

Décrets, arrêtés, circulaires

TEXTES GÉNÉRAUX

MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DE L'ÉNERGIE, DU DÉVELOPPEMENT DURABLE ET DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE

Arrêté du 18 juillet 2008 modifiant l'arrêté du 3 mars 2006 modifié relatif aux règles de l'air et aux services de la circulation aérienne et l'arrêté du 6 juillet 1992 modifié relatif aux procédures pour les organismes rendant les services de la circulation aérienne aux aéronefs de la circulation aérienne générale (RCA/3)

NOR : DEVA0810558A

Le ministre d'Etat, ministre de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de l'aménagement du territoire, et la ministre de l'intérieur, de l'outre-mer et des collectivités territoriales,

Vu la convention relative à l'aviation civile internationale du 7 décembre 1944, ensemble les protocoles qui l'ont modifiée, et notamment le protocole du 30 septembre 1977 concernant le texte authentique quadrilingue de ladite convention publiée par le décret n° 2007-1027 du 15 juin 2007 ;

Vu le code de l'aviation civile, et notamment les articles D. 131-1 à D. 131-10 ;

Vu l'arrêté du 6 juillet 1992 modifié relatif aux procédures pour les organismes rendant les services de la circulation aérienne aux aéronefs de la circulation aérienne générale ;

Vu l'arrêté du 3 mars 2006 modifié relatif aux règles de l'air et aux services de la circulation aérienne ;

Vu l'accord du directoire de l'espace aérien en date du 11 avril 2008,

Arrêtent :

Art. 1^{er}. – L'annexe « Règles de l'air » à l'arrêté du 3 mars 2006 susvisé est modifiée comme suit :

I. – Au chapitre 1^{er} « Définitions » :

a) La définition « Accord ADS » est remplacée par ce qui suit :

« Accord ADS-C : plan de compte rendu qui fixe les conditions qui régissent les comptes rendus de données ADS-C (c'est-à-dire les données nécessaires à l'organisme des services de la circulation aérienne et la fréquence des comptes rendus ADS-C, qui doivent être convenues avant l'emploi de l'ADS-C dans la fourniture de services de la circulation aérienne).

Note. – Les modalités d'un accord ADS-C sont échangées entre le système sol et l'aéronef au moyen d'un contrat ou d'une série de contrats. » ;

b) Après la définition « Bureau NOTAM international » sont ajoutées les définitions suivantes :

« Calendrier : système de référence temporel discret qui sert de base à la définition de la position temporelle avec une résolution de un jour (norme ISO 19108, Information géographique. – Schéma temporel). »

« Calendrier grégorien : calendrier d'usage courant. Introduit en 1582 pour définir une année qui soit plus proche de l'année tropique que celle du calendrier julien (norme ISO 19108, Information géographique. – Schéma temporel).

Note. – Le calendrier grégorien comprend des années ordinaires de 365 jours et des années bissextiles de 366 jours, divisées en douze mois consécutifs. » ;

c) La définition des conditions météorologiques de vol à vue (VMC) est remplacée par ce qui suit :

« Conditions météorologiques de vol à vue (VMC) :

– de jour : conditions météorologiques, exprimées en fonction de la visibilité, de la distance par rapport aux nuages et du plafond, égales ou supérieures aux minimums spécifiés ;

Note. – Les minimums spécifiés figurent au chapitre 3 de la présente annexe.

– de nuit : ces conditions météorologiques sont précisées à l'appendice 5 (VFR de nuit en avion et en ballon) de la présente annexe et dans l'arrêté du 1^{er} juillet 1983 portant réglementation du vol VFR de nuit pour les hélicoptères. » ;

d) La définition des organismes des services de la circulation aérienne est remplacée par ce qui suit :

« Organisme des services de la circulation aérienne : terme générique désignant, selon le cas, un organisme du contrôle de la circulation aérienne, un centre d'information de vol, un bureau de piste des services de la circulation aérienne ou un organisme AFIS. » ;

e) Après la définition « Organisme transféreur » est ajoutée la définition suivante :

« Performances de communication requises (RCP) : énoncé des performances auxquelles doivent satisfaire les communications opérationnelles effectuées pour exécuter des fonctions ATM déterminées. » ;

f) Après la définition « Planeur » est ajoutée la définition suivante :

« Point chaud : endroit sur l'aire de mouvement d'un aérodrome où il y a déjà eu des collisions ou des incursions sur piste et où les pilotes et les conducteurs doivent exercer une plus grande vigilance. » ;

g) La définition « Surveillance dépendante automatique (ADS) » est supprimée ;

h) Après la définition « Suggestion de manœuvre d'évitement » sont ajoutées les définitions suivantes :

« Surveillance dépendante automatique en mode contrat (ADS-C) : moyen par lequel les modalités d'un accord ADS-C sont échangées entre le système sol et l'aéronef, par liaison de données, et qui spécifie les conditions dans lesquelles les comptes rendus ADS-C débiteront et les données qu'ils comprendront.

Note. – Le terme abrégé « contrat ADS » est utilisé couramment pour désigner un contrat d'événement ADS, un contrat ADS à la demande, un contrat périodique ADS ou un mode d'urgence. » ;

« Surveillance dépendante automatique en mode diffusion (ADS-B) : 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. » ;

i) Après la définition « Système anticollision embarqué (ACAS) » est ajoutée la définition suivante :

« Système de gestion de la sécurité : approche systémique de la gestion de la sécurité comprenant les structures organisationnelles, responsabilités, politiques et procédures nécessaires. » ;

j) Après la définition « Tour de contrôle d'aérodrome (TWR) » est ajoutée la définition suivante :

« Type de RCP : étiquette (par exemple, RCP 240) représentant les valeurs attribuées aux paramètres RCP pour le temps de transaction, la continuité, la disponibilité et l'intégrité des communications. » ;

k) La définition de la visibilité au sol est remplacée par ce qui suit :

« Visibilité au sol : visibilité sur un aérodrome, communiquée par un observateur accrédité ou par des systèmes automatiques. » ;

II. – Au chapitre 2 « Domaine d'application des règles de l'air » à la fin du 2.3.2, les mots : « d'un aérodrome de dégagement » sont remplacés par les mots : « d'une solution alternative » ;

III. – Au chapitre 3 « Règles générales » :

a) La note après le 3.2 « Prévention des collisions » est supprimée et remplacée par ce qui suit :

« Aucune disposition des présentes règles ne dégage le pilote commandant de bord d'un aéronef de la responsabilité de prendre les mesures les plus propres à éviter une collision, y compris les manœuvres anticollisions fondées sur des avis de résolution émis par l'équipement ACAS.

Note 1. – Il importe d'exercer une vigilance à bord de l'aéronef en vue de déceler les risques de collision, quels que soient le type du vol et la classe de l'espace aérien dans lequel l'aéronef évolue, et au cours des évolutions sur l'aire de mouvement d'un aérodrome.

Note 2. – Les procédures d'utilisation de l'ACAS, qui décrivent en détail les responsabilités du pilote commandant de bord, figurent dans les PANS-OPS (Doc OACI 8168), volume I, VIII^e partie, chapitre 3.

Note 3. – Des spécifications d'emport d'équipement ACAS figurent dans l'annexe 6 de l'OACI, 1^e partie, chapitre 6, et 2^e partie, chapitre 6. » ;

b) Le 3.2.2 est remplacé par ce qui suit :

« 3.2.2. Priorité de passage.

L'aéronef qui a la priorité de passage conserve son cap et sa vitesse. » ;

c) Après le 3.4.2 sont ajoutées les dispositions suivantes :

« 3.4.3. Le signaleur a la responsabilité d'effectuer des signaux de guidage normalisés clairs et précis à l'intention des aéronefs, en utilisant les signaux décrits à l'appendice 1 de la présente annexe.

3.4.4. Personne ne guide un aéronef sans avoir été formé et qualifié pour remplir la fonction de signaleur et sans avoir reçu l'approbation nécessaire de l'autorité compétente.

3.4.5. Le signaleur porte un gilet distinctif fluorescent permettant à l'équipage de conduite de l'identifier comme étant la personne chargée de l'opération de guidage.

3.4.6. Pendant les heures du jour, tout le personnel au sol participant à l'opération de guidage utilise des bâtons, des raquettes ou des gants fluorescents. De nuit ou par faible visibilité, il utilise des bâtons lumineux. » ;

d) Dans la note du 3.6.3.1.1, les mots : « transmission SSR sur le mode C » sont remplacés par les mots : « transmission ADS-B ou SSR mode C » ;

e) Au 3.6.5.2, après la première phrase sont ajoutés les mots : « L'aéronef cherche à établir les communications avec l'organisme compétent du contrôle de la circulation aérienne par tous les autres moyens disponibles. » ;

f) Le premier alinéa du 3.7 « Intervention illicite » est numéroté 3.7.1 et, dans la note 3, les mots : « équipés de SSR » sont remplacés par les mots : « dotés d'un équipement SSR, ADS-B ou ADS-C » ;

g) Il est ajouté un 3.7.2 rédigé comme suit :

« 3.7.2. Le pilote commandant de bord d'un aéronef qui est l'objet d'une intervention illicite cherche à atterrir dès que possible sur l'aérodrome approprié le plus proche ou sur l'aérodrome désigné par l'autorité compétente, sauf si la situation à bord l'en empêche.

Note 1. – Les obligations des administrations nationales à l'égard des aéronefs au sol qui sont l'objet d'une intervention illicite figurent à l'annexe 17 de l'OACI, chapitre 5, paragraphe 5.2.4.

Note 2. – Voir le 2.4 pour ce qui est de l'autorité du pilote commandant de bord d'un aéronef. » ;

h) Dans le tableau 3-1, le mot : « AGL » est remplacé par le mot : « ASFC » et, à la fin du tableau, les mots : « AGL = au-dessus de la surface (*above ground level*) » sont remplacés par les mots « ASFC = au-dessus du sol ou de l'eau (*above surface*) » ;

IV. – Au chapitre IV « Règles de vol à vue », au 2^e tiret du b du 4.6, les mots : « dans le cadre d'un vol d'instruction en avion » sont remplacés par les mots : « dans le cadre d'un vol d'instruction » ;

V. – Dans le tableau « Principales différences avec l'annexe 2 de l'OACI », au chapitre 1^{er} « Définitions », est ajouté ce qui suit :

FRANCE	COMMENTAIRE	OACI
Organisme des services de la circulation aérienne : terme générique désignant, selon le cas, un organisme du contrôle de la circulation aérienne, un centre d'information de vol, un bureau de piste des services de la circulation aérienne ou un organisme AFIS.	L'organisme AFIS n'est pas défini par l'OACI.	Organisme des services de la circulation aérienne : terme générique désignant, selon le cas, un organisme du contrôle de la circulation aérienne, un centre d'information de vol, ou un bureau de piste des services de la circulation aérienne.

VI. – A l'appendice 1 « Signaux » :

a) Dans le tableau 4.1.1 « Instructions », supprimer le barré sur le mot : « à » ;

b) Au 5.1 du chapitre 5 « Signaux de circulation au sol » sont ajoutées les notes suivantes :

« *Note 5.* – Dans le texte, le mot : “bâtons” peut aussi désigner des gants ou des raquettes fluorescents (utilisés de jour seulement).

« *Note 6.* – Le mot : “signaleur” peut aussi désigner la fonction de placier. » ;

VII. – A l'appendice 2 « Interception » :

a) Au 1.3, après les mots : « radar secondaire de surveillance » sont ajoutés les mots : « ou l'ADS-B » ;

b) Au 2.1, après l'alinéa d est ajouté l'alinéa suivant :

« e) S'il est doté d'un équipement ADS-B ou ADS-C, activer la fonction d'urgence appropriée, si une telle fonction est disponible, à moins qu'il ne reçoive des instructions contraires de l'organisme compétent des services de la circulation aérienne. » ;

VIII. – A l'appendice 3 « Tableaux des niveaux de croisière », les mots : « RCA1 – Appendice 3 » sont supprimés ;

IX. – A l'appendice 5 « VFR de nuit » :

a) Le deuxième tiret du 1.4.2 est remplacé par ce qui suit :

« – vols entre deux aérodromes (*) pour lesquels le service du contrôle d'approche est assuré par le même organisme du contrôle de la circulation aérienne, dans les limites de l'espace aérien relevant de son autorité ;

(*) L'aérodrome de départ peut être aussi l'aérodrome de destination. » ;

b) Le titre du 2.6 est remplacé par « Radiocommunications » ;

c) A la fin du 2.6, est ajouté l'alinéa suivant :

« Un pilote en vol VFR de nuit évoluant en vol local assure une veille radiotéléphonique. En l'absence d'organisme de la circulation aérienne, il indique en auto-information, au premier appel d'un autre pilote sur la fréquence, sa position, son altitude et ses intentions. »

Art. 2. – L'annexe « Services de la circulation aérienne » à l'arrêté du 3 mars 2006 susvisé est modifiée comme suit :

I. – Au chapitre 2 « Généralités » :

a) Les paragraphes suivants : 2.8, 2.9, 2.10, 2.11, 2.12, 2.13, 2.14, 2.15, 2.16, 2.17, 2.18, 2.19, 2.20, 2.21, 2.22, 2.23, 2.24, 2.25, 2.26, 2.27 et 2.28 sont respectivement renumérotés comme suit : 2.9, 2.10, 2.11, 2.12, 2.13, 2.14, 2.15, 2.16, 2.17, 2.18, 2.19, 2.20, 2.21, 2.22, 2.23, 2.24, 2.25, 2.26, 2.27, 2.29 et 2.30 ;

b) Il est ajouté un 2.8 rédigé comme suit :

« 2.8. Performances de communication requises (RCP).

2.8.1. Les types de RCP sont prescrits par l'autorité compétente. Le cas échéant, les types de RCP sont prescrits sur la base d'accords régionaux de navigation aérienne.

2.8.2. Le type de RCP prescrit correspond aux services de la circulation aérienne fournis dans l'espace aérien considéré.

Note. – Des renseignements sur les types de RCP applicables et les procédures correspondantes figurent dans le Manuel sur les performances de communication requises (RCP) (Doc OACI 9869). » ;

c) A la fin du 2.16 « Coordination entre l'exploitant et les services de la circulation aérienne » est ajoutée la note suivante :

« *Note.* – Dans le cas des aéronefs qui sont l'objet d'une intervention illicite, voir 2.23.3. » ;

d) A la fin du 2.17 « Coordination entre les autorités de la défense et les services de la circulation aérienne » est ajoutée la note suivante :

« *Note.* – Dans le cas des aéronefs qui sont l'objet d'une intervention illicite, voir 2.23.3 et 2.24.1.3. » ;

e) Le c de la note du 2.23.1 est remplacé par ce qui suit :

« c) Utiliser la fonction d'urgence absolue et/ou de situation urgente appropriée de l'ADS-B ou de l'ADS-C ; et/ou » ;

f) Il est ajouté un 2.23.3 rédigé comme suit :

« 2.23.3. Lorsque l'on sait ou croit qu'un aéronef est l'objet d'une intervention illicite, les organismes ATS, conformément aux procédures adoptées sur le plan local, en informent immédiatement l'autorité compétente désignée par l'État et échangent les renseignements nécessaires avec l'exploitant ou son représentant accrédité.

Note 1. – Un aéronef égaré ou non identifié peut être considéré comme étant l'objet d'une intervention illicite. Voir au 2.24.1.3.

Note 2. – Des procédures relatives au traitement des aéronefs égarés ou non identifiés figurent au 2.24.1.

Note 3. – Des procédures plus précises concernant l'intervention illicite figurent dans les PANS-ATM (Doc OACI 4444), chapitre 15, 15.1.3. » ;

g) A la fin du 2.24.1 « Aéronef égaré ou non identifié » est ajoutée la note suivante :

« *Note 3.* – Un aéronef égaré ou non identifié peut être considéré comme étant l'objet d'une intervention illicite. » ;

h) Il est ajouté un 2.24.1.3 rédigé comme suit :

« 2.24.1.3. Si un organisme ATS considère qu'un aéronef égaré ou non identifié est peut-être l'objet d'une intervention illicite, l'autorité compétente désignée par l'État en est immédiatement informée, conformément aux procédures adoptées sur le plan local. »

i) Le 2.27 « Gestion de la sécurité des services ATS » est remplacé par ce qui suit :

« 2.27. Gestion de la sécurité.

2.27.1. Le prestataire de services de la circulation aérienne établit un programme de sécurité en vue de réaliser un niveau de sécurité acceptable dans la fourniture des services ATS.

2.27.2. Le niveau de sécurité acceptable à réaliser est déterminé par l'autorité nationale de surveillance.

Note. – Des éléments indicatifs sur les programmes de sécurité et la définition de niveaux de sécurité acceptables figurent dans le supplément E de l'annexe 11 de l'OACI et dans le Manuel de gestion de la sécurité (MGS) (Doc OACI 9859).

2.27.3. L'autorité compétente exige, dans le cadre du programme de sécurité, que les prestataires de services de la circulation aérienne mettent en œuvre un système de gestion de la sécurité acceptable, qui, au minimum : a) Identifie les risques en matière de sécurité ; b) Assure la mise en œuvre des mesures correctives nécessaires au maintien d'un niveau de sécurité acceptable ; c) Assure la surveillance continue et l'évaluation régulière du niveau de sécurité existant ; d) Vise à l'amélioration continue du niveau d'ensemble de la sécurité.

2.27.4. Un système de gestion de la sécurité définit clairement les lignes de responsabilité en matière de sécurité dans l'ensemble de l'organisation du prestataire de services de la circulation aérienne, notamment la responsabilité directe des cadres supérieurs en matière de sécurité.

Note. – Des éléments indicatifs sur les systèmes de gestion de la sécurité figurent dans le Manuel de gestion de la sécurité (MGS) (Doc OACI 9859), et des procédures connexes, dans les PANS-ATM (Doc OACI 4444).

2.27.5. Toute modification significative du système ATS qui aurait des incidences sur la sécurité, notamment la mise en œuvre d'un minimum de séparation réduit ou d'une nouvelle procédure, n'est réalisée qu'après qu'il

a été démontré par une évaluation de la sécurité qu'un niveau de sécurité acceptable sera respecté et que les usagers ont été consultés. Au besoin, l'autorité responsable veille à ce que des dispositions soient prises pour assurer une surveillance post-mise en œuvre afin de vérifier que le niveau de sécurité défini est respecté en permanence.

Note 1. – Lorsque, du fait de la nature du changement, le niveau de sécurité acceptable ne peut pas être exprimé en termes quantitatifs, l'évaluation de la sécurité peut se fonder sur le jugement opérationnel.

Note 2. – La conformité aux dispositions des 2.27.1, 2.27.2, 2.27.3, 2.27.4 et 2.27.5 est couverte :

- par la conformité au règlement (CE) n° 2096/2005 du 20 décembre 2005 établissant les exigences communes pour la fourniture de services de navigation aérienne, en ce qui concerne les prestataires de services de la circulation aérienne fournissant des services en France métropolitaine ;
- par la conformité aux dispositions de l'arrêté du 28 octobre 2004 relatif à l'utilisation de systèmes de management de la sécurité par les prestataires de services de la gestion du trafic aérien, en ce qui concerne les prestataires de services de la circulation aérienne fournissant des services dans les espaces aériens d'outre-mer exploités par l'administration française. » ;

j) Il est ajouté un 2.28 rédigé comme suit :

« 2.28. Systèmes de référence communs.

2.28.1. Système de référence horizontal.

Le système géodésique mondial 1984 (WGS-84) est utilisé comme système de référence horizontal (géodésique) pour la navigation aérienne. Les coordonnées géographiques aéronautiques (latitude et longitude) communiquées sont exprimées selon le référentiel géodésique WGS-84.

Note. – Le Manuel du système géodésique mondial 1984 (WGS-84) (Doc OACI 9674) contient des éléments indicatifs complets sur le WGS-84.

2.28.2. Système de référence vertical.

Le niveau moyen de la mer (MSL), qui donne la relation entre la hauteur liée à la gravité (altitude) et une surface appelée géoïde, est utilisé comme système de référence vertical pour la navigation aérienne.

Note. – La forme du géoïde est celle qui, mondialement, suit de près le niveau moyen de la mer. Par définition, le géoïde représente la surface équipotentielle du champ de gravité terrestre qui coïncide avec le MSL au repos prolongé de façon continue à travers les continents.

2.28.3. Système de référence temporel.

2.28.3.1. Le système de référence temporel utilisé pour la navigation aérienne est le calendrier grégorien et le temps universel coordonné (UTC).

2.28.3.2. L'emploi d'un système de référence temporel différent est signalé dans la partie GEN 2.1.2 de la publication d'information aéronautique (AIP). »

II. – Au chapitre 3 « Service du contrôle de la circulation aérienne » :

a) A la fin du paragraphe 3.3.3, il est ajouté un g comme suit :

« g) Sur la piste d'un aérodrome contrôlé. » ;

b) Il est ajouté un 3.3.4.1 et un 3.3.4.2 rédigés comme suit :

« 3.3.4.1. Pour tout espace aérien où un minimum de séparation verticale réduit de 300 m (1 000 ft) est appliqué entre le niveau de vol 290 et le niveau de vol 410 inclus, un programme est établi, sur une base régionale, pour surveiller les performances de tenue d'altitude des aéronefs volant aux niveaux en question, afin d'assurer que la mise en application et la poursuite de l'application de ce minimum de séparation verticale respectent les objectifs de sécurité. La couverture des moyens de surveillance mis en œuvre dans le cadre de ce programme est suffisante pour permettre de surveiller les types d'aéronef visés de tous les exploitants qui utilisent l'espace aérien RVSM.

3.3.4.2. Des dispositions sont prises, par accord interrégional, pour la mise en commun, entre les régions, des données issues des programmes de surveillance.

Note. – Des éléments indicatifs relatifs à la séparation verticale et à la surveillance des performances de tenue d'altitude figurent dans le Manuel sur la mise en œuvre d'un minimum de séparation verticale de 300 m (1 000 ft) entre les niveaux de vol 290 et 410 inclus (Doc 9574). » ;

c) Au 3.6.2.2.1, après les mots : « données radar » et « observations radar » sont ajoutés les mots : « ou ADS-B » ;

d) Au 3.6.2.2.2, le mot : « ADS » est remplacé par le mot : « ADS-C ».

III. – Au chapitre 4 « Service d'information de vol », le 4.3.10 « Emploi des messages OFIS dans les transmissions dirigées du type demande/réponse » est supprimé.

IV. – Au chapitre 6 « Moyens de télécommunication nécessaires aux services de la circulation aérienne » :

a) Le 6.1.1.2 est renuméroté 6.1.1.3 ;

b) Il est ajouté un 6.1.1.2 rédigé comme suit :

« 6.1.1.2. Lorsque des types de RCP sont prescrits pour des fonctions ATS, tout organisme ATM, outre l'équipement requis en vertu de 6.1.1.1, est doté d'un équipement de communication qui lui permet de respecter les types de RCP prescrits.

Note. – Des renseignements sur les RCP et les procédures correspondantes, ainsi que des éléments indicatifs sur le processus d'homologation, figurent dans le Manuel des performances de communication requises (RCP) (Doc OACI 9869). Ce document contient aussi des renvois à d'autres documents publiés par des États et des organismes internationaux sur les systèmes de communication et les RCP. » ;

c) Il est ajouté un 6.2.1.2 rédigé comme suit :

« 6.2.1.2. Lorsque des types de RCP sont prescrits pour des fonctions ATM, tout organisme ATS, outre l'équipement requis en vertu de 6.2.1.1, est doté d'un équipement de communication qui lui permet de respecter les types de RCP prescrits.

Note. – Des renseignements sur les RCP et les procédures correspondantes, ainsi que des éléments indicatifs sur le processus d'homologation, figurent dans le Manuel des performances de communication requises (RCP) (Doc OACI 9869). Ce document contient aussi des renvois à d'autres documents publiés par des États et des organismes internationaux sur les systèmes de communication et les RCP. » ;

d) Après le 6.2.2.2 est ajouté ce qui suit :

« (x) § 6.2.2.2. Différence OACI, voir tableau récapitulatif » ;

e) Au a du 6.2.2.3.1, les mots : « transfert de contrôle radar » sont remplacés par les mots : « transfert de contrôle au moyen du radar ou de l'ADS-B » ;

f) Après le 6.2.2.3.3 est ajouté ce qui suit :

« (x) § 6.2.2.3.3. Différence OACI, voir tableau récapitulatif » ;

g) Au 6.2.3.1.2, les mots : « au moyen de données radar ou ADS » sont remplacés par les mots : « au moyen de données radar, ADS-B ou ADS-C » ;

h) Après le 6.2.3.5 est ajouté ce qui suit :

« (x) § 6.2.3.5. Différence OACI, voir tableau récapitulatif.

6.2.3.6. (Réservé.)

(x) § 6.2.3.6. Différence OACI, voir tableau récapitulatif » ;

i) Après le 6.3.1.2 est ajouté ce qui suit :

« (x) § 6.3.1.2. Différence OACI, voir tableau récapitulatif » ;

j) Après le 6.3.1.3 est ajouté ce qui suit :

« (x) § 6.3.1.3. Différence OACI, voir tableau récapitulatif » ;

k) Après le 6.4 est ajouté ce qui suit :

« (x) § 6.4. Différence OACI, voir tableau récapitulatif. »

V. – Au chapitre 7 « Renseignements nécessaires aux services de la circulation aérienne » :

a) Au 7.1.2.1, les mots : « renseignements SIGMET et AIRMET, les comptes rendus en vol spéciaux, les observations et les prévisions météorologiques les plus récentes » sont remplacés par les mots : « renseignements météorologiques indiqués dans l'annexe 3 de l'OACI, appendice 9, 1.3 » ;

b) Au 7.1.3.1, les mots : « les observations et les prévisions météorologiques les plus récentes » sont remplacés par les mots : « les renseignements météorologiques indiqués dans l'annexe 3 de l'OACI, appendice 9, 1.2 » ;

c) Au 7.1.4.1, les mots : « les observations et les prévisions météorologiques les plus récentes » sont remplacés par les mots : « les renseignements météorologiques indiqués dans l'annexe 3 de l'OACI, appendice 9, 1.1 » ;

d) Après le 7.1.4.6 est ajouté ce qui suit :

« (x) § 7.1.4.6. Différence OACI, voir tableau récapitulatif ».

VI. – A l'appendice 2 « Principes régissant l'établissement et l'identification des points significatifs », après la première phrase du 3.4 est ajoutée la phrase suivante :

« Lorsqu'il est nécessaire de déplacer un point significatif, un nouveau nom de code lui est attribué. Si des noms de code particuliers sont conservés pour être affectés à des emplacements différents, ils ne seront pas réutilisés avant une période d'au moins six mois. »

VII. – A l'appendice 3 « Principes régissant l'identification des itinéraires normalisés de départ et d'arrivée et des procédures correspondantes » :

a) Après le 2.1.1 est ajouté ce qui suit :

« (x) § 2.1.1. Différence OACI, voir tableau récapitulatif » ;

b) Après le 5.1 est ajouté ce qui suit :

« (x) § 5.1. Différence OACI, voir tableau récapitulatif » ;

- c) Après le 5.2 est ajouté ce qui suit :
« (x) § 5.2. Différence OACI, voir tableau récapitulatif » ;
- d) Après le 5.3 est ajouté ce qui suit :
« (x) § 5.3. Différence OACI, voir tableau récapitulatif » ;
- e) Après le 6.1.1 est ajouté ce qui suit :
« (x) § 6.1.1. Différence OACI, voir tableau récapitulatif » ;
- f) Après le 6.4.1 est ajouté ce qui suit :
« (x) § 6.4.1. Différence OACI, voir tableau récapitulatif. »

VIII. – A l'appendice 4 « Classes d'espace aérien ATS. – Services assurés et prescriptions de vol » :

a) Dans la case à l'intersection de la 4^e ligne (« classe C. – VFR ») et de la 4^e colonne (« Services assurés »), au 1, les mots : « service du contrôle pour séparation entre vols IFR » sont remplacés par les mots : « service du contrôle pour séparation entre vols IFR et vols VFR » ;

b) Dans la 5^e colonne (« Limitation de vitesse »), les mots : « Sans objet » sont remplacés par les mots : « 250 kt VI au-dessous de 3050 m (10 000 ft) AMSL ».

IX. – Le tableau « Principales différences avec l'annexe 11 de l'OACI » est remplacé par ce qui suit :

FRANCE	COMMENTAIRE	OACI
2.6. Classification des espaces aériens.		2.6. Classification des espaces aériens.
2.6.1. – Classe A. « Seuls les vols IFR sont admis ; il est fourni un service de contrôle de la circulation aérienne à tous les vols et la séparation est assurée entre tous. Sur dérogation obtenue auprès de l'autorité ATS compétente et après obtention d'une clairance, un aéronef en vol VFR peut évoluer dans un espace de classe A. Dans ce cas : – une séparation est assurée entre ce vol VFR et les vols IFR ; – une information de trafic est fournie à ce vol VFR sur les autres vols VFR dûment autorisés. »	En France, possibilité pour les vols VFR d'évoluer dans un espace de classe A sur dérogation obtenue auprès de l'autorité ATS compétente et après obtention d'une clairance.	2.6.1. – Classe A. « Seuls les vols IFR sont admis ; il est fourni un service de contrôle de la circulation aérienne à tous les vols et la séparation est assurée entre tous. »
2.6.1. – Classe C. « (...) au-dessus du FL 195, les vols VFR : * en espace aérien réservé (TSA, TRA ou CBA) ; * exceptionnellement, selon les dispositions particulières convenues avec l'autorité ATS compétente. En dehors des espaces aériens réservés (TSA, TRA ou CBA) pour lesquels les services rendus sont fixés par la voie de l'information aéronautique, il est fourni un service de contrôle de la circulation aérienne à tous les vols et la séparation est assurée entre vols IFR et entre vols IFR et vols VFR. Les vols VFR sont séparés des vols IFR et, sauf dispositions contraires au-dessus du FL 195, reçoivent des informations de trafic relatives aux autres vols VFR. »	En France, les vols VFR ne peuvent être admis en classe C, au-dessus du FL 195, que sous certaines conditions.	2.6.1. – Classe C. « Les vols IFR et VFR sont admis. »
2.8. Création et désignation des organismes assurant les services de la circulation aérienne.		2.8. Création et désignation des organismes assurant les services de la circulation aérienne.
2.8.3. Sur certains aérodromes non contrôlés, des organismes rendant le service d'information de vol d'aérodrome (AFIS) assurent le service d'information de vol et le service d'alerte au bénéfice des aéronefs évoluant dans la circulation d'aérodrome.	Pas d'organisme AFIS défini dans l'annexe 11 de l'OACI. Cependant, la notion est définie dans la Doc 9713 de l'OACI (<i>Vocabulaire de l'aviation civile internationale</i>).	NIL.
2.12. Création et identification des routes ATS.		2.12. Création et identification des routes ATS.
2.12.1. Lors de la création de routes ATS, il est prévu un espacement sûr entre routes ATS adjacentes.	En France, seul l'espacement sûr est prévu.	2.12.1. Lors de la création de routes ATS, il sera prévu un espace aérien protégé le long de chaque route ATS ainsi qu'un espacement sûr entre routes ATS adjacentes.

FRANCE	COMMENTAIRE	OACI
2.19. Données aéronautiques.		2.19. Données aéronautiques.
2.19.2. L'intégrité des données aéronautiques est maintenue (...): a) Données critiques : données dont l'utilisation, si elles sont altérées, entraîne une forte probabilité que la sécurité de la poursuite du vol et de l'atterrissage d'un aéronef soit sérieusement compromise, avec un risque de catastrophe ; b) Données essentielles : données dont l'utilisation, si elles sont altérées, entraîne une faible probabilité que la sécurité de la poursuite du vol et de l'atterrissage d'un aéronef soit sérieusement compromise, avec un risque de catastrophe ; c) Données ordinaires : données dont l'utilisation, si elles sont altérées, entraîne une très faible probabilité que la sécurité de la poursuite du vol et de l'atterrissage d'un aéronef soit sérieusement compromise, avec un risque de catastrophe.	En France, les niveaux d'intégrité des données ne sont pas repris.	2.19.2. L'intégrité des données aéronautiques est maintenue (...): a) Données critiques, niveau d'intégrité de 1×10^{-8} : données dont l'utilisation, si elles sont altérées, entraîne une forte probabilité que la sécurité de la poursuite du vol et de l'atterrissage d'un aéronef soit sérieusement compromise, avec un risque de catastrophe ; b) Données essentielles, niveau d'intégrité de 1×10^{-5} : données dont l'utilisation, si elles sont altérées, entraîne une faible probabilité que la sécurité de la poursuite du vol et de l'atterrissage d'un aéronef soit sérieusement compromise, avec un risque de catastrophe ; c) Données ordinaires, niveau d'intégrité de 1×10^{-3} : données dont l'utilisation, si elles sont altérées, entraîne une très faible probabilité que la sécurité de la poursuite du vol et de l'atterrissage d'un aéronef soit sérieusement compromise, avec un risque de catastrophe.
2.19.3. (Réservé.)	En France, les dispositions concernant le CRC ne sont pas reprises.	2.19.3. La protection des données aéronautiques électroniques stockées ou en transit est surveillée de façon intégrale par contrôle de redondance cyclique (CRC). Pour protéger le niveau d'intégrité des données aéronautiques critiques ou essentielles, suivant la classification indiquée en 2.19.2, on applique aux premières un algorithme CRC de 32 bits et aux secondes un algorithme CRC de 24 bits.
2.25. Importance de l'heure dans les services de la circulation aérienne.		2.25. Importance de l'heure dans les services de la circulation aérienne.
2.25.2. Les organismes des services de la circulation aérienne sont équipés d'horloges qui indiquent les heures et les minutes et qui sont clairement visibles de chaque poste d'exploitation dans l'organisme intéressé.	En France, les secondes ne sont pas affichées.	2.25.2. Les organismes des services de la circulation aérienne sont équipés d'horloges qui indiquent les heures, les minutes et les secondes et qui sont clairement visibles de chaque poste d'exploitation dans l'organisme intéressé.
3.1. Bénéficiaires.		3.1. Bénéficiaires.
Le service du contrôle de la circulation aérienne est assuré : e) Aux vols VFR de nuit dans les conditions fixées par l'appendice 5 de l'annexe 1 « Règles de l'air ».	Il n'existe pas d'appendice 5 pour le VFR de nuit dans l'annexe 11 de l'OACI.	NIL.
3.3. Fonctionnement du service du contrôle de la circulation aérienne.		3.3. Fonctionnement du service du contrôle de la circulation aérienne.
3.3.3. Les autorisations émises par les organismes du contrôle de la circulation aérienne assurent la séparation : (...) c) Entre les vols IFR et les vols VFR : - dans l'espace aérien de classe C ; - dans l'espace aérien de classe A, si le vol VFR a obtenu une dérogation pour pénétrer et évoluer dans cet espace.	Pour l'OACI, seuls les IFR sont admis en classe A (cf. § 2.6.1).	3.3.3. Les autorisations émises par les organismes du contrôle de la circulation aérienne assurent la séparation : (...) c) Entre les vols IFR et les vols VFR dans l'espace aérien de classe C ;
e) (Réservé.)	En France, les organismes du contrôle n'assurent pas la séparation entre VFR spéciaux.	e) Entre les vols VFR spéciaux, lorsque l'autorité ATS compétente le prescrit.
f) Entre les vols IFR et les vols VFR de nuit.	En France, les organismes du contrôle assurent la séparation entre IFR et VFR de nuit.	NIL.
g) Sur la piste d'un aérodrome contrôlé.	En France, les organismes du contrôle assurent la séparation sur la piste d'un aérodrome contrôlé.	NIL.
3.6. Transfert de contrôle.		3.6. Transfert de contrôle.

FRANCE	COMMENTAIRE	OACI
3.6.1.2. Entre un organisme assurant le contrôle régional et un organisme assurant le contrôle d'approche, ou entre deux organismes assurant le contrôle d'approche.	Le transfert de contrôle entre deux organismes assurant le contrôle d'approche n'est pas prévu par l'OACI.	3.6.1.2. Entre un organisme assurant le contrôle régional et un organisme assurant le contrôle d'approche.
4.2.2. Portée du service d'information de vol.		4.2.2. Portée du service d'information de vol.
b) Les risques de collision, pour les aéronefs évoluant dans les espaces aériens des classes C, D, E, F et G ; ces renseignements ne se rapportent qu'aux aéronefs dont la présence est connue et qui pourraient constituer un risque de collision pour l'aéronef informé ; ils sont parfois incomplets et les services de la circulation aérienne ne sont pas en mesure d'accepter l'obligation de les émettre à tout moment ou de se porter garants de leur exactitude ;	En France, la note 1 du 4.2.2 a été intégrée dans la norme 4.2.2 b, et la note 2 a été renumérotée en conséquence.	b) Les risques de collision, pour les aéronefs évoluant dans les espaces aériens des classes C, D, E, F et G ;
4.2.4. Outre les renseignements indiqués en 4.2.1 et 4.2.2, le service d'information de vol assuré aux aéronefs évoluant en VFR comprend, sur demande du pilote, les renseignements disponibles sur la circulation et les conditions météorologiques le long de la route lorsque ces conditions risquent de rendre impossible la poursuite du vol selon les règles de vol à vue.	En France, ces renseignements ne sont donnés que sur demande du pilote.	4.2.4. Le service d'information de vol assuré aux aéronefs évoluant en VFR comprend, outre les renseignements indiqués en 4.2.1 et 4.2.2, les renseignements disponibles sur la circulation et les conditions météorologiques le long de la route lorsque ces conditions risquent de rendre impossible la poursuite du vol selon les règles de vol à vue.
5.1. Mise en œuvre.		5.1. Mise en œuvre.
5.1.3. Lorsqu'un aéronef se trouvant sous le contrôle d'une tour de contrôle d'aérodrome, d'un centre de contrôle d'approche ou évoluant dans la circulation d'aérodrome d'un aérodrome doté d'un organisme AFIS, est en difficulté, cette tour, ce centre ou cet organisme AFIS avertit immédiatement le centre d'information de vol ou le centre de contrôle régional responsable, qui prévient à son tour le centre de coordination de sauvetage ; (...)	Ajout de dispositions concernant les organismes AFIS pour la France.	5.1.3. Lorsqu'un aéronef se trouvant sous le contrôle d'une tour de contrôle d'aérodrome ou d'un centre de contrôle d'approche est en difficulté, cette tour ou ce centre avertit immédiatement le centre d'information de vol ou le centre de contrôle régional responsable, qui prévient à son tour le centre de coordination de sauvetage ; (...)
5.1.3.1.	Ajout de dispositions concernant les organismes AFIS pour la France.	5.1.3.1.
6.2.2. Communications à l'intérieur d'une région d'information de vol.		6.2.2. Communications à l'intérieur d'une région d'information de vol.
6.2.2.1.1. c) Les tours de contrôle d'aérodrome ou organismes AFIS ;	Ajout de dispositions concernant les organismes AFIS pour la France.	6.2.2.1.1. c) Les tours de contrôle d'aérodrome ;
6.2.2.1.2. b) Tours de contrôle d'aérodrome ou organismes AFIS ;	Ajout de dispositions concernant les organismes AFIS pour la France.	6.2.2.1.2. b) Tours de contrôle d'aérodrome ;
6.2.2.1.3. (...) avec la tour ou les tours de contrôle d'aérodrome, ou organismes AFIS.	Ajout de dispositions concernant les organismes AFIS pour la France.	6.2.2.1.3. (...) avec la tour ou les tours de contrôle d'aérodrome.
6.2.2.1.4. Une tour de contrôle d'aérodrome ou organisme AFIS (...).	Ajout de dispositions concernant les organismes AFIS pour la France.	6.2.2.1.4. Une tour de contrôle d'aérodrome (...).
6.2.2.2. Un centre de contrôle d'approche, une tour de contrôle d'aérodrome et un organisme AFIS (...).	Ajout de dispositions concernant les organismes AFIS pour la France.	6.2.2.2. Un organisme de contrôle d'approche et une tour de contrôle d'aérodrome (...).
6.2.2.3.3. (Réservé.)	En France, ces dispositions ne sont pas reprises.	6.2.2.3.3. Dans tous les cas où le transfert automatique de données à destination et/ou en provenance d'ordinateurs des services de la circulation aérienne est nécessaire, des moyens appropriés d'enregistrement automatique seront mis en œuvre.

FRANCE	COMMENTAIRE	OACI
6.2.3.5. (Réservé.)	En France, ces dispositions ne sont pas reprises.	6.2.3.5. Dans tous les cas où l'échange automatique des données entre ordinateurs des services de la circulation aérienne est nécessaire, des moyens appropriés d'enregistrement automatique seront mis en œuvre.
6.2.3.6. (Réservé.)	En France, ces dispositions ne sont pas reprises.	6.2.3.6. Les enregistrements de données et de communications qui ont été effectués en application de 6.2.3.5 seront conservés pendant une période d'au moins 30 jours.
6.3.1.2. (Réservé.)	En France, ces dispositions ne sont pas reprises.	6.3.1.2. Lorsque les conditions le justifient, des voies distinctes de communications seront mises en œuvre pour le contrôle de la circulation des véhicules sur l'aire de manœuvre, et des moyens d'enregistrement automatique seront prévus sur toutes ces voies.
6.3.1.3. (Réservé.)	En France, ces dispositions ne sont pas reprises.	6.3.1.3. Les enregistrements de communications qui ont été effectués en application de 6.3.1.2 seront conservés pendant une période d'au moins 30 jours.
6.4. (Réservé.)	En France, ces dispositions ne sont pas reprises.	6.4. Service de radionavigation aéronautique. 6.4.1. Enregistrement automatique des données de surveillance. 6.4.1.1. Les données de surveillance provenant des équipements radar primaire et secondaire ou d'autres systèmes (par exemple, ADS-B, ADS-C), utilisés comme aides aux services de la circulation aérienne, seront automatiquement enregistrées afin qu'elles puissent servir aux enquêtes sur les accidents et incidents, aux recherches et au sauvetage, au contrôle de la circulation aérienne ainsi qu'à l'évaluation des systèmes de surveillance et à la formation sur ces systèmes. 6.4.1.2. Les enregistrements automatiques seront conservés pendant une période d'au moins trente jours. Les enregistrements intéressants des enquêtes sur des accidents ou incidents seront conservés plus longtemps, jusqu'à ce qu'il soit évident qu'ils ne sont plus nécessaires.
7.1.4. Tours de contrôle d'aérodrome ou organismes AFIS.	Ajout de dispositions concernant les organismes AFIS pour la France.	7.1.4. Tours de contrôle d'aérodrome.
7.1.4.1.	Ajout de dispositions concernant les organismes AFIS pour la France.	7.1.4.1.
7.1.4.2.	Ajout de dispositions concernant les organismes AFIS pour la France.	7.1.4.2.
7.1.4.3.	Ajout de dispositions concernant les organismes AFIS pour la France.	7.1.4.3.
7.1.4.4.	Ajout de dispositions concernant les organismes AFIS pour la France.	7.1.4.4.
7.1.4.6. (Réservé.)	En France, ces dispositions ne sont pas reprises.	7.1.4.6. La tour de contrôle de l'aérodrome recevra les renseignements sur les cisaillements du vent susceptibles de nuire aux aéronefs sur la trajectoire d'approche ou de décollage ou en approche indirecte, ou aux avions en roulement à l'atterrissage ou au décollage.
7.2. Renseignements sur l'état des aérodromes et sur l'état opérationnel des installations et services associés.		7.2. Renseignements sur l'état des aérodromes et sur l'état opérationnel des installations et services associés.
Les tours de contrôle d'aérodrome ou organismes AFIS, (...).	Ajout de dispositions concernant les organismes AFIS pour la France.	Les tours de contrôle d'aérodrome (...).

FRANCE	COMMENTAIRE	OACI
7.3. Renseignements sur l'état de fonctionnement des aides à la navigation.		7.3. Renseignements sur l'état de fonctionnement des aides à la navigation.
<p>7.3.1. A compter du 1^{er} janvier 2007, les organismes ATS sont tenus au courant de l'état opérationnel :</p> <ul style="list-style-type: none"> - des aides radio à la navigation indispensables à l'approche intermédiaire et à l'approche finale, à l'atterrissage, au décollage et au départ initial (1^{er} moyen d'aide utilisé au départ), à l'exclusion de l'état de la constellation satellitaire ; - des aides visuelles suivantes, lorsque l'approche est localisée sur l'aérodrome : balisage d'approche (y compris PAPI), balisage de la piste, balisage de la circulation à la surface (y compris barres d'arrêt et panneaux de signalisation) et balisage d'obstacles indispensables pour l'exécution d'une procédure de départ, d'approche aux instruments ou d'approche à vue. 	En France, les aides à la navigation dont l'état opérationnel est connu des organismes ATS sont en moins grand nombre et précisées.	7.3.1. Les organismes ATS sont tenus au courant de l'état opérationnel des aides non visuelles à la navigation et des aides visuelles indispensables aux procédures de décollage, de départ, d'approche et d'atterrissage qui sont implantées dans la zone dont ils ont la charge, ainsi que de celui des aides visuelles et non visuelles indispensables à la circulation à la surface.
Appendice 3. – Principes régissant l'identification des itinéraires normalisés de départ et d'arrivée et des procédures correspondantes.		Appendice. 3 – Principes régissant l'identification des itinéraires normalisés de départ et d'arrivée et des procédures correspondantes.
<p>2.1.1. L'indicatif en langage clair d'un itinéraire normalisé de départ ou d'arrivée est composé :</p> <ul style="list-style-type: none"> a) Du mot « départ » ou « arrivée » suivi b) Des mots « à vue », si l'itinéraire est destiné à être emprunté par des aéronefs utilisés conformément aux règles de vol à vue (VFR), eux-mêmes suivis c) D'un indicateur de base, lui-même suivi d) D'un indicateur de validité, lui-même suivi e) D'un indicateur d'itinéraire, au besoin. 	Mise en conformité avec l'arrêté Radiotéléphonie du 27 juin 2000.	<p>2.1.1. L'indicatif en langage clair d'un itinéraire normalisé de départ ou d'arrivée est composé :</p> <ul style="list-style-type: none"> a) D'un indicateur de base, suivi b) D'un indicateur de validité, lui-même suivi c) D'un indicateur d'itinéraire, au besoin, lui-même suivi d) Du mot « départ » ou « arrivée », lui-même suivi e) Des mots « à vue », si l'itinéraire est destiné à être emprunté par des aéronefs utilisés conformément aux règles de vol à vue (VFR).
<p>5.1. Exemple 1 : itinéraire normalisé de départ aux instruments :</p> <ul style="list-style-type: none"> a) Indicatif en langage clair : DÉPART BRECON UNITE. 	Mise en conformité avec l'arrêté Radiotéléphonie du 27 juin 2000.	<p>5.1. Exemple 1 : itinéraire normalisé de départ aux instruments :</p> <ul style="list-style-type: none"> a) Indicatif en langage clair : BRECON UN DÉPART.
<p>5.2. Exemple 2 : itinéraire normalisé d'arrivée aux instruments :</p> <ul style="list-style-type: none"> a) Indicatif en langage clair : ARRIVÉE KODAP DEUX ALPHA. 	Mise en conformité avec l'arrêté Radiotéléphonie du 27 juin 2000.	<p>5.2. Exemple 2 : itinéraire normalisé d'arrivée aux instruments :</p> <ul style="list-style-type: none"> a) Indicatif en langage clair : KODAP DEUX ALPHA ARRIVÉE.
<p>5.3. Exemple 3 : itinéraire normalisé de départ à vue :</p> <ul style="list-style-type: none"> a) Indicatif en langage clair : DÉPART À VUE ADOLA CINQ BRAVO. 	Mise en conformité avec l'arrêté Radiotéléphonie du 27 juin 2000.	<p>5.3. Exemple 3 : itinéraire normalisé de départ à vue :</p> <ul style="list-style-type: none"> a) Indicatif en langage clair : ADOLA CINQ BRAVO DÉPART À VUE.
<p>6.1.1. L'indicatif en langage clair d'une procédure d'approche MLS/RNAV devrait être composé :</p> <ul style="list-style-type: none"> a) Du mot « approche », suivi b) De « MLS », lui-même suivi c) D'un indicateur de base, lui-même suivi d) D'un indicateur de validité, lui-même suivi e) D'un indicateur d'itinéraire, lui-même suivi f) De l'indicatif de la piste pour laquelle la procédure est conçue. 	Mise en conformité avec l'arrêté Radiotéléphonie du 27 juin 2000.	<p>6.1.1. L'indicatif en langage clair d'une procédure d'approche MLS/RNAV devrait être composé :</p> <ul style="list-style-type: none"> a) De « MLS », suivi b) D'un indicateur de base, lui-même suivi c) D'un indicateur de validité, lui-même suivi d) D'un indicateur d'itinéraire, lui-même suivi e) Du mot « approche », lui-même suivi f) De l'indicatif de la piste pour laquelle la procédure est conçue.
<p>6.4.1. Exemple :</p> <ul style="list-style-type: none"> a) Indicatif en langage clair : APPROCHE MLS HAPPY UNITE ALPHA PISTE DIX-HUIT (UNITE HUIT) GAUCHE. 	Mise en conformité avec l'arrêté Radiotéléphonie du 27 juin 2000.	<p>6.4.1. Exemple :</p> <ul style="list-style-type: none"> a) Indicatif en langage clair : MLS HAPPY UN ALPHA APPROCHÉ PISTE UN HUIT GAUCHE.
Appendice 4. – Classes d'espace aérien ATS Services assurés et prescriptions de vol.		Appendice 4. – Classes d'espace aérien ATS Services assurés et prescriptions de vol.
Dans la 5 ^e colonne (« Limitation de vitesse »), pour les classes A et B pour tous les vols et en classe C pour les vols IFR, lire : « 250 kt VI ¹ au-dessous de 3 050 m (10 000 ft) AMSL. ».	En France, une limitation de vitesse à 250 kt VI est imposée à tous les vols dans toutes les Classes d'espace au-dessous de 3050 m (10 000 ft) AMSL.	Sans objet.

Art. 3. – L'annexe de l'arrêté du 6 juillet 1992 susvisé est modifiée comme suit :

I. – Au chapitre 1^{er} « Définitions », après la définition « Plot radar », est ajoutée la définition suivante :
« Point chaud : endroit sur l'aire de mouvement d'un aérodrome où il y a déjà eu des collisions ou des incursions sur piste et où les pilotes et les conducteurs doivent exercer une plus grande vigilance. »

II. – Au chapitre 2 « Dispositions générales » :

a) Le titre du 2.2 est remplacé par « Responsabilité des organismes des services de la circulation aérienne » ;

b) Le a du 2.2.1.1 est remplacé par ce qui suit :

« a) Entre les vols VFR et les vols IFR :

– dans les espaces de classe A, B et C ;

– en cas de VFR spécial, dans les espaces de classe A, B, C et D ;

– en cas de VFR de nuit dans les espaces de classe A, B, C, D et E et, après l'autorisation préalable de l'organisme gestionnaire, dans une zone réglementée ;

– sur la piste d'un aérodrome contrôlé. » ;

c) A la fin du 2.2.1.1 est ajoutée la note suivante :

« Note. – Sur dérogation obtenue auprès du prestataire de services de la circulation aérienne, un vol VFR peut évoluer dans un espace de classe A (cf. 2.6 de l'annexe 2 « Services de la circulation aérienne » à l'arrêté relatif aux règles de l'air et aux services de la circulation aérienne) » ;

d) Au b du 2.2.1.2, après les mots : « entre les vols VFR », est ajouté ce qui suit :

« – en espace de classe A ; » ;

e) A la fin du 2.2.1.2 est ajoutée la note suivante :

« Note. – Sur dérogation obtenue auprès du prestataire de services de la circulation aérienne, un vol VFR peut évoluer dans un espace de classe A (cf. 2.6 de l'annexe 2 « Services de la circulation aérienne » à l'arrêté relatif aux règles de l'air et aux services de la circulation aérienne) » ;

f) Le b du 2.2.2.1 est remplacé par ce qui suit :

« b) Entre les vols IFR et les vols VFR :

– dans les espaces de classe A, B et C ;

– en cas de VFR spécial, dans les espaces de classe A, B, C et D ;

– en cas de VFR de nuit, dans les espaces de classe A, B, C, D et E ;

– sur la piste d'un aérodrome contrôlé.

Note. – Sur dérogation obtenue auprès du prestataire de services de la circulation aérienne, un vol VFR peut évoluer dans un espace de classe A (cf. 2.6 de l'annexe 2 « Services de la circulation aérienne » à l'arrêté relatif aux règles de l'air et aux services de la circulation aérienne) » ;

g) Au 2.2.2.3.4, après les mots : « – les vols VFR ayant obtenu une clairance VFR spécial ; » sont ajoutés les mots suivants : « – les vols VFR ayant obtenu une clairance VFR de nuit ; ».

III. – Au chapitre 3 « Contrôle régional » :

a) Le 3.5 est remplacé par ce qui suit :

« 3.5. Réductions des minima de séparation.

A condition qu'une étude de sécurité ait été réalisée, les minima de séparation indiqués en 3.4.1 et 3.4.2 ci-dessus peuvent être réduits dans les circonstances suivantes :

3.5.1 Conformément aux décisions prises par l'autorité ATS compétente :

a) Lorsque des aides spéciales, électroniques ou autres, permettent à l'aéronef de déterminer avec précision sa position et qu'il existe des installations et services permettant de communiquer cette position sans retard à l'organisme approprié du contrôle de la circulation aérienne ;

b) Lorsque l'organisme approprié de contrôle de la circulation aérienne connaît la position de l'aéronef déterminée par radar ou observation visuelle et dispose d'installations et services de télécommunications rapides et sûrs ;

c) Lorsque des aides spéciales, électroniques ou autres, permettent au contrôleur de la circulation aérienne de prévoir rapidement et avec précision la trajectoire de vol des aéronefs et lorsqu'il existe des installations et services adéquats permettant de comparer fréquemment la position réelle des aéronefs à leur position prévue ;

d) Lorsque les aéronefs équipés pour la RNAV évoluent à l'intérieur de la zone de couverture d'aides électroniques capables de fournir les recalages nécessaires au maintien de la précision de navigation.

3.5.2 Conformément aux accords régionaux de navigation aérienne :

a) Lorsque des aides électroniques, de navigation de surface ou autres permettent au pilote de se conformer étroitement au plan de vol en vigueur ;

b) Lorsque l'état de la circulation aérienne est tel que les conditions de 3.5.1, alinéa a, relatives aux communications entre le pilote et le ou les organismes ATC appropriés, ne doivent pas nécessairement être satisfaites dans la mesure spécifiée à cet alinéa.

Note. – Il convient d’attirer l’attention sur les indications figurant dans le Manuel de planification des services de la circulation aérienne (Doc 9426 OACI) en ce qui concerne les facteurs qui régissent la réduction des minimums de séparation ainsi que sur le Manuel sur la méthode de planification de l’espace aérien pour la détermination des minimums de séparation (Doc 9689 OACI). » ;

b) Au 3.8.4, après les mots : « – en conditions VMC » sont ajoutés les mots : « de jour ».

IV. – Au chapitre 4 « Contrôle d’approche » :

a) La note 2 du 4.1.2 est remplacée par ce qui suit :

« *Note 2.* – Voir également le 9.3.3.1.2 et le 10.9.2 » ;

b) Il est ajouté un 4.1.3 rédigé comme suit :

« 4.1.3. Réduction des minima de séparation aux abords des aérodromes.

Outre les cas mentionnés en 3.5 du chapitre 3 “Contrôle régional” et à condition qu’une étude de sécurité ait été réalisée, les minima de séparation indiqués en 3.4.1 et 3.4.2 du chapitre 3 peuvent être réduits aux abords des aérodromes, lorsque :

a) Le contrôleur d’aérodrome est en mesure d’assurer une séparation convenable, si chaque aéronef reste visible à tout moment pour ce contrôleur ; ou

b) Chaque aéronef reste visible à tout moment pour les équipages de conduite des autres aéronefs, et que ces pilotes signalent qu’ils peuvent maintenir eux-mêmes la séparation voulue ; ou

c) Un aéronef en suit un autre, et que l’équipage de conduite de l’aéronef qui suit signale qu’il voit l’autre aéronef et qu’il peut maintenir la séparation. »

V. – Au chapitre 5 « Contrôle d’aérodrome », au 5.6.5.1, les mots : « d’espacer » sont remplacés par les mots : « de séparer ».

VI. – Au chapitre 10 « Emploi du radar », à la fin du 10.4.2.1.3.2 sont ajoutés les mots suivants : « Compte tenu de la faible autonomie des transpondeurs installés à bord des aéronefs non motorisés, les pilotes de ces aéronefs sont dispensés de l’application de ces dispositions. »

Art. 4. – Le présent arrêté est applicable dans les îles Wallis et Futuna, en Polynésie française et en Nouvelle-Calédonie.

Art. 5. – Le présent arrêté entrera en vigueur le 1^{er} décembre 2008.

Art. 6. – Le directeur général de l’aviation civile et le directeur des affaires économiques, sociales et culturelles de l’outre-mer sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l’exécution du présent arrêté, qui sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait à Paris, le 18 juillet 2008.

*Le ministre d’Etat, ministre de l’écologie,
de l’énergie, du développement durable
et de l’aménagement du territoire,
Pour le ministre et par délégation :
Le directeur du transport aérien,
P. SCHWACH*

*La ministre de l’intérieur,
de l’outre-mer et des collectivités territoriales,*

*Pour la ministre et par délégation :
Le directeur des affaires économiques,
sociales et culturelles de l’outre-mer,
P. LEYSSENE*