone de juridiction;
- f. S'assurer que son personnel est dûment qualifié et compétent pour s'acquitter de ses tâches et responsabilités;
- g. Avoir des Procédures pour faire face aux cas d'incident, d'accident, d'urgence médicale ou de perte de contrôle d'un système d'aéronef télépiloté.
- h. Arrêter immédiatement toutes les opérations dans les cas de non satisfaction des exigences d'exemption, ou si la sécurité des personnes, des biens ou d'autres aéronefs est menacée.
- i. S'assurer que les activités du club n'interfèrent pas avec celles l'aviation civile;
- j. Respecter les lois du Burundi à tous les niveaux ;
- k. Faire une inspection de leur système d'aéronef télépiloté sur le site avant chaque vol pour s'assurer qu'il sont sécurisé.

Vu pour être annexé à l'ordonnance ministérielle n°720/2009 du 22/10/2019 portant mise en application du Code de l'aviation civile du Burundi en matière de systèmes d'aéronefs télépilotés

**LE MINISTRE DES TRANSPORTS, DES TRAVAUX PUBLICS,
DE L'EQUIPEMENT ET DE L'AMENAGEMENT DU TERRITOIRE**

Ir. Jean Bosco NTUNZWENIMANA,-

APPENDICE IV: CERTIFICAT D'EXPLOITANT DE SYSTÈME D'AÉRONEF**TÉLÉPILOTÉ**

(Article 32 du présent Règlement)

CERTIFICAT D'EXPLOITATION DE SYSTEME D'AERONEF TELEPILOTE		
1	État de l'exploitant : ² Service de délivrance : ³	1
CERTIFICAT D'EXPLOITANT DE SYSTÈME D'AÉRONEF TÉLÉPILOTÉ N° : ⁴	Nom de l'exploitant : ⁶	Point de contact d'exploitation : ¹⁰ Les détails relatifs au contact, où la direction de l'exploitation peut être contactée sans retard indu, figurent à _____ ¹¹
	Faisant affaire sous le nom de : ⁷	
	Date d'expiration : ⁵	
	Adresse de l'exploitant : ⁸	
	Téléphone : ⁹	
	Télécopie :	
	Courriel :	
Le présent certificat confirme que _____ ¹² est autorisé à effectuer de l'exploitation de systèmes d'aéronef télépiloté conformément à son manuel d'exploitation et à _____ ¹³		
Date de délivrance :		
Nom et signature :		
Titre :		

Note :

1. À l'usage de l'AACB.
2. Remplacer par le nom de l'État de l'exploitant.
3. Remplacer par l'identification du service de délivrance de l'État de l'exploitant.
4. Numéro particulier du certificat d'exploitant de système d'aéronef télépiloté tel que délivré par l'AACB.

5. Date après laquelle le certificat d'exploitant de système d'aéronef télépiloté n'est plus valide (jour-mois-année).
6. Remplacer par le nom déposé de l'exploitant.
7. Nom commercial de l'exploitant, s'il est différent. Noter « faisant affaire sous le nom de » avant le nom commercial.
8. Adresse du bureau principal de l'exploitant.
9. Numéros de téléphone et de télécopieur du bureau principal de l'exploitant, y compris l'indicatif du pays. Courriel à fournir, si cela est disponible.
10. Les détails relatifs au contact comprennent les numéros de téléphone et de télécopieur, y compris l'indicatif du pays, et l'adresse électronique où la direction de l'exploitation ou le télépilote peut être contactée sans retard pour ce qui a trait aux opérations de vol, à la navigabilité, à la compétence du télépilote, selon le cas.
11. Indiquer le document contrôlé, en possession du télépilote, dans lequel figurent les détails relatifs au contact.
12. Nom enregistré de l'exploitant.
13. Indiquer la référence à la réglementation appropriée de l'aviation civile.
14. Date de délivrance du certificat d'exploitant de système d'aéronef télépiloté (jour, mois, année).
15. Titre, nom et signature du représentant de la Régie. Un cachet officiel peut en outre être apposé sur le certificat d'exploitant de système d'aéronef télépiloté (identification du service de délivrance de l'État de l'exploitant).

Vu pour être annexé à l'ordonnance ministérielle n°720/2009 du 22/10/2019 portant mise en application du Code de l'aviation civile du Burundi en matière de systèmes d'aéronefs télépilotés

**LE MINISTRE DES TRANSPORTS, DES TRAVAUX PUBLICS,
DE L'EQUIPEMENT ET DE L'AMENAGEMENT DU TERRITOIRE**

Ir. Jean Bosco NTUNZWENIMANA,-

TABLE DES MATIÈRES

INSCRIPTION DES AMENDEMENTS.....	2
HISTORIQUE DES AMENDEMENTS.....	3
LISTE DE REFERENCE.....	4
Article 1. Dénomination.....	6
Article 2. Définitions.....	6
Article 3. Domaine d'application.....	12
CHAPITRE II : CATÉGORISATION ET IMMATRICULATION	14
Article 4. Catégorisation et classification des aéronefs télépilotés.....	14
Article 5. Conditions d'éligibilité pour exploiter un système d'aéronef télépilote. .	14
Article 6. Immatriculation des systèmes d'aéronefs télépilotés.....	15
Article 7. Etat de navigabilité des systèmes d'aéronefs télépilotés.....	15
CHAPITRE III : EXPLOITATION DES SYSTÈMES D'AÉRONEFS	
TÉLÉPILOTÉS.....	16
Article 8. Obligations des propriétaires et exploitants de systèmes d'aéronefs	
télépilotes	16
Article 9. Autorisation des vols et opérations des d'aéronefs télépilotes.....	16
Article 10. Exploitation en zone interdite ou en zone règlementée.....	16
Articles 11. Limites d'utilisation d'un système d'aéronefs télépilotes	17
Article 12. Certification du télépilote de système d'aéronefs télépilotes.....	17
Article 13. Notification d'incident/accident relatif à l'exploitation d'un système	
d'aéronef télépilote.....	17
Article 14. Autorisation des systèmes d'aéronefs télépilotes pour un usage privé ..	17
Article 15. Détection et évitement.....	19
Article 16. Commande et contrôle	19
Article 17. Communication avec les services de la circulation aérienne (ATC)	19
Article 18. Examen des lieux	19
Article 19. Opérations dans le voisinage d'un aérodrome.	20
Article 20. Opérations dans le circuit d'aérodrome.	20
Article 21. Opérations se déroulant dans un environnement fermé	20
Article 22. Commande d'un système d'aéronef télépilote à partir d'un véhicule en	
déplacement.....	21
Article 23. Exploitation dangereuse.	21
Article 24. Transport de marchandises dangereuses.	21
Article 25. Vol en vue direct du télépilote.	22
Article 26. Exploitation multiple de systèmes d'aéronef télépilote.	22
Article 27. Opérations à proximité d'un aéronef : règles de priorité.	22
Article 28. Exploitation en zone peuplée.	22
Article 29. Familiarisation, inspection et actions avant-vol d'un aéronef télépilote.	22
Article 30. Annulation, suspension ou modification de l'autorisation.	23
CHAPITRE IV : EXPLOITATION COMMERCIALE DE SYSTÈME D'AÉRONEF	
TÉLÉPILOTÉ.....	24

Article 31. Certification d'exploitant du système d'aéronef télépiloté.	24
Article 32. Conformité du certificat d'exploitant du système d'aéronef télépiloté..	24
Article 33. Demande d'un certificat d'exploitant de système d'aéronef télépiloté. .	24
Article 34. Délivrance d'un certificat d'exploitant de système d'aéronef télépiloté.	25
Article 35. Validité et renouvellement d'un certificat d'exploitant de système d'aéronef télépiloté.....	25
Article 36. Amendement du certificat d'exploitant de système d'aéronef télépiloté.	25
Article 37. Surveillance, inspections et tests.....	26
Article 38. Personnel requis pour l'exploitation commerciale d'un système d'aéronef télépiloté.....	26
Article 39. Manuel d'exploitation.....	26
Article 40. Autorisation d'opérations d'un système d'aéronef télépiloté à but lucratif.	26
Article 41. Certification des pilotes professionnels DE système d'aéronef télépiloté	28
Article 42. Validité d'une licence de pilote de système d'aéronef télépiloté.....	28
Article 43. Instruction pour l'exploitation commerciale de système d'aéronef télépiloté.....	29
Article 44. Exigences en matière d'instruments et d'équipement.	29
Article 45. Situations d'urgence.....	29
Article 46. Condition médicale et usage de drogue ou d'alcool.	30
Article 47. Responsabilité du télépilote.	31
CHAPITRE V : EXPLOITATIONS PRIVÉE, DE LOISIR ET SPORTIVE DE SYSTÈME D'AÉRONEF TÉLÉPILOTÉ	32
Article 48. Exploitation de loisir et Sportive de système d'aéronef télépiloté.....	32
Article 49. Instruction pour l'exploitation de loisir et sportive de système d'aéronef télépiloté.....	32
CHAPITRE VI : SYSTÈME D'AÉRONEF TÉLÉPILOTÉ AUTONOME	33
Article 50. Utilisation d'un système d'aéronef télépiloté autonome.....	33
CHAPITRE VII : EXIGENCES DE SÛRETÉ	34
Article 51. Exigences du programme de Sûreté.....	34
Article 52. Obligations de sûreté pour les exploitants de systèmes d'aéronef télépiloté.....	34
Article 53. Actes d'intervention illicite contre l'aviation civile.	34
Article 54. Contrôle de sûreté pour le télépilote ou le propriétaire.....	35
Article 55. Mesures de sûreté pour l'exploitant ou le propriétaire d'un système d'aéronef télépiloté.....	35
Article 56. Notification	35
Article 57. Vie privée et confidentialité.....	36
CHAPITRE VIII : DISPOSITIONS GÉNÉRALES	37
Article 58. Archivage des dossiers.....	37
Article 59. Assurance.	37
Article 60. Application au gouvernement et aux forces en visite au Burundi.....	37
Article 61. Application extraterritoriale de la réglementation.	37

Article 62. Rapports de contravention.....	38
Article 63. Infractions et sanctions.....	38
Article 64. Dispositions transitoires.	38
Article 65. Entrée en vigueur.	38
APPENDICE I. FORMULAIRE DE DEMANDE DE CERTIFICAT D'EXPLOITANT DE DRONE	40
APPENDICE II : MANUEL D'EXPLOITATION DE SYSTÈME D'AÉRONEF TÉLÉPILOTÉ	45
APPENDICE III : DIRECTIVES D'EXPLOITATION POUR LES CLUBS DE SYSTÈMES AÉRONEF TÉLÉPILOTÉ	47
APPENDICE IV: CERTIFICAT D'EXPLOITANT DE SYSTÈME D'AÉRONEF TÉLÉPILOTÉ	50