

II

(Actes non législatifs)

RÈGLEMENTS

RÈGLEMENT D'EXÉCUTION (UE) N° 923/2012 DE LA COMMISSION

du 26 septembre 2012

établissant les règles de l'air communes et des dispositions opérationnelles relatives aux services et procédures de navigation aérienne et modifiant le règlement d'exécution (UE) n° 1035/2011, ainsi que les règlements (CE) n° 1265/2007, (CE) n° 1794/2006, (CE) n° 730/2006, (CE) n° 1033/2006 et (UE) n° 255/2010

(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

LA COMMISSION EUROPÉENNE,

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne,

vu le règlement (CE) n° 551/2004 du Parlement européen et du Conseil du 10 mars 2004 relatif à l'organisation et à l'utilisation de l'espace aérien dans le ciel unique européen («règlement sur l'espace aérien») ⁽¹⁾, et notamment son article 4, points a) et b),

vu le règlement (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil du 20 février 2008 concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile et instituant une Agence européenne de la sécurité aérienne ⁽²⁾ («règlement de base de l'AESA»), et notamment ses articles 8 et 8 *ter*, et son annexe V *ter*,

considérant ce qui suit:

- (1) Conformément au règlement (CE) n° 551/2004 et au règlement (CE) n° 216/2008, la Commission est tenue d'arrêter des mesures d'exécution afin, d'une part, d'adopter des dispositions pertinentes concernant les règles de l'air sur la base des normes et pratiques recommandées de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) et, d'autre part, d'harmoniser l'application de la classification des espaces aériens de l'OACI, de façon à garantir la fourniture ininterrompue de services de la circulation aérienne sûrs et efficaces dans le ciel unique européen.
- (2) Conformément à l'article 8, paragraphe 1, du règlement (CE) n° 549/2004 du Parlement européen et du Conseil du 10 mars 2004 fixant le cadre pour la réalisation du ciel unique européen ⁽³⁾, Eurocontrol a été mandatée

pour assister la Commission dans l'élaboration de mesures d'exécution afin, d'une part, d'établir les dispositions pertinentes concernant les règles de l'air sur la base des normes et pratiques recommandées de l'OACI et, d'autre part, d'harmoniser l'application de la classification des espaces aériens de l'OACI.

- (3) Conformément à l'article 1^{er}, paragraphe 3, et à l'article 13 du règlement (CE) n° 549/2004, ainsi qu'à l'article 2 du règlement (CE) n° 216/2008, l'initiative «ciel unique européen» a pour objectif d'aider les États membres à remplir leurs obligations au titre de la convention de Chicago de 1944 relative à l'aviation civile internationale (ci-après la «convention de Chicago») en jetant les bases d'une interprétation et d'une mise en œuvre communes.
- (4) L'objectif du règlement (CE) n° 551/2004 est d'appuyer le concept d'un espace aérien opérationnel plus intégré dans le cadre de la politique commune des transports et d'établir des procédures de conception, de planification et de gestion communes tout en garantissant un fonctionnement efficace et sûr de la gestion du trafic aérien. Cet objectif est particulièrement pertinent pour la mise en œuvre rapide de blocs d'espace aérien fonctionnels dans le ciel unique européen.
- (5) L'issue des travaux entrepris par le groupe conjoint mis en place par la Commission, Eurocontrol et l'OACI, qui a dressé le tableau des différences nationales notifiées par les États membres en ce qui concerne les normes de l'OACI en matière de règles de l'air et les dispositions connexes relatives aux services de navigation aérienne, confirme la nécessité de normaliser les règles communes et d'uniformiser les différences en ce qui concerne le ciel unique européen.
- (6) Afin de garantir la sécurité, l'efficacité et la rapidité du trafic aérien international et d'appuyer la création de blocs d'espace aérien fonctionnels, tous les participants

⁽¹⁾ JO L 96 du 31.3.2004, p. 20.

⁽²⁾ JO L 79 du 19.3.2008, p. 1.

⁽³⁾ JO L 96 du 31.3.2004, p. 1.

au ciel unique européen devraient s'entendre sur un ensemble commun de règles. Par ailleurs, la création d'un système réglementaire transparent, permettant aux acteurs de bénéficier de la sécurité juridique et de la prévisibilité, est essentielle pour la sécurité des opérations transfrontières. À cette fin, il y a lieu d'établir des règles de l'air normalisées et des dispositions opérationnelles connexes relatives aux services et procédures de navigation aérienne, et de les compléter, le cas échéant, par des documents d'orientation et/ou des moyens acceptables de mise en conformité.

- (7) Pour atteindre ces objectifs, les États membres ne devraient notifier à l'OACI que les différences européennes communément admises dans les domaines relevant du droit de l'Union. Il convient de déterminer ces différences et d'en assurer le suivi au moyen d'un processus permanent.
- (8) Les États membres qui ont adopté des dispositions supplémentaires complétant une norme de l'OACI devraient continuer à les appliquer jusqu'à ce qu'elles soient couvertes par des dispositions pertinentes de l'Union, à condition que ces dispositions supplémentaires soient toujours jugées nécessaires et pour autant qu'elles ne constituent pas une différence au titre de la convention de Chicago ou au regard de la législation de l'Union en vigueur.
- (9) L'application du présent règlement ne devrait pas porter atteinte aux obligations et droits des États membres au-dessus de la haute mer, conformément à l'article 12 de la convention de Chicago, et notamment son annexe 2, ainsi qu'aux obligations qui incombent aux États membres et à l'Union en vertu de la convention des Nations unies sur le droit de la mer, et aux obligations qui incombent aux États membres en vertu de la convention de 1972 sur le règlement international pour prévenir les abordages en mer.
- (10) Conformément à l'article 1^{er}, paragraphe 2, du règlement-cadre (CE) n° 549/2004, le cadre réglementaire pour la création du ciel unique européen ne s'applique pas aux opérations et à l'entraînement militaires.
- (11) Le présent règlement ne couvre pas le processus actuel de modification des normes et pratiques recommandées de l'OACI dans le cadre de la convention de Chicago.
- (12) L'extension des compétences de l'AESA aux questions de sécurité liées à la gestion du trafic aérien impose que l'élaboration des mesures d'exécution au titre du règlement (CE) n° 551/2004 et du règlement (CE) n° 216/2008 se fasse de manière cohérente.
- (13) Afin de garantir la cohérence entre la transposition des dispositions de l'annexe 2 de la convention de Chicago énoncées dans le présent règlement, les dispositions

futures découlant d'autres annexes de la convention de Chicago, qui feront l'objet des prochains travaux, et l'application des futures règles de l'Union, il y a lieu, le cas échéant, de réexaminer les dispositions initiales.

- (14) Si nécessaire, il convient de mettre à jour d'autres textes législatifs de l'Union pour renvoyer au présent règlement,

A ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier

Objet et champ d'application

1. Le présent règlement vise à établir les règles de l'air communes et des dispositions opérationnelles relatives aux services et procédures de navigation aérienne qui s'appliquent à la circulation aérienne générale relevant du règlement (CE) n° 551/2004.
2. Le présent règlement s'applique notamment aux usagers de l'espace aérien et aux aéronefs relevant de la circulation aérienne générale:
 - a) exploités à destination, à l'intérieur ou au départ de l'Union;
 - b) portant les marques de nationalité et d'immatriculation d'un État membre de l'Union, et exploités dans tout espace aérien, dans la mesure où les dispositions du présent règlement ne sont pas contraires aux règles publiées par le pays sous la juridiction duquel se trouve le territoire survolé.
3. Le présent règlement s'applique également aux autorités compétentes des États membres, aux prestataires de services de navigation aérienne et au personnel au sol affecté à l'exploitation d'aéronefs.

Article 2

Définitions

Aux fins du présent règlement, on entend par:

- 1) «exactitude», un degré de concordance entre la valeur estimée ou mesurée et la vraie valeur;
- 2) «accord ADS-C», un 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);
- 3) «espace aérien à service consultatif», un espace aérien, de dimensions définies, ou une route désignée, où le service consultatif de la circulation aérienne est assuré;
- 4) «route à service consultatif», une route désignée le long de laquelle le service consultatif de la circulation aérienne est assuré;

- 5) «vol acrobatique» (ou «voltige aérienne»), des manœuvres effectuées intentionnellement par un aéronef, comportant un changement brusque d'assiette, une position anormale ou une variation anormale de la vitesse, et qui ne sont pas nécessaires pour un vol normal ou pour l'instruction débouchant sur des licences ou des qualifications autres que la qualification de vol acrobatique;
- 6) «aérodrome», une surface définie (comprenant, éventuellement, bâtiments, installations et matériel) sur terre ou sur l'eau ou encore sur une structure fixe, une structure offshore fixe ou une structure flottante, destinée à être utilisée, en totalité ou en partie, pour l'arrivée, le départ et les évolutions des aéronefs à la surface;
- 7) «contrôle d'aérodrome», le service du contrôle de la circulation aérienne pour la circulation d'aérodrome;
- 8) «tour de contrôle d'aérodrome», un organisme chargé d'assurer le service du contrôle de la circulation aérienne pour la circulation d'aérodrome;
- 9) «circulation d'aérodrome», l'ensemble de la circulation sur l'aire de manœuvre d'un aérodrome et des aéronefs évoluant aux abords de cet aérodrome. La définition d'un aéronef évoluant aux abords d'un aérodrome englobe, sans s'y limiter, les aéronefs qui entrent dans un circuit d'aérodrome ou qui en sortent;
- 10) «circuit d'aérodrome», la trajectoire déterminée que doit emprunter un aéronef évoluant aux abords d'un aérodrome;
- 11) «zone de circulation d'aérodrome», un espace aérien, de dimensions définies, établi autour de certains aérodromes en vue de la protection de la circulation d'aérodrome;
- 12) «travail aérien», une exploitation d'aéronefs consistant à utiliser un aéronef pour assurer des services spécialisés, notamment dans les domaines de l'agriculture, de la construction, de la photographie, de la surveillance, de l'observation et des patrouilles, de la recherche et du sauvetage, de la publicité aérienne, etc.;
- 13) «publication d'information aéronautique (AIP)», une publication d'un État, ou éditée par décision d'un État, renfermant des informations aéronautiques de caractère durable et essentielles à la navigation aérienne;
- 14) «service mobile aéronautique», un service mobile entre stations aéronautiques et stations d'aéronef, ou entre stations d'aéronef, auquel les stations d'engin de sauvetage peuvent participer; les stations de radiobalise de localisation des sinistres peuvent également participer à ce service sur des fréquences de détresse et d'urgence désignées;
- 15) «station aéronautique», une station terrestre du service mobile aéronautique. Dans certains cas, une station aéronautique peut, par exemple, être placée à bord d'un navire ou d'une plateforme en mer;
- 16) «avion», un aérodyne entraîné par un organe moteur et dont la sustentation en vol est obtenue principalement par des réactions aérodynamiques sur des surfaces qui restent fixes dans des conditions données de vol;
- 17) «système anticollision embarqué (ACAS)», un système embarqué qui, au moyen des signaux du transpondeur de radar secondaire de surveillance (SSR) et indépendamment des systèmes sol, renseigne le pilote sur les aéronefs dotés d'un transpondeur SSR qui risquent d'entrer en conflit avec son aéronef;
- 18) «aéronef», tout appareil qui peut se soutenir dans l'atmosphère grâce à des réactions de l'air autres que les réactions de l'air sur la surface de la Terre;
- 19) «adresse d'aéronef», une combinaison unique de 24 bits pouvant être attribuée à un aéronef aux fins des communications air-sol, de la navigation et de la surveillance;
- 20) «observation d'aéronef», l'évaluation d'un ou de plusieurs éléments météorologiques effectuée à partir d'un aéronef en vol;
- 21) «renseignements AIRMET», des renseignements établis et communiqués par un centre de veille météorologique, concernant l'apparition effective ou prévue de phénomènes météorologiques en route spécifiés qui peuvent affecter la sécurité des vols exécutés à basse altitude et qui ne sont pas déjà inclus dans les prévisions destinées auxdits vols dans la région d'information de vol concernée ou l'une de ses sous-régions;
- 22) «communications air-sol», les communications bilatérales entre aéronefs et stations ou points situés à la surface de la Terre;
- 23) «station radio de contrôle air-sol», une station de télécommunications aéronautiques à qui incombe en premier lieu l'acheminement des communications ayant trait aux opérations et au contrôle des aéronefs dans une région donnée;
- 24) «compte rendu en vol», un compte rendu émanant d'un aéronef en vol et établi selon les spécifications applicables à l'établissement de comptes rendus de position, d'observations opérationnelles et/ou météorologiques;
- 25) «circulation en vol rasant», le déplacement d'un hélicoptère/ADAV au-dessus de la surface d'un aérodrome, normalement dans l'effet de sol et à une vitesse sol inférieure à 37 km/h (20 kts);
- 26) «circulation aérienne», l'ensemble des aéronefs en vol et des aéronefs évoluant sur l'aire de manœuvre d'un aérodrome;
- 27) «service consultatif de la circulation aérienne», un service fourni à l'intérieur de l'espace aérien à service consultatif aux fins d'assurer, autant que possible, la séparation des aéronefs volant conformément à un plan de vol IFR;

- 28) «autorisation du contrôle de la circulation aérienne» (ou «clairance»), une autorisation accordée à un aéronef de manœuvrer dans des conditions spécifiées par un organisme du contrôle de la circulation aérienne;
- 29) «instructions du contrôle de la circulation aérienne», les directives établies par le contrôle de la circulation aérienne aux fins de demander à un pilote de prendre des mesures spécifiques;
- 30) «service du contrôle de la circulation aérienne», un service assuré dans le but:
- a) d'empêcher:
 - 1) les abordages entre aéronefs;
 - 2) les collisions, sur l'aire de manœuvre, entre les aéronefs et des obstacles; et
 - b) d'accélérer et de régulariser la circulation aérienne;
- 31) «organisme de contrôle de la circulation aérienne», un terme générique désignant, selon le cas, un centre de contrôle régional, un organisme de contrôle d'approche ou une tour de contrôle d'aérodrome;
- 32) «service de la circulation aérienne (ATS)», un terme générique désignant, selon le cas, le service d'information de vol, le service d'alerte, le service consultatif de la circulation aérienne, le service du contrôle de la circulation aérienne (contrôle régional, contrôle d'approche ou contrôle d'aérodrome);
- 33) «espaces aériens des services de la circulation aérienne», des espaces aériens, de dimensions définies, désignés par une lettre de l'alphabet, à l'intérieur desquels des types précis de vol sont autorisés et pour lesquels il est spécifié des services de la circulation aérienne et des règles d'exploitation;
- 34) «bureau de piste des services de la circulation aérienne», un organisme chargé de recevoir des comptes rendus concernant les services de la circulation aérienne et des plans de vol soumis avant le départ;
- 35) «organisme des services de la circulation aérienne», un 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;
- 36) «voie aérienne», une région de contrôle ou une portion de région de contrôle présentant la forme d'un couloir;
- 37) «service d'alerte», un service assuré dans le but d'alerter les organismes appropriés lorsque des aéronefs ont besoin de l'aide des organismes de recherches et de sauvetage et de prêter à ces organismes le concours nécessaire;
- 38) «aérodrome de décollage», un aérodrome vers lequel un aéronef peut poursuivre son vol lorsqu'il devient impossible ou inopportun de poursuivre le vol ou d'atterrir à l'aérodrome d'atterrissage prévu. On distingue les aérodromes de décollage suivants:
- a) «aérodrome de décollage au décollage», un aérodrome de décollage où un aéronef peut atterrir si cela devient nécessaire peu après le décollage et qu'il n'est pas possible d'utiliser l'aérodrome de départ;
 - b) «aérodrome de décollage en route», un aérodrome où un aéronef peut atterrir si une anomalie ou une urgence se produit en route;
 - c) «aérodrome de décollage en route ETOPS», un aérodrome de décollage accessible et approprié où un avion en vol ETOPS peut atterrir si un arrêt de moteur ou une autre anomalie ou urgence se produit en route;
 - d) «aérodrome de décollage à destination», un aérodrome de décollage vers lequel un aéronef peut poursuivre son vol s'il devient impossible ou inopportun d'atterrir à l'aérodrome d'atterrissage prévu;
- 39) «altitude», la distance verticale entre un niveau, un point ou un objet assimilé à un point, et le niveau moyen de la mer (MSL);
- 40) «contrôle d'approche», un service du contrôle de la circulation aérienne pour les aéronefs en vol contrôlé à l'arrivée ou au départ;
- 41) «organisme de contrôle d'approche», un organisme chargé d'assurer le service du contrôle de la circulation aérienne aux aéronefs en vol contrôlé arrivant à un ou plusieurs aérodromes ou partant de ces aérodromes;
- 42) «aire de trafic», une aire définie, destinée aux aéronefs pendant l'embarquement ou le débarquement des voyageurs, le chargement ou le déchargement de la poste ou du fret, l'avitaillement ou la reprise de carburant, le stationnement ou l'entretien;
- 43) «centre de contrôle régional (ACC)», un organisme chargé d'assurer le service du contrôle de la circulation aérienne pour les vols contrôlés dans les régions de contrôle relevant de son autorité;
- 44) «contrôle régional», un service du contrôle de la circulation aérienne pour les aéronefs en vol contrôlé à l'intérieur des régions de contrôle;
- 45) «navigation de surface (RNAV)», une méthode de navigation permettant le vol sur n'importe quelle trajectoire voulue dans les limites de la couverture d'aides de navigation basées au sol ou dans l'espace, ou dans les limites des possibilités d'une aide autonome, ou grâce à une combinaison de ces moyens;
- 46) «route ATS», une route déterminée destinée à canaliser la circulation pour permettre d'assurer les services de la circulation aérienne;

- 47) «surveillance dépendante automatique en mode diffusion (ADS-B)», 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;
- 48) «surveillance dépendante automatique en mode contrat (ADS-C)», un 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;
- 49) «service automatique d'information de région terminale (ATIS)», la fourniture automatique de renseignements généraux et actualisés aux aéronefs à l'arrivée et au départ, tout au long de la journée ou d'une partie spécifique de la journée:
- a) «service automatique d'information de région terminale par liaison de données (D-ATIS)», un service ATIS assuré au moyen d'une liaison de données;
- b) «service automatique d'information de région terminale par liaison vocale (ATIS-voix)», un service ATIS assuré au moyen de diffusions vocales continues et répétitives;
- 50) «plafond», la hauteur, au-dessus du sol ou de l'eau, de la plus basse couche de nuages qui, au-dessous de 6 000 m (20 000 ft), couvre plus de la moitié du ciel;
- 51) «point de transition», le point où un aéronef naviguant sur un tronçon de route ATS défini par référence à des radiophares omnidirectionnels à très haute fréquence doit en principe transférer sa principale référence de navigation de l'installation située en arrière de l'aéronef à la première installation située en avant de lui;
- 52) «limite d'autorisation», le point jusqu'auquel est valable une autorisation du contrôle de la circulation aérienne accordée à un aéronef;
- 53) «nuage ayant une importance opérationnelle», un nuage ayant une hauteur de base de nuage inférieure à 1 500 m (5 000 ft) ou à l'altitude minimale de secteur la plus haute, la valeur la plus élevée étant retenue, ou un cumulonimbus ou un cumulus bourgeonnant à n'importe quelle hauteur;
- 54) «code SSR», le numéro attribué à un signal de réponse à impulsions multiples particulier émis par un transpondeur en mode A ou en mode C;
- 55) «autorité compétente», l'autorité désignée par l'État membre comme étant compétente pour garantir le respect des exigences du présent règlement;
- 56) «région de contrôle», un espace aérien contrôlé situé au-dessus d'une limite déterminée par rapport à la surface;
- 57) «aérodrome contrôlé», un aérodrome où le service du contrôle de la circulation aérienne est assuré au bénéfice de la circulation d'aérodrome, qu'il existe ou non une zone de contrôle;
- 58) «espace aérien contrôlé», 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;
- 59) «vol contrôlé», tout vol exécuté conformément à une autorisation du contrôle de la circulation aérienne;
- 60) «communications contrôleur-pilote par liaison de données (CPDLC)», un moyen de communication par liaison de données pour les communications ATC (contrôle de la circulation aérienne) entre le contrôleur et le pilote;
- 61) «zone de contrôle», un espace aérien contrôlé s'étendant verticalement à partir de la surface jusqu'à une limite supérieure spécifiée;
- 62) «croisière ascendante», une technique de vol en croisière applicable à un avion, qui résulte en un accroissement net de l'altitude à mesure que la masse de l'avion diminue;
- 63) «niveau de croisière», le niveau auquel un aéronef se maintient pendant une partie appréciable d'un vol;
- 64) «plan de vol en vigueur», le plan de vol comprenant les modifications éventuelles résultant d'autorisations postérieures à l'établissement du plan de vol initial;
- 65) «zone dangereuse», un espace aérien, de dimensions définies, à l'intérieur duquel des activités dangereuses pour le vol des aéronefs peuvent se dérouler pendant des périodes spécifiées;
- 66) «communications par liaison de données», un mode de communication dans lequel l'échange des messages se fait par liaison de données;
- 67) «niveau de référence», toute quantité ou tout ensemble de quantités pouvant servir de référence ou de base pour le calcul d'autres quantités;
- 68) «autorisation en aval», une autorisation délivrée à un aéronef par un organisme du contrôle de la circulation aérienne qui n'est pas l'autorité de contrôle actuelle de cet aéronef;
- 69) «durée estimée», le temps qui est estimé nécessaire pour aller d'un point significatif à un autre;
- 70) «heure estimée de départ du poste de stationnement», l'heure à laquelle il est estimé que l'aéronef commencera à se déplacer pour le départ;

- 71) «heure d'arrivée prévue», dans le cas des vols IFR, l'heure à laquelle il est estimé que l'aéronef arrivera à la verticale du point désigné, défini par référence à des aides de navigation, à partir duquel il est prévu qu'une procédure d'approche aux instruments sera amorcée, ou, si l'aérodrome ne dispose pas d'aide de navigation, l'heure à laquelle l'aéronef arrivera à la verticale de l'aérodrome. Dans le cas des vols VFR, l'heure à laquelle il est estimé que l'aéronef arrivera à la verticale de l'aérodrome;
- 72) «heure d'approche prévue», l'heure à laquelle les services ATC (contrôle de la circulation aérienne) prévoient qu'un aéronef, à la suite d'un retard, quittera le repère d'attente pour exécuter son approche en vue d'un atterrissage. L'heure réelle à laquelle l'aéronef quitte le repère d'attente dépend de l'autorisation d'approche;
- 73) «plan de vol déposé», le plan de vol tel qu'il a été déposé auprès d'un organisme ATS par le pilote ou son représentant désigné, ne comportant pas les modifications ultérieures;
- 74) «membre d'équipage de conduite», un membre d'équipage titulaire d'une licence, chargé d'exercer des fonctions essentielles à la conduite d'un aéronef pendant une période de service de vol;
- 75) «centre d'information de vol», un organisme chargé d'assurer le service d'information de vol et le service d'alerte;
- 76) «région d'information de vol», un espace aérien, de dimensions définies, à l'intérieur duquel le service d'information de vol et le service d'alerte sont assurés;
- 77) «service d'information de vol», un service assuré dans le but de fournir les avis et les renseignements utiles à l'exécution sûre et efficace des vols;
- 78) «niveau de vol», une surface isobare, liée à une pression de référence spécifiée, soit 1 013,2 hectopascals (hPa), et séparée des autres surfaces analogues par des intervalles de pression spécifiés;
- 79) «plan de vol», un ensemble de renseignements spécifiés au sujet d'un vol projeté ou d'une partie d'un vol, transmis aux organismes des services de la circulation aérienne;
- 80) «visibilité en vol», la visibilité vers l'avant, à partir du poste de pilotage d'un aéronef en vol;
- 81) «prévision», un exposé de conditions météorologiques prévues pour une heure ou une période définies et pour une zone ou une partie d'espace aérien déterminées;
- 82) «visibilité au sol», la visibilité sur un aérodrome, communiquée par un observateur accrédité ou par des systèmes automatiques;
- 83) «cap», l'orientation de l'axe longitudinal d'un aéronef, généralement exprimée en degrés par rapport au nord (vrai, magnétique, compas ou grille);
- 84) «hauteur», la distance verticale entre un niveau, un point ou un objet assimilé à un point, et un niveau de référence spécifié;
- 85) «hélicoptère», un aérodyne dont la sustentation en vol est obtenue principalement par la réaction de l'air sur un ou plusieurs rotors qui tournent, entraînés par un organe moteur, autour d'axes sensiblement verticaux;
- 86) «espace aérien situé au-dessus de la haute mer», un espace aérien au-delà du territoire et des eaux territoriales d'un État, tel que spécifié dans la convention des Nations unies sur le droit de la mer (conclue à Montego Bay en 1982);
- 87) «IFR», l'abréviation utilisée pour désigner les règles de vol aux instruments;
- 88) «vol IFR», un vol effectué conformément aux règles de vol aux instruments;
- 89) «IMC», l'abréviation utilisée pour désigner les conditions météorologiques de vol aux instruments;
- 90) «procédure d'approche aux instruments», une série de manœuvres prédéterminées effectuées en utilisant uniquement les instruments de vol, avec une marge de protection spécifiée au-dessus des obstacles, depuis le repère d'approche initiale ou, s'il y a lieu, depuis le début d'une route d'arrivée définie, jusqu'en un point à partir duquel l'atterrissage pourra être effectué, puis, si l'atterrissage n'est pas effectué, jusqu'en un point où les critères de franchissement d'obstacles en attente ou en route deviennent applicables. Les procédures d'approche aux instruments sont classées comme suit:
- a) «procédure d'approche classique (NPA)», une procédure d'approche aux instruments qui utilise le guidage latéral mais pas le guidage vertical;
- b) «procédure d'approche avec guidage vertical (APV)», une procédure d'approche aux instruments qui utilise les guidages latéral et vertical mais ne répond pas aux spécifications établies pour les approches et atterrissages de précision;
- c) «procédure d'approche de précision (PA)», une procédure d'approche aux instruments qui utilise les guidages latéral et vertical de précision en respectant les minimums établis selon la catégorie de vol;
- 91) «conditions météorologiques de vol aux instruments (IMC)», les conditions météorologiques, exprimées en fonction de la visibilité, de la distance par rapport aux nuages et du plafond, inférieures aux minimums spécifiés pour les conditions météorologiques de vol à vue;

- 92) «aire d'atterrissage», la partie d'une aire de mouvement destinée à l'atterrissage et au décollage des aéronefs;
- 93) «niveau», un terme générique employé pour indiquer la position verticale d'un aéronef en vol et désignant, selon le cas, une hauteur, une altitude ou un niveau de vol;
- 94) «aire de manœuvre», la partie d'un aérodrome à utiliser pour les décollages, les atterrissages et la circulation des aéronefs à la surface, à l'exclusion des aires de trafic;
- 95) «mode SSR», l'identificateur conventionnel lié aux fonctions spécifiques des signaux d'interrogation émis par un interrogateur SSR. Quatre modes sont spécifiés dans l'annexe 10 OACI: A, C, S et intermode;
- 96) «aire de mouvement», la partie d'un aérodrome à utiliser pour les décollages, les atterrissages et la circulation des aéronefs à la surface, et qui comprend l'aire de manœuvre et les aires de trafic;
- 97) «nuit», la période comprise entre la fin du crépuscule civil et le début de l'aube civile. Le crépuscule civil se termine lorsque le centre du disque solaire se trouve à 6 degrés en dessous de l'horizon et l'aube civile commence lorsque le centre du disque solaire se trouve à 6 degrés en dessous de l'horizon;
- 98) «obstacle», tous les objets fixes (provisaires ou permanents) et mobiles, ou des parties de ces objets, qui:
- a) sont situés sur une zone destinée aux évolutions des aéronefs à la surface; ou
 - b) s'étendent au-dessus d'une surface définie, destinée à protéger l'aéronef en vol; ou
 - c) se trouvent en dehors de ces surfaces définies et ont été jugés comme représentant un risque pour la navigation aérienne;
- 99) «site d'exploitation», un site choisi par l'exploitant ou le pilote commandant de bord pour l'atterrissage, le décollage et/ou les opérations de hissage;
- 100) «pilote commandant de bord», le pilote désigné par l'exploitant, ou par le propriétaire dans le cas de l'aviation générale, comme étant celui qui commande à bord et qui est responsable de l'exécution sûre du vol;
- 101) «altitude-pression», une pression atmosphérique exprimée sous forme de l'altitude correspondante en atmosphère type, selon la définition figurant dans l'annexe 8, partie 1, de la convention de Chicago;
- 102) «usage de substances qui pose des problèmes», l'usage par du personnel aéronautique d'une ou de plusieurs substances psychoactives qui est tel:
- a) qu'il constitue un risque direct pour celui qui consomme ou qu'il compromet la vie, la santé ou le bien-être d'autrui; et/ou
 - b) qu'il engendre ou aggrave un problème ou trouble professionnel, social, mental ou physique;
- 103) «zone interdite», un espace aérien, de dimensions définies, au-dessus du territoire ou des eaux territoriales d'un État, dans les limites duquel le vol des aéronefs est interdit;
- 104) «substances psychoactives», alcool, opioïdes, cannabinoïdes, sédatifs et hypnotiques, cocaïne, autres psychostimulants, hallucinogènes et solvants volatils. Le café et le tabac sont exclus;
- 105) «radar», un appareil de radiodétection qui fournit des informations sur la distance, l'azimut et/ou l'altitude des objets;
- 106) «zone à utilisation obligatoire de radio (RMZ)», un espace aérien, de dimensions définies, à l'intérieur duquel l'emport et l'utilisation d'équipements radio sont obligatoires;
- 107) «service de radioguidage», un service fournissant des informations de guidage ou des données relatives à la position permettant l'exploitation efficace et sûre d'un aéronef équipé d'un ou de plusieurs équipements de radioguidage;
- 108) «radiotéléphonie», un mode de radiocommunication prévu principalement pour l'échange d'informations vocales;
- 109) «plan de vol répétitif», un plan de vol concernant une série de vols dont les caractéristiques de base sont identiques et qui sont effectués de façon régulière et fréquente, qu'un exploitant remet aux organismes ATS pour que ceux-ci le conservent et l'utilisent de manière répétitive;
- 110) «point de compte rendu», un emplacement géographique déterminé, par rapport auquel la position d'un aéronef peut être signalée;
- 111) «zone réglementée», un espace aérien, de dimensions définies, au-dessus du territoire ou des eaux territoriales d'un État, dans les limites duquel le vol des aéronefs est subordonné à certaines conditions spécifiées;
- 112) «tronçon de route», une route ou une partie de route dont le trajet est habituellement effectué sans escale;
- 113) «piste», une aire rectangulaire définie, sur un aérodrome terrestre, aménagée afin de servir au décollage et à l'atterrissage des aéronefs;

- 114) «point d'attente avant piste», un point désigné en vue de protéger une piste, une surface de limitation d'obstacles ou une zone critique/sensible d'ILS/MLS, auquel les aéronefs et véhicules circulant à la surface s'arrêtent et attendent, sauf autorisation contraire de la tour de contrôle d'aérodrome;
- 115) «portée visuelle de piste (RVR)», la distance jusqu'à laquelle le pilote d'un aéronef placé sur l'axe de piste peut voir les marques ou les feux qui délimitent la piste ou qui balisent son axe;
- 116) «personnel critique pour la sécurité», des personnes qui pourraient compromettre la sécurité aérienne en s'acquittant inadéquatement de leurs devoirs et fonctions. Cette définition englobe, sans s'y limiter, les membres d'équipage, le personnel d'entretien d'aéronef et les contrôleurs de la circulation aérienne;
- 117) «planeur», un aérodyne dont la sustentation en vol est obtenue par des réactions aérodynamiques sur des surfaces qui restent fixes et dont le vol libre ne dépend d'aucun moteur. Cette définition englobe également les deltaplanes, les parapentes et autres aéronefs comparables;
- 118) «radar secondaire de surveillance (SSR)», un système radar de surveillance qui utilise des émetteurs ou des récepteurs (interrogeurs) et des transpondeurs;
- 119) «renseignements SIGMET», des renseignements établis et communiqués par un centre de veille météorologique, concernant l'occurrence effective ou prévue de phénomènes météorologiques en route spécifiés qui peuvent affecter la sécurité de l'exploitation aérienne;
- 120) «aire à signaux», une aire d'aérodrome sur laquelle sont disposés des signaux au sol;
- 121) «point significatif», un emplacement géographique spécifié utilisé pour définir une route ATS ou la trajectoire d'un aéronef, ainsi qu'à d'autres fins de navigation et d'ATS;
- 122) «vol VFR spécial», un vol VFR autorisé par le contrôle de la circulation aérienne à l'intérieur d'une zone de contrôle dans des conditions météorologiques inférieures aux conditions VMC;
- 123) «aéronef égaré», un aéronef qui s'est écarté sensiblement de sa trajectoire prévue ou qui signale qu'il ne connaît pas sa position;
- 124) «radar de surveillance», un équipement radar utilisé pour déterminer la position d'un aéronef selon la distance et l'azimut;
- 125) «circulation à la surface», le déplacement d'un aéronef, par ses propres moyens, à la surface d'un aérodrome ou d'un site d'exploitation, à l'exclusion des décollages et des atterrissages;
- 126) «voie de circulation», une voie définie, sur un aérodrome terrestre, aménagée pour la circulation à la surface des aéronefs et destinée à assurer la liaison entre deux parties de l'aérodrome, notamment:
- a) «voie d'accès de poste de stationnement d'aéronef», une partie d'une aire de trafic désignée comme voie de circulation et destinée seulement à permettre l'accès à un poste de stationnement d'aéronef;
- b) «voie de circulation d'aire de trafic», une partie d'un réseau de voies de circulation qui est située sur une aire de trafic et destinée à matérialiser un parcours permettant de traverser cette aire;
- c) «voie de sortie rapide», une voie de circulation raccordée à une piste suivant un angle aigu et conçue de façon à permettre à un avion qui atterrit de dégager la piste à une vitesse plus élevée que celle permise par les autres voies de sortie, ce qui permet de réduire au minimum la durée d'occupation de la piste;
- 127) «territoire», les régions terrestres et les eaux territoriales y adjacentes qui se trouvent sous la souveraineté, la suzeraineté, la protection ou le mandat d'un État;
- 128) «seuil», le début de la partie de la piste utilisable pour l'atterrissage;
- 129) «durée totale estimée»,
- a) dans le cas des vols IFR, le temps que l'on estime nécessaire à l'aéronef, à partir du moment du décollage, pour arriver à la verticale du point désigné, défini par référence à des aides de navigation, à partir duquel il est prévu qu'une procédure d'approche aux instruments sera amorcée, ou, si l'aérodrome de destination ne dispose pas d'aide de navigation, pour arriver à la verticale de l'aérodrome de destination,
- b) dans le cas des vols VFR, le temps que l'on estime nécessaire à l'aéronef, à partir du moment du décollage, pour arriver à la verticale de l'aérodrome de destination;
- 130) «route», la projection à la surface de la Terre de la trajectoire d'un aéronef, trajectoire dont l'orientation, en un point quelconque, est généralement exprimée en degrés par rapport au nord (vrai, magnétique ou grille);
- 131) «suggestion de manœuvre d'évitement», une suggestion d'un organisme des services de la circulation aérienne au pilote d'un aéronef pour l'aider à éviter une collision en lui indiquant les manœuvres à exécuter;
- 132) «information de circulation», des renseignements donnés à un pilote par un organisme des services de la circulation aérienne pour l'avertir que d'autres aéronefs, dont la présence est connue ou observée, peuvent se trouver à proximité de sa position ou de sa route prévue, afin de l'aider à éviter une collision;

- 133) «point de transfert de contrôle», un point défini situé sur la trajectoire de vol d'un aéronef où la responsabilité de fournir le service du contrôle de la circulation aérienne à cet aéronef est transférée d'un organisme de contrôle ou d'une position de contrôle à l'organisme suivant ou à la position suivante;
- 134) «altitude de transition», l'altitude à laquelle ou au-dessous de laquelle la position verticale d'un aéronef est donnée par son altitude;
- 135) «niveau de transition», le niveau de vol le plus bas utilisable au-dessus de l'altitude de transition;
- 136) «zone à utilisation obligatoire de transpondeur (TMZ)», un espace aérien, de dimensions définies, à l'intérieur duquel l'emport et l'utilisation de transpondeurs transmettant l'altitude-pression sont obligatoires;
- 137) «aéronef non identifié», un aéronef qui a été observé ou signalé comme évoluant dans une région donnée, mais dont l'identité n'a pas été établie;
- 138) «ballon libre non habité», un aérostat non entraîné par un organe moteur, non habité, en vol libre;
- 139) «VFR», l'abréviation utilisée pour désigner les règles de vol à vue;
- 140) «vol VFR», un vol effectué conformément aux règles de vol à vue;
- 141) «visibilité», la visibilité pour l'exploitation aéronautique correspond à la plus grande des deux valeurs suivantes:
- la plus grande distance à laquelle on peut voir et reconnaître un objet noir de dimensions appropriées situé près du sol lorsqu'il est observé sur un fond lumineux,
 - la plus grande distance à laquelle on peut voir et identifier des feux d'une intensité voisine de 1 000 candelas lorsqu'ils sont observés sur un fond non éclairé;
- 142) «conditions météorologiques de vol à vue», les conditions météorologiques, exprimées en fonction de la visibilité, de la distance par rapport aux nuages et du plafond, égales ou supérieures aux minimums spécifiés;
- 143) «VMC», l'abréviation utilisée pour désigner les conditions météorologiques de vol à vue.

Article 3

Conformité

Les États membres veillent au respect des règles communes et des dispositions figurant à l'annexe du présent règlement sans préjudice des mesures dérogatoires prévues à l'article 14 du

règlement (CE) n° 216/2008 ni des sauvegardes prévues à l'article 13 du règlement (CE) n° 549/2004.

Article 4

Dérogations pour opérations spéciales

1. Les autorités compétentes peuvent accorder des dérogations aux exigences spécifiques du présent règlement aux entités qui mènent les activités énoncées ci-après et qui demandent une dérogation concernant les activités d'intérêt public suivantes et la formation nécessaire pour mener ces activités en toute sécurité:

- missions policières et douanières;
- surveillance de la circulation et poursuites;
- missions de contrôle de l'environnement effectuées par des pouvoirs publics ou en leur nom;
- recherche et sauvetage;
- vols médicaux;
- évacuations;
- lutte contre les incendies;
- dérogations requises pour garantir la sûreté des vols transportant des chefs d'État, des ministres et des hauts fonctionnaires d'État de rang comparable.

2. L'autorité compétente qui accorde ces dérogations informe l'AESA de la nature de ces dernières au plus tard deux mois après leur approbation.

3. Le présent article est sans préjudice de l'article 3 et peut s'appliquer dans les cas où les activités énumérées au paragraphe 1 ne peuvent être menées en tant qu'activités de la circulation aérienne opérationnelle et dans les cas où elles ne pourraient pas autrement bénéficier des mesures dérogatoires contenues dans le présent règlement.

Article 5

Différences

1. À la suite de l'entrée en vigueur du présent règlement et au plus tard à la date de son applicabilité, les États membres:

- informent officiellement l'OACI du retrait de toutes les différences précédemment notifiées en ce qui concerne les normes et pratiques recommandées de l'OACI qui sont couvertes par le présent règlement, à l'exception de celles concernant des intérêts essentiels relevant de la politique de sécurité ou de défense des États membres conformément à l'article 13 du règlement (CE) n° 549/2004;

b) informent l'OACI des différences communément admises contenues dans le supplément à l'annexe du présent règlement.

2. Conformément à l'annexe 15 de la convention de Chicago, chaque État membre publie, par l'intermédiaire de sa publication d'information aéronautique, les différences communément admises notifiées à l'OACI conformément au paragraphe 1, point b), du présent article, ainsi que toute autre disposition rendue nécessaire pour des raisons de sécurité et de défense aérienne locale conformément au paragraphe 1, point a), du présent article.

Article 6

Suivi des modifications

1. À la suite de l'entrée en vigueur du présent règlement, la Commission établit, avec le soutien d'Eurocontrol et de l'AESA, un processus permanent permettant:

a) de garantir le suivi et l'examen de toute modification adoptée dans le cadre de la convention de Chicago et présentant un intérêt en ce qui concerne le champ d'application du présent règlement; et

b) le cas échéant, d'élaborer des propositions de modifications de l'annexe du présent règlement.

2. Les dispositions de l'article 5 du présent règlement relatives au retrait et à la notification des différences ainsi qu'à leur publication, par l'intermédiaire de la publication d'information aéronautique, et les dispositions de l'article 7 du présent règlement relatives aux modifications de l'annexe s'appliquent le cas échéant.

Article 7

Modifications de l'annexe

1. L'annexe est modifiée conformément à l'article 5, paragraphe 3, du règlement (CE) n° 549/2004.

2. Les modifications visées au paragraphe 1 peuvent inclure, sans s'y limiter, des modifications requises pour garantir la cohérence des dispositions législatives lors de l'extension future du présent règlement aux dispositions pertinentes d'annexes et de documents de l'OACI autres que l'annexe 2 ou aux changements résultant soit d'une mise à jour de ces annexes et documents de l'OACI, soit d'une modification de tout règlement applicable de l'Union.

Article 8

Mesures transitoires et supplémentaires

1. Les États membres qui, avant l'entrée en vigueur du présent règlement, ont adopté des dispositions supplémentaires complétant une norme de l'OACI veillent à ce que lesdites dispositions soient conformes au présent règlement.

2. Aux fins du présent article, les dispositions supplémentaires complétant une norme de l'OACI ne constituent pas une différence au titre de la convention de Chicago. Les États membres publient lesdites dispositions supplémentaires, ainsi que tout élément devant faire l'objet d'une décision d'une autorité compétente au titre du présent règlement, par l'intermédiaire de leur publication d'information aéronautique. Ils en informent également la Commission et l'AESA au plus tard deux mois après l'entrée en vigueur du présent règlement, ou dès l'adoption de la disposition supplémentaire.

Article 9

Exigences de sécurité

À la suite de l'entrée en vigueur du présent règlement, sans préjudice de l'article 7 et dans le but de maintenir ou d'accroître les niveaux de sécurité existants, les États membres font en sorte que soit effectuée, dans le cadre d'une procédure de gestion de la sécurité couvrant tous les aspects de la mise en œuvre du présent règlement et préalablement aux modifications apportées aux procédures appliquées antérieurement, une analyse de la sécurité du plan de mise en œuvre identifiant les dangers et comportant une évaluation des risques et des mesures visant à les atténuer. Celles-ci peuvent inclure l'application de l'article 3.

Article 10

Modifications des règlements (CE) n° 730/2006, (CE) n° 1033/2006, (CE) n° 1794/2006, (CE) n° 1265/2007, (UE) n° 255/2010, ainsi que du règlement d'exécution (UE) n° 1035/2011

1. Le règlement (CE) n° 730/2006 est modifié comme suit:

a) à l'article 2, les points 3) et 4) sont remplacés par le texte suivant:

«3) "IFR": l'abréviation utilisée pour désigner les règles de vol aux instruments;

4) "VFR": l'abréviation utilisée pour désigner les règles de vol à vue;»

2. Le règlement (CE) n° 1033/2006 est modifié comme suit:

a) à l'article 2, paragraphe 2, le point 8) est remplacé par le texte suivant:

«8) "IFR", l'abréviation utilisée pour désigner les règles de vol aux instruments;»

b) à l'article 3, le paragraphe 1 est remplacé par le texte suivant:

«1. Les dispositions énoncées dans l'annexe s'appliquent à la soumission, à l'approbation et à la diffusion de plans de vol pour tout vol soumis au présent règlement et à toute modification d'un élément essentiel d'un plan de vol pendant la phase préalable au vol conformément au présent règlement.»

c) à l'annexe, l'intitulé et le premier paragraphe sont remplacés par le texte suivant:

«Dispositions visées à l'article 3, paragraphe 1

1. Partie 4 du règlement d'exécution (UE) n° 923/2012 de la Commission (*)

(*) JO L 281 du 13.10.2012, p. 1.»

3. Le règlement (CE) n° 1794/2006 est modifié comme suit:

a) à l'article 2, les points c) et d) sont remplacés par le texte suivant:

«c) "IFR": abréviation utilisée pour désigner les règles de vol aux instruments;

d) "VFR": abréviation utilisée pour désigner les règles de vol à vue;»

4. Le règlement (CE) n° 1265/2007 est modifié comme suit:

a) à l'article 2, le point 5) est remplacé par le texte suivant:

«5) "vols effectués selon les règles de vol à vue" (vols VFR): tout vol effectué conformément aux règles de vol à vue;»

5. Le règlement (UE) n° 255/2010 est modifié comme suit:

a) à l'article 2, le point 3) est remplacé par le texte suivant:

«3) "IFR", l'abréviation utilisée pour désigner les règles de vol aux instruments;»

6. Le règlement d'exécution (UE) n° 1035/2011 est modifié comme suit:

a) à l'annexe II, point 4 a), la référence «annexe 2 concernant les règles de l'air (10^e édition de juillet 2005, y compris tous les amendements jusqu'au n° 42);» est remplacée par la référence suivante: «règlement d'exécution (UE) n° 923/2012;»

b) à l'annexe II, point 4 c), la référence «annexe 11 concernant les services de la circulation aérienne (13^e édition de juillet 2001, y compris tous les amendements jusqu'au n° 47-B).» est remplacée par la référence suivante: «annexe 11 concernant les services de la circulation aérienne (13^e édition de juillet 2001, y compris tous les amendements jusqu'au n° 47-B) et règlement d'exécution (UE) n° 923/2012, tel qu'applicable.»

c) à l'annexe III, point 2 b), la référence «annexe 11 concernant les services de la circulation aérienne (13^e édition de juillet 2001, y compris tous les amendements jusqu'au n° 47-B);» est remplacée par la référence suivante: «annexe 11 concernant les services de la circulation aérienne (13^e édition de juillet 2001, y compris tous les amendements jusqu'au n° 47-B) et règlement d'exécution (UE) n° 923/2012, tel qu'applicable;»

Article 11

Entrée en vigueur

1. Le présent règlement entre en vigueur le vingtième jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*.

Il s'applique à compter du 4 décembre 2012.

2. Par dérogation au deuxième alinéa du paragraphe 1, les États membres peuvent décider de ne pas appliquer les dispositions du présent règlement jusqu'au 4 décembre 2014.

Si un État membre fait usage de cette possibilité, il en informe la Commission et l'AESA conformément à l'article 12, paragraphe 1, du règlement (CE) n° 549/2004 et leur notifie les raisons justifiant la dérogation, sa durée, ainsi que le calendrier prévu pour la mise en œuvre du présent règlement.

Le présent règlement est obligatoire dans tous ses éléments et directement applicable dans tout État membre.

Fait à Bruxelles, le 26 septembre 2012.

Par la Commission
Le président
José Manuel BARROSO

ANNEXE

RÈGLES DE L'AIR

PARTIE 1

*Survol de la haute mer***SERA.1001 Généralités**

- a) En ce qui concerne le survol de la haute mer, les règles précisées à l'annexe 2 de la convention de Chicago s'appliquent sans exception. Aux fins de la continuité et de l'exploitation ininterrompue des services de la circulation aérienne, notamment à l'intérieur des blocs d'espace aérien fonctionnels, les dispositions de l'annexe 11 de la convention de Chicago peuvent être appliquées dans l'espace aérien au-dessus de la haute mer d'une manière qui soit compatible avec celle dont ces dispositions sont appliquées au-dessus du territoire des États membres, et ce, sans préjudice de l'exploitation d'aéronefs d'État au titre de l'article 3 de la convention de Chicago. Ce qui précède est également sans préjudice des responsabilités qui incombent aux États membres de garantir la sécurité, l'efficacité et la rapidité de l'exploitation d'aéronefs à l'intérieur des régions d'information de vol où ils sont chargés de fournir les services de la circulation aérienne conformément aux accords régionaux de navigation aérienne de l'OACI.
- b) En ce qui concerne les parties de la haute mer pour lesquelles un État membre a accepté, sur la base d'un accord régional de navigation aérienne de l'OACI, d'être chargé de fournir les services de la circulation aérienne, l'État membre désigne le prestataire de services de la circulation aérienne (ATS) qui fournit lesdits services.

PARTIE 2

*Domaine d'application et conformité***SERA.2001 Domaine d'application**

Sans préjudice de la règle SERA.1001 ci-dessus et conformément à l'article 1^{er}, le présent règlement s'applique notamment aux usagers de l'espace aérien et aux aéronefs:

- a) exploités à destination, à l'intérieur ou au départ de l'Union;
- b) portant les marques de nationalité et d'immatriculation d'un État membre de l'Union, et exploités dans tout espace aérien, dans la mesure où les dispositions du présent règlement ne sont pas contraires aux règles publiées par le pays sous la juridiction duquel se trouve le territoire survolé.

Le présent règlement s'applique également aux autorités compétentes des États membres, aux prestataires de services de navigation aérienne et au personnel au sol affecté à l'exploitation d'aéronefs.

SERA.2005 Conformité aux règles de l'air

En vol, sur l'aire de mouvement d'un aéroport comme sur un site d'exploitation, un aéronef est exploité conformément aux règles générales, aux dispositions locales applicables et, par ailleurs, en vol:

- a) conformément aux règles de vol à vue; ou
- b) conformément aux règles de vol aux instruments.

SERA.2010 Responsabilités

- a) Responsabilité du pilote commandant de bord

Le pilote commandant de bord d'un aéronef, qu'il tienne ou non les commandes, est responsable de la conduite de l'aéronef conformément aux dispositions du présent règlement; toutefois, il peut déroger à ces règles s'il le juge absolument nécessaire pour des motifs de sécurité.

- b) Action préliminaire au vol

Avant d'entreprendre un vol, le pilote commandant de bord d'un aéronef prend connaissance de tous les renseignements disponibles utiles au vol projeté. Pour les vols au-delà des abords d'un aéroport et pour tous les vols IFR, l'action préliminaire au vol comprend l'étude attentive des bulletins et prévisions météorologiques disponibles les plus récents, en tenant compte des besoins en carburant et d'un plan de diversion pour le cas où le vol ne pourrait pas se dérouler comme prévu.

SERA.2015 Autorité du pilote commandant de bord d'un aéronef

Le pilote commandant de bord d'un aéronef décide en dernier ressort de l'utilisation de l'aéronef tant qu'il en a le commandement.

SERA.2020 Usage de substances qui pose des problèmes

Les personnes qui assurent des fonctions critiques pour la sécurité de l'aviation (personnel critique pour la sécurité) n'exercent pas ces dernières si elles se trouvent sous l'influence d'une quelconque substance psychoactive altérant les performances humaines. Ces personnes ne se livrent à aucune forme d'usage de substances qui pose des problèmes.

PARTIE 3

Règles générales et prévention des abordages

CHAPITRE 1

Protection des personnes et des biens**SERA.3101 Négligence ou imprudence dans la conduite des aéronefs**

Un aéronef n'est pas exploité d'une façon négligente ou imprudente pouvant entraîner un risque pour la vie ou les biens de tiers.

SERA.3105 Hauteurs minimales

Sauf pour les besoins du décollage ou de l'atterrissage, ou sauf autorisation des autorités compétentes, les aéronefs ne volent pas au-dessus des zones à forte densité, des villes ou autres agglomérations, ou de rassemblements de personnes en plein air, à moins qu'ils ne restent à une hauteur suffisante pour leur permettre, en cas d'urgence, d'atterrir sans mettre indûment en danger les personnes ou les biens à la surface. Les hauteurs minimales qui s'appliquent aux vols VFR sont spécifiées à la règle SERA.5005, point f), et les niveaux minimaux qui s'appliquent aux vols IFR sont spécifiés à la règle SERA.5015, point b).

SERA.3110 Niveaux de croisière

Les niveaux de croisière auxquels doit être effectué un vol ou une partie d'un vol sont exprimés:

- a) en niveaux de vol, pour les vols effectués à un niveau égal ou supérieur au niveau de vol le plus bas utilisable ou, le cas échéant, à un niveau supérieur à l'altitude de transition;
- b) en altitudes, pour les vols effectués à une altitude inférieure au niveau de vol le plus bas utilisable ou, le cas échéant, à une altitude égale ou inférieure à l'altitude de transition.

SERA.3115 Jet d'objets ou pulvérisation

Le jet d'objets ou la pulvérisation à partir d'un aéronef en vol ne sont effectués que conformément:

- a) aux dispositions de la législation de l'Union ou, le cas échéant, de la législation nationale concernant l'exploitation d'aéronefs réglementée par les États membres; et
- b) à la manière indiquée dans tout renseignement, avis et/ou autorisation pertinents provenant de l'organisme compétent des services de la circulation aérienne.

SERA.3120 Remorquages

Un aéronef ou tout autre objet n'est remorqué par un aéronef que conformément:

- a) aux dispositions de la législation de l'Union ou, le cas échéant, de la législation nationale concernant l'exploitation d'aéronefs réglementée par les États membres; et
- b) à la manière indiquée dans tout renseignement, avis et/ou autorisation pertinents provenant de l'organisme compétent des services de la circulation aérienne.

SERA.3125 Descente en parachute

Les descentes en parachute, sauf en cas de force majeure, ne sont effectuées que conformément:

- a) aux dispositions de la législation de l'Union ou, le cas échéant, de la législation nationale concernant l'exploitation d'aéronefs réglementée par les États membres; et
- b) à la manière indiquée dans tout renseignement, avis et/ou autorisation pertinents provenant de l'organisme compétent des services de la circulation aérienne.

SERA.3130 Vol acrobatique (ou voltige aérienne)

Les vols acrobatiques ne sont effectués que conformément:

- a) aux dispositions de la législation de l'Union ou, le cas échéant, de la législation nationale concernant l'exploitation d'aéronefs réglementée par les États membres; et
- b) à la manière indiquée dans tout renseignement, avis et/ou autorisation pertinents provenant de l'organisme compétent des services de la circulation aérienne.

SERA.3135 Vols en formation

Les aéronefs ne volent en formation qu'après entente préalable entre les pilotes commandants de bord des aéronefs participant au vol et, si ce dernier a lieu dans un espace aérien contrôlé, conformément aux conditions prescrites par les autorités compétentes. Ces conditions sont notamment les suivantes:

- a) l'un des pilotes commandants de bord est désigné chef de formation;
- b) la formation se comporte comme un seul aéronef en ce qui concerne la navigation et le compte rendu de position;
- c) la séparation entre les aéronefs participant au vol est assurée par le chef de formation et les pilotes commandants de bord des autres aéronefs participant au vol, et comprend des périodes de transition pendant lesquelles les aéronefs manœuvrent pour atteindre leur propre séparation dans la formation et pendant les manœuvres de rassemblement et de dégagement; et
- d) pour les aéronefs d'État, une distance latérale, longitudinale et verticale maximale est maintenue entre chaque élément de la formation et le chef de formation conformément aux dispositions de la convention de Chicago. Pour les autres aéronefs, une distance d'un maximum de 1 km (0,5 NM) latéralement et longitudinalement et de 30 m (100 ft) verticalement est maintenue par chaque élément de la formation par rapport au chef de formation.

SERA.3140 Ballons libres non habités

Un ballon libre non habité est exploité de manière à ce qu'il présente le moins de danger possible pour les personnes, les biens ou d'autres aéronefs, et conformément aux conditions spécifiées dans l'appendice 2.

SERA.3145 Zones interdites et zones réglementées

Les aéronefs ne volent à l'intérieur d'une zone interdite ou d'une zone réglementée au sujet desquelles des renseignements ont été dûment diffusés, que s'ils se conforment aux restrictions de l'État sur le territoire duquel ces zones sont établies, ou que s'ils ont obtenu l'autorisation de cet État.

CHAPITRE 2

Prévention des abordages**SERA.3201 Généralités**

Aucune disposition du présent règlement ne dégage le pilote commandant de bord d'un aéronef de la responsabilité de prendre les mesures les plus propres à éviter un abordage, y compris les manœuvres anticollision fondées sur des avis de résolution émis par l'équipement ACAS.

SERA.3205 Proximité

Un aéronef n'évolue pas à une distance d'un autre aéronef telle qu'il puisse en résulter un risque d'abordage.

SERA.3210 Priorité de passage

- a) L'aéronef qui a la priorité de passage conserve son cap et sa vitesse.
- b) Lorsqu'un pilote sait que la manœuvrabilité d'un autre aéronef est entravée, il cède le passage à celui-ci.
- c) Lorsqu'un aéronef se trouve, aux termes des règles ci-après, dans l'obligation de céder le passage à un autre aéronef, il évite de passer au-dessus ou au-dessous de ce dernier, ou devant lui, à moins de le faire à bonne distance et de tenir compte de la turbulence de sillage.
 - 1) *Aéronefs se rapprochant de face.* Lorsque deux aéronefs se rapprochent de face ou presque de face et qu'il y a un risque d'abordage, chacun d'eux oblique vers sa droite.

- 2) *Routes convergentes*. Lorsque deux aéronefs se trouvant à peu près au même niveau suivent des routes convergentes, celui qui voit l'autre à sa droite s'en écarte; toutefois:
 - i) les aéroplanes motopropulsés cèdent le passage aux dirigeables, aux planeurs et aux ballons;
 - ii) les dirigeables cèdent le passage aux planeurs et aux ballons;
 - iii) les planeurs cèdent le passage aux ballons;
 - iv) les aéronefs motopropulsés cèdent le passage aux aéronefs qui sont vus remorquant d'autres aéronefs ou objets.
 - 3) *Dépassement*. Un aéronef dépassant est un aéronef qui s'approche d'un autre aéronef par l'arrière suivant une trajectoire formant un angle de moins de 70 degrés avec le plan de symétrie de ce dernier, c'est-à-dire dans une position telle, par rapport à l'autre aéronef, que, de nuit, il serait dans l'impossibilité de voir l'un ou l'autre des feux de navigation gauche (bâbord) ou droit (tribord). Au moment où un aéronef en dépasse un autre, ce dernier a la priorité de passage et l'aéronef dépassant, qu'il soit en montée, en descente ou en palier, s'écarte de la trajectoire de l'autre aéronef en obliquant vers la droite. Aucune modification ultérieure des positions relatives des deux aéronefs ne dispense l'aéronef dépassant de cette obligation jusqu'à ce qu'il ait entièrement dépassé et distancé l'autre aéronef.
 - i) *Dépassement entre planeurs*. Un planeur dépassant un autre planeur peut obliquer vers sa droite ou vers sa gauche.
 - 4) *Atterrissage*. Un aéronef en vol ou manœuvrant au sol ou sur l'eau cède le passage aux aéronefs en train d'atterrir ou en train d'exécuter les phases finales d'une approche.
 - i) Lorsque deux ou plusieurs aéroplanes se rapprochent d'un aéroport ou d'un site d'exploitation afin d'y atterrir, l'aéroplane se trouvant au niveau le plus élevé cède le passage à celui qui se trouve au niveau inférieur, mais ce dernier ne se prévaut pas de cette règle pour se placer devant un autre aéroplane en train d'exécuter les phases finales d'une approche, ou pour le dépasser. Toutefois, les aéroplanes motopropulsés cèdent le passage aux planeurs.
 - ii) *Atterrissage d'urgence*. Un pilote, sachant qu'un autre aéronef est contraint d'atterrir, cède le passage à celui-ci.
 - 5) *Décollage*. Un aéronef qui circule sur l'aire de manœuvre d'un aéroport cède le passage aux aéronefs qui décollent ou sont sur le point de décoller.
- d) Aéronefs, personnes et véhicules circulant en surface
- 1) En cas de risque de collision entre deux aéronefs circulant sur l'aire de mouvement d'un aéroport ou sur une partie équivalente d'un site d'exploitation, les règles suivantes s'appliquent:
 - i) lorsque deux aéronefs se rapprochent l'un de l'autre de front, ou à peu près de front, chacun d'eux s'arrête ou, dans la mesure du possible, oblique vers sa droite de façon à passer à bonne distance de l'autre;
 - ii) lorsque deux aéronefs suivent des routes convergentes, celui qui voit l'autre à sa droite cède le passage;
 - iii) un aéronef qui est dépassé par un autre aéronef a la priorité, et l'aéronef dépassant se tient à bonne distance de l'aéronef dépassé.
 - 2) Un aéronef qui circule sur l'aire de manœuvre d'un aéroport contrôlé s'arrête et attend à tous les points d'attente avant piste, à moins que la tour de contrôle d'aéroport n'ait émis une clairance explicite d'entrer sur la piste ou de la traverser.
 - 3) Un aéronef qui circule sur l'aire de manœuvre s'arrête et attend à toutes les barres d'arrêt dont les feux sont allumés, et peut continuer conformément au point 2) lorsque les feux sont éteints.
 - 4) Circulation des personnes et des véhicules dans les aéroports
 - i) La circulation des personnes ou des véhicules, y compris des aéronefs remorqués, sur l'aire de manœuvre d'un aéroport est contrôlée par la tour de contrôle d'aéroport dans la mesure nécessaire pour éviter tout risque pour eux-mêmes ou pour les aéronefs qui atterrissent, circulent à la surface ou décollent.

- ii) Lorsque les procédures d'exploitation par faible visibilité sont appliquées:
- A) le nombre de personnes et de véhicules circulant sur l'aire de manœuvre d'un aérodrome est limité au minimum indispensable, et il est notamment tenu compte des spécifications relatives à la protection des zones sensibles d'ILS/MLS lorsque des approches de précision aux instruments de catégorie II ou III sont en cours;
 - B) sous réserve des dispositions du point iii), la séparation minimale entre des véhicules et des aéronefs qui circulent à la surface est celle prescrite par le prestataire de services de navigation aérienne (PSNA) et approuvée par l'autorité compétente compte tenu des aides disponibles;
 - C) lorsqu'une même piste est utilisée de façon continue à la fois pour des approches de précision aux instruments avec ILS ou MLS de catégorie II ou III, les zones critiques et les zones sensibles d'ILS/MLS les plus restrictives sont protégées.
- iii) Les véhicules de secours qui se dirigent vers un aéronef en détresse ont priorité de passage sur tout autre mouvement en surface.
- iv) Sous réserve des dispositions du point iii), les véhicules circulant sur l'aire de manœuvre sont tenus de respecter les règles suivantes:
- A) les véhicules, y compris les véhicules remorquant un aéronef, cèdent le passage aux aéronefs qui atterrissent, décollent, circulent à la surface ou sont remorqués;
 - B) les véhicules cèdent le passage aux autres véhicules remorquant un aéronef;
 - C) les véhicules cèdent le passage aux autres véhicules conformément aux instructions de l'organisme des services de la circulation aérienne;
 - D) notwithstanding les dispositions des points A), B) et C), les véhicules, y compris les véhicules remorquant un aéronef, se conforment aux instructions données par la tour de contrôle d'aérodrome.

SERA.3215 Feux réglementaires des aéronefs

- a) Sauf dans les cas prévus au point e), de nuit, tout aéronef en vol allume:
- 1) des feux anticollision destinés à attirer l'attention sur lui; et
 - 2) des feux de navigation destinés à indiquer la trajectoire relative de l'aéronef à un observateur; il n'allume aucun autre feu qui serait susceptible d'être confondu avec ces feux; ou
 - 3) dans le cas des ballons, des feux de position.
- b) Sauf dans les cas prévus au point e), de nuit:
- 1) tout aéronef qui se déplace sur l'aire de mouvement d'un aérodrome allume des feux de navigation destinés à indiquer la trajectoire relative de l'aéronef à un observateur et il n'allume aucun autre feu qui serait susceptible d'être confondu avec ces feux;
 - 2) à moins qu'il ne soit en position stationnaire et qu'il ne soit autrement éclairé de façon suffisante, tout aéronef qui se déplace sur l'aire de mouvement d'un aérodrome allume des feux destinés à indiquer les extrémités de sa structure, dans la mesure du possible;
 - 3) tout aéronef qui circule à la surface ou qui est remorqué sur l'aire de mouvement d'un aérodrome allume des feux destinés à attirer l'attention sur lui; et
 - 4) tout aéronef qui se déplace sur l'aire de mouvement d'un aérodrome, dont les moteurs sont en marche, allume des feux indiquant cette situation.
- c) Sauf dans les cas prévus au point e), tout aéronef en vol doté de feux anticollision répondant à la spécification du point a) 1) allume également ces feux de jour.

d) Sauf dans les cas prévus au point e), tout aéronef:

- 1) qui circule à la surface ou qui est remorqué sur l'aire de mouvement d'un aérodrome et qui est doté de feux anticollision répondant à la spécification du point b) 3); ou
- 2) qui se trouve sur l'aire de mouvement d'un aérodrome et qui est doté de feux répondant à la spécification du point b) 4)

allume également ces feux de jour.

e) Un pilote est autorisé à éteindre ou à réduire l'intensité des feux à éclats dont l'aéronef est doté pour répondre aux spécifications des points a), b), c) et d) si ces feux:

- 1) le gênent ou risquent de le gêner dans l'exercice de ses fonctions; ou
- 2) causent ou risquent de causer un éblouissement pénible pour un observateur extérieur.

SERA.3220 Vol aux instruments fictif

Un aéronef ne vole pas dans des conditions fictives de vol aux instruments à moins:

- a) que l'aéronef ne soit équipé de doubles commandes en parfait état de fonctionnement; et
- b) qu'un autre pilote qualifié (dénommé, dans la présente règle, «pilote de sécurité») n'occupe un siège aux commandes lui permettant d'intervenir comme pilote de sécurité suppléant la personne qui pilote dans les conditions fictives de vol aux instruments. Le pilote de sécurité a un champ de vision satisfaisant vers l'avant et de chaque côté de l'aéronef, sinon un observateur compétent, en communication avec le pilote de sécurité, occupe à bord un emplacement d'où son champ de vision complète de façon satisfaisante celui du pilote de sécurité.

SERA.3225 Manœuvres sur un aérodrome ou aux abords d'un aérodrome

Un aéronef évoluant sur un aérodrome ou aux abords d'un aérodrome:

- a) surveille la circulation d'aérodrome afin d'éviter les collisions;
- b) s'intègre dans les circuits de circulation des autres aéronefs en cours d'évolution ou s'en tient à l'écart;
- c) à l'exception des ballons, effectue tous les virages à gauche quand il exécute son approche en vue d'un atterrissage et après le décollage, sauf instructions ou indications contraires de l'ATC;
- d) à l'exception des ballons, atterrit et décolle face au vent, sauf si la sécurité, la configuration de la piste ou les nécessités de la circulation aérienne imposent une autre direction.

SERA.3230 Manœuvres à flot

a) Lorsque deux aéronefs ou un aéronef et un navire approchent l'un de l'autre et qu'il y a risque d'abordage, le pilote de l'aéronef évolue avec précaution en tenant compte des circonstances et des conditions, notamment des possibilités des aéronefs ou du bâtiment.

- 1) *Routes convergentes*. Un aéronef ayant un autre aéronef ou un navire à sa droite cède le passage à celui-ci et se tient à distance.
- 2) *Approche de face*. Un aéronef qui se rapproche de face, ou presque de face, d'un autre aéronef ou d'un navire modifie son cap vers la droite et se tient à distance.
- 3) *Dépassement*. L'aéronef ou le navire dépassé a la priorité de passage. L'aéronef dépassant modifie son cap et se tient à distance.
- 4) *Amerrissage et décollage*. Un aéronef amerrissant ou décollant à la surface de l'eau se tient, dans la mesure du possible, à distance de tous les navires et évite d'entraver leur navigation.

- b) *Feux réglementaires des aéronefs à flot.* De nuit ou pendant toute autre période prescrite par l'autorité compétente, tout aéronef à flot allume les feux prescrits par la convention de 1972 sur le règlement international pour prévenir les abordages en mer, à moins que cela ne lui soit impossible, auquel cas il allume des feux aussi semblables que possible, en ce qui concerne leurs caractéristiques et leur position, à ceux exigés par le règlement international.

CHAPITRE 3

Signaux

SERA.3301 Généralités

- a) Lorsqu'il aperçoit ou qu'il reçoit l'un des signaux décrits à l'appendice 1, le pilote prend toutes les dispositions nécessaires pour se conformer aux instructions correspondant à ce signal, qui sont indiquées audit appendice.
- b) Si les signaux décrits à l'appendice 1 sont utilisés, ils ont le sens indiqué dans ledit appendice. Ils ne sont utilisés qu'aux fins indiquées et aucun autre signal qui risque d'être confondu avec ces signaux n'est utilisé.
- c) Le signaleur est chargé d'effectuer des signaux de guidage normalisés clairs et précis à l'intention des aéronefs, en utilisant les signaux décrits à l'appendice 1.
- d) Seules les personnes formées, qualifiées et agréées au regard de la législation de l'Union ou de la législation nationale applicable accomplissent les fonctions de signaleur.
- e) 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.
- f) 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.

CHAPITRE 4

Heure

SERA.3401 Généralités

- a) Le temps utilisé est le temps universel coordonné (UTC), exprimé en heures, minutes et, s'il y a lieu, secondes, le jour étant de 24 heures commençant à minuit.
- b) L'heure est vérifiée avant le début d'un vol contrôlé et toutes les fois que cela est nécessaire au cours du vol.
- c) Le temps utilisé dans les applications des communications par liaison de données est exact à une seconde près par rapport à l'heure UTC.
- d) Heure dans les services de la circulation aérienne
- 1) Avant qu'un aéronef ne circule à la surface pour le décollage, la tour de contrôle d'un aéroport fournit l'heure exacte au pilote, à moins que des dispositions n'aient été prises pour que le pilote l'obtienne d'autres sources. Les organismes des services de la circulation aérienne fournissent en outre l'heure exacte aux pilotes sur demande. Des tops horaires sont fournis au moins à la minute près.

PARTIE 4

Plans de vol

SERA.4001 Dépôt du plan de vol

- a) Les renseignements concernant un vol ou une partie de vol projeté qui doivent être fournis aux organismes des services de la circulation aérienne sont communiqués sous forme d'un plan de vol. L'expression «plan de vol» est utilisée pour désigner aussi bien des renseignements complets sur tous les éléments qui constituent la description du plan de vol pour l'ensemble de la route prévue, ou des renseignements en nombre limité lorsqu'il s'agit, entre autres, d'obtenir une clairance concernant une brève partie d'un vol, par exemple la traversée d'une voie aérienne, le décollage ou l'atterrissage sur un aéroport contrôlé.
- b) Un plan de vol est déposé avant:
- 1) tout vol, ou toute partie d'un vol, appelé à bénéficier du contrôle de la circulation aérienne;

- 2) tout vol IFR effectué dans l'espace aérien à service consultatif;
 - 3) tout vol effectué dans ou à destination de régions ou le long de routes désignées par l'autorité compétente, pour faciliter la fourniture d'information de vol, le service d'alerte et les opérations de recherches et de sauvetage;
 - 4) tout vol effectué dans ou à destination de régions ou le long de routes désignées par l'autorité compétente, pour faciliter la coordination avec les organismes militaires compétents ou les organismes des services de la circulation aérienne d'États voisins, afin d'éviter la nécessité éventuelle d'une interception aux fins d'identification;
 - 5) tout vol au cours duquel l'aéronef doit franchir des frontières, sauf prescription contraire des États concernés;
 - 6) tout vol prévu de nuit, si l'aéronef quitte les abords d'un aéroport.
- c) Un plan de vol est soumis à un bureau de piste des services de la circulation aérienne avant le départ ou transmis en cours de vol à l'organisme compétent des services de la circulation aérienne ou à la station radio de contrôle air-sol compétente, sauf si des dispositions ont été prises pour permettre le dépôt de plans de vol répétitifs.
- d) Un plan de vol pour tout vol au cours duquel l'aéronef doit franchir des frontières ou tout vol appelé à bénéficier du contrôle de la circulation aérienne ou du service consultatif de la circulation aérienne est déposé au moins soixante minutes avant le départ, ou, s'il est communiqué en cours de vol, en temps utile afin de parvenir à l'organisme compétent des services de la circulation aérienne au moins dix minutes avant l'heure prévue du passage de l'aéronef:
- 1) au point d'entrée prévu dans une région de contrôle ou dans une région à service consultatif; ou
 - 2) au point d'intersection de sa route et d'une voie aérienne ou d'une route à service consultatif.

SERA.4005 Teneur du plan de vol

- a) Un plan de vol comprend des informations relatives aux éléments ci-après qui sont jugés pertinents par l'autorité compétente:
- 1) identification de l'aéronef;
 - 2) règles de vol et type de vol;
 - 3) nombre et type(s) d'aéronefs et catégorie de turbulence de sillage;
 - 4) équipement;
 - 5) aéroport de départ ou site d'exploitation;
 - 6) heure estimée de départ du poste de stationnement;
 - 7) vitesse(s) de croisière;
 - 8) niveau(x) de croisière;
 - 9) route à suivre;
 - 10) aéroport de destination ou site d'exploitation et durée totale estimée;
 - 11) aéroport(s) de décollage ou site(s) d'exploitation;
 - 12) autonomie;
 - 13) nombre total de personnes à bord;
 - 14) équipement de secours et de survie;
 - 15) autres renseignements.

- b) Pour les plans de vol transmis en cours de vol, les renseignements à fournir au sujet de l'aérodrome de départ ou du site d'exploitation sont l'indication de l'endroit où des renseignements complémentaires sur le vol peuvent être obtenus, au besoin. Par ailleurs, les renseignements à fournir au sujet de l'heure estimée de départ du poste de stationnement sont l'heure de passage au-dessus du premier point de la route concernée par le plan de vol.

SERA.4010 Établissement du plan de vol

- a) Un plan de vol contient des renseignements, le cas échéant, sur les éléments concernés de la liste ci-dessus, jusqu'à l'élément «aérodrome(s) de dégagement ou site(s) d'exploitation» inclus, en ce qui concerne la totalité de la route ou une partie de celle-ci pour laquelle le plan de vol est déposé.
- b) Le plan de vol contient en outre des renseignements, le cas échéant, sur tous les autres éléments de la liste ci-dessus lorsque l'autorité compétente le prescrit ou lorsque cela est jugé nécessaire pour une autre raison par la personne qui dépose le plan de vol.

SERA.4015 Modifications au plan de vol

- a) Sous réserve des dispositions de la règle SERA.8020, point b), toutes les modifications apportées à un plan de vol déposé en vue d'un vol IFR, ou d'un vol VFR effectué en tant que vol contrôlé, sont signalées dès que possible à l'organisme compétent des services de la circulation aérienne. Dans le cas des autres vols VFR, toute modification importante apportée à un plan de vol est signalée dès que possible à l'organisme compétent des services de la circulation aérienne.
- b) Si les renseignements fournis avant le départ au sujet de l'autonomie et du nombre total de personnes à bord sont devenus erronés au moment du départ, ce fait constitue une modification importante au plan de vol et est, à ce titre, signalé.

SERA.4020 Clôture d'un plan de vol

- a) Un compte rendu d'arrivée est remis directement, par radiotéléphonie, par liaison de données ou par d'autres moyens selon les prescriptions de l'autorité compétente, le plus tôt possible après l'atterrissage, à l'organisme compétent des services de la circulation aérienne de l'aérodrome d'arrivée, pour tout vol ayant donné lieu au dépôt d'un plan de vol couvrant la totalité du vol ou la partie du vol restant à effectuer jusqu'à l'aérodrome de destination.
- 1) Un compte rendu d'arrivée n'est pas exigé après un atterrissage sur un aérodrome où les services de la circulation aérienne sont fournis, pour autant que les radiocommunications ou les signaux visuels indiquent que l'atterrissage a été observé.
- b) Lorsqu'un plan de vol n'a été soumis que pour une partie d'un vol, autre que la partie du vol restant à effectuer jusqu'à destination, il est clos, le cas échéant, par un compte rendu approprié à l'organisme concerné des services de la circulation aérienne.
- c) S'il n'existe pas d'organisme des services de la circulation aérienne à l'aérodrome d'arrivée ou sur le site d'exploitation, le compte rendu d'arrivée est établi, le cas échéant, le plus tôt possible après l'atterrissage et communiqué par les moyens les plus rapides à l'organisme des services de la circulation aérienne le plus proche.
- d) Lorsque le pilote sait que les moyens de communication à l'aérodrome d'arrivée ou sur le site d'exploitation sont insuffisants et qu'il ne dispose pas d'autres moyens d'acheminement au sol du compte rendu d'arrivée, il prend les dispositions ci-après. Juste avant l'atterrissage, si possible, il transmet à l'organisme compétent des services de la circulation aérienne un message tenant lieu de compte rendu d'arrivée, si un tel compte rendu est exigé. En principe, ce message est transmis à la station aéronautique qui dessert l'organisme des services de la circulation aérienne chargé de la région d'information de vol dans laquelle évolue l'aéronef.
- e) Les comptes rendus d'arrivée transmis par les aéronefs renferment les éléments d'information suivants:
- 1) identification de l'aéronef,
 - 2) aérodrome de départ ou site d'exploitation;
 - 3) aérodrome de destination ou site d'exploitation (en cas de déroutement seulement);
 - 4) aérodrome d'arrivée ou site d'exploitation;
 - 5) heure d'arrivée.

PARTIE 5

Conditions météorologiques de vol à vue, règles de vol à vue, règles de vol VFR spécial et règles de vol aux instruments**SERA.5001 Minimums VMC de visibilité et de distance par rapport aux nuages**

Les minimums VMC de visibilité et de distance par rapport aux nuages figurent dans le tableau S5-1.

Bande d'altitude	Classe d'espace aérien	Visibilité en vol	Distance par rapport aux nuages
À 3 050 m (10 000 ft) AMSL et au-dessus	A (**) B C D E F G	8 km	1 500 m horizontalement 300 m (1 000 ft) verticale- ment
Au-dessous de 3 050 m (10 000 ft) AMSL et au-dessus de 900 m (3 000 ft) AMSL ou à plus de 300 m (1 000 ft) au-dessus du relief, si ce niveau est plus élevé	A (**) B C D E F G	5 km	1 500 m horizontalement 300 m (1 000 ft) verticale- ment
À 900 m (3 000 ft) AMSL et au-dessous ou à 300 m (1 000 ft) au-dessus du relief, si ce niveau est plus élevé	A (**) B C D E	5 km	1 500 m horizontalement 300 m (1 000 ft) verticale- ment
	F G	5 km (***)	Hors des nuages et le sol en vue

(*) Quand la hauteur de l'altitude de transition est inférieure à 3 050 m (10 000 ft) AMSL, il faut utiliser le niveau de vol 100 au lieu de 10 000 ft.

(**) Les minimums VMC dans l'espace aérien de classe A sont donnés à titre d'indication aux pilotes; ils n'impliquent pas l'acceptation des vols VFR dans l'espace aérien de classe A.

(***) Si l'autorité compétente le prescrit:

a) des visibilités en vol réduites, au plus, à 1 500 m peuvent être autorisées pour des vols effectués:

- 1) à des vitesses de 140 kts IAS, ou moins, pour laisser la possibilité de voir tout autre aéronef ou tout obstacle à temps pour éviter une collision; ou
- 2) dans des circonstances où la probabilité de rencontrer d'autres aéronefs serait normalement faible, par exemple dans des zones à faible densité de circulation et pour des travaux aériens à basse altitude.

b) Les HÉLICOPTÈRES peuvent être autorisés à voler avec une visibilité en vol inférieure à 1 500 m mais supérieure à 800 m s'ils volent à une vitesse qui permet de voir tout autre aéronef ou tout obstacle à temps pour éviter une collision. Les visibilités en vol inférieures à 800 m peuvent être autorisées dans des cas particuliers tels que les vols médicaux, les opérations de recherche et de sauvetage ainsi que les vols de lutte contre les incendies.

SERA.5005 Règles de vol à vue

a) Exception faite des vols VFR spéciaux, les vols VFR sont effectués dans des conditions de visibilité et de distance par rapport aux nuages au moins égales à celles qui sont spécifiées dans le tableau S5-1.

b) Sauf clairance VFR spécial délivrée par un organisme du contrôle de la circulation aérienne, un aéronef en vol VFR ne doit ni décoller d'un aéroport situé dans une zone de contrôle, ni atterrir sur cet aéroport, ni pénétrer dans la zone de circulation ou dans le circuit de circulation de cet aéroport lorsque les conditions météorologiques rapportées pour cet aéroport sont inférieures aux minimums suivants:

- 1) le plafond est inférieur à 450 m (1 500 ft); ou
- 2) lorsque la visibilité au sol est inférieure à 5 km.

c) Si l'autorité compétente le prescrit, les vols VFR de nuit peuvent être autorisés dans les conditions suivantes:

- 1) si l'aéronef quitte les abords d'un aéroport, un plan de vol est déposé conformément à la règle SERA.4001, point b) 6);
- 2) l'aéronef établit et maintient des communications bilatérales sur le canal de communication ATS approprié, lorsqu'il est disponible;
- 3) les minimums VMC de visibilité et de distance par rapport aux nuages, tels que spécifiés dans le tableau S5-1, s'appliquent. Toutefois:
 - i) le plafond n'est pas inférieur à 450 m (1 500 ft);

- ii) sauf dans les cas prévus au point c) 4), les dispositions du tableau S5-1, points a) et b), relatives aux visibilités en vol réduites ne s'appliquent pas;
 - iii) dans un espace aérien de classe B, C, D, E, F ou G, à 900 m (3 000 ft) AMSL et au-dessous ou à 300 m (1 000 ft) au-dessus du relief, si ce niveau est plus élevé, le pilote garde une vue permanente de la surface;
 - iv) pour les hélicoptères dans un espace aérien de classe F ou G, à 900 m (3 000 ft) AMSL et au-dessous ou à 300 m (1 000 ft) au-dessus du relief, si ce niveau est plus élevé, la visibilité de vol n'est pas inférieure à 3 km, pour autant que le pilote garde une vue permanente de la surface et que l'appareil vole à une vitesse permettant de voir tout autre aéronef ou tout obstacle à temps pour éviter une collision; et
 - v) pour les reliefs montagneux, des minimums VMC de visibilité et de distance par rapport aux nuages supérieurs peuvent être prescrits par l'autorité compétente;
- 4) des minimums de plafond, de visibilité et de distance par rapport aux nuages inférieurs à ceux spécifiés au point 3) peuvent être autorisés pour les hélicoptères dans des cas particuliers tels que les vols médicaux, les opérations de recherches et de sauvetage ainsi que les vols de lutte contre les incendies;
- 5) sauf pour les besoins du décollage ou de l'atterrissage et sauf autorisation expresse de l'autorité compétente, un vol VFR de nuit est effectué à un niveau qui n'est pas inférieur à l'altitude minimale de vol fixée par l'État dont le territoire est survolé ou, lorsque aucune altitude minimale de vol n'a été établie:
- i) au-dessus de régions accidentées ou montagneuses, à un niveau qui est à 600 m (2 000 ft) au moins au-dessus de l'obstacle le plus élevé situé dans un rayon de 8 km autour de la position estimée de l'aéronef;
 - ii) ailleurs que dans les régions spécifiées au point i), à un niveau qui est à 300 m (1 000 ft) au moins au-dessus de l'obstacle le plus élevé situé dans un rayon de 8 km autour de la position estimée de l'aéronef.
- d) Sauf autorisation de l'autorité compétente conformément au règlement (CE) n° 730/2006, les vols VFR ne sont pas effectués:
- 1) au-dessus du niveau de vol 195;
 - 2) à des vitesses transsoniques et supersoniques.
- e) L'autorisation d'effectuer des vols VFR au-dessus du niveau de vol 285 n'est pas accordée dans les cas où un minimum de séparation verticale de 300 m (1 000 ft) est appliqué au-dessus du niveau de vol 290.
- f) Sauf pour les besoins du décollage et de l'atterrissage, ou sauf autorisation de l'autorité compétente, aucun vol VFR n'est effectué:
- 1) au-dessus des zones à forte densité, des villes ou autres agglomérations, ou de rassemblements de personnes en plein air, à moins de 300 m (1 000 ft) au-dessus de l'obstacle le plus élevé situé dans un rayon de 600 m autour de l'aéronef;
 - 2) ailleurs qu'aux endroits spécifiés au point 1), à une hauteur inférieure à 150 m (500 ft) au-dessus du sol ou de l'eau ou à 150 m (500 ft) au-dessus de l'obstacle le plus élevé situé dans un rayon de 150 m (500 ft) autour de l'aéronef.
- g) Sauf indication contraire figurant dans les autorisations du contrôle de la circulation aérienne et sauf spécification contraire de l'autorité compétente, les vols VFR dans la phase de croisière en palier à une hauteur supérieure à 900 m (3 000 ft) au-dessus du sol ou de l'eau, ou au-dessus d'un niveau de référence supérieur spécifié par l'autorité compétente, sont effectués à l'un des niveaux de croisière correspondant à leur route, spécifiés dans le tableau des niveaux de croisière qui figure à l'appendice 3.
- h) Un aéronef en vol VFR se conforme aux dispositions de la partie 8:
- 1) s'il vole dans un espace aérien de classe B, C ou D;
 - 2) s'il fait partie de la circulation d'aérodrome d'un aérodrome contrôlé; ou
 - 3) s'il effectue un vol VFR spécial.
- i) Un vol VFR effectué dans ou à destination de régions ou le long de routes désignées par l'autorité compétente, conformément à la règle SERA.4001, points b) 3) ou b) 4), garde une écoute permanente des communications vocales air-sol sur le canal de communication approprié de l'organisme des services de la circulation aérienne qui assure le service d'information de vol et il rend compte, selon les besoins, de sa position audit organisme.

j) Un pilote qui effectue un vol conformément aux règles de vol à vue et désire passer à l'application des règles de vol aux instruments doit:

- 1) si un plan de vol a été déposé, transmettre les modifications nécessaires à apporter au plan de vol en vigueur; ou
- 2) conformément à la règle SERA.4001, point b), soumettre, dès que possible, un plan de vol à l'organisme compétent des services de la circulation aérienne et obtenir une clairance avant de passer en vol IFR dans l'espace aérien contrôlé.

SERA.5010 Vols VFR spéciaux en zones de contrôle

Des vols VFR spéciaux peuvent être autorisés à l'intérieur d'une zone de contrôle, sous réserve d'une autorisation du contrôle de la circulation aérienne (clairance ATC). À l'exception des autorisations délivrées aux hélicoptères par l'autorité compétente dans des cas particuliers tels que les vols médicaux, les opérations de recherches et de sauvetage ainsi que les vols de lutte contre les incendies, les conditions supplémentaires suivantes sont applicables:

a) par le pilote:

- 1) hors des nuages et en vue du sol;
- 2) la visibilité de vol n'est pas inférieure à 1 500 m ou, pour les hélicoptères, à 800 m;
- 3) vitesse de 140 kts IAS, ou moins, pour permettre de voir tout autre aéronef et tout obstacle à temps pour éviter une collision; et

b) par le contrôle de la circulation aérienne:

- 1) de jour uniquement, sauf autorisation contraire de l'autorité compétente;
- 2) la visibilité au sol n'est pas inférieure à 1 500 m ou, pour les hélicoptères, à 800 m;
- 3) le plafond n'est pas inférieur à 180 m (600 ft).

SERA.5015 Règles de vol aux instruments (IFR) – Règles applicables à tous les vols IFR

a) Équipement des aéronefs

Les aéronefs sont équipés d'instruments appropriés et d'appareils de navigation adaptés à la route à suivre et conformes à la législation en vigueur sur les opérations aériennes.

b) Niveaux minimaux

Sauf pour les besoins du décollage ou de l'atterrissage et sauf autorisation expresse de l'autorité compétente, un vol IFR est effectué à un niveau qui n'est pas inférieur à l'altitude minimale de vol fixée par l'État dont le territoire est survolé ou, lorsque aucune altitude minimale de vol n'a été établie:

- 1) au-dessus de régions accidentées ou montagneuses, à un niveau qui est à 600 m (2 000 ft) au moins au-dessus de l'obstacle le plus élevé situé dans un rayon de 8 km autour de la position estimée de l'aéronef;
- 2) ailleurs que dans les régions spécifiées au point 1), à un niveau qui est à 300 m (1 000 ft) au moins au-dessus de l'obstacle le plus élevé situé dans un rayon de 8 km autour de la position estimée de l'aéronef.

c) Poursuite en VFR d'un vol IFR

- 1) Un pilote qui décide de poursuivre son vol en passant de l'application des règles de vol aux instruments à l'application des règles de vol à vue avise l'organisme compétent des services de la circulation aérienne que le vol IFR est annulé et lui communique les modifications à apporter au plan de vol en vigueur.
- 2) Si un aéronef effectuant un vol selon les règles de vol aux instruments se trouve dans les conditions météorologiques de vol à vue, il n'annule pas son vol IFR, à moins qu'on ne prévoie que le vol sera poursuivi pendant un laps de temps raisonnable dans des conditions météorologiques de vol à vue ininterrompues et qu'on ait l'intention de le poursuivre dans ces conditions.

SERA.5020 IFR – Règles applicables aux vols IFR à l'intérieur de l'espace aérien contrôlé

- a) Lorsqu'il évolue dans l'espace aérien contrôlé, un aéronef en vol IFR se conforme aux dispositions de la partie 8.
- b) Un aéronef en vol IFR dans la phase de croisière à l'intérieur de l'espace aérien contrôlé utilise un niveau de croisière ou, si un organisme ATS l'autorise à appliquer les techniques de croisière ascendante, évolue entre deux niveaux ou au-dessus d'un niveau qui sont choisis dans le tableau des niveaux de croisière qui figure à l'appendice 3; toutefois, la correspondance entre les niveaux et la route prescrite dans ce tableau ne s'applique pas lorsque des indications contraires figurent dans les autorisations du contrôle de la circulation aérienne ou dans les publications d'information aéronautique de l'autorité compétente des services de la circulation aérienne.

SERA.5025 IFR – Règles applicables aux vols IFR hors de l'espace aérien contrôlé

- a) Niveaux de croisière

Un aéronef en vol IFR dans la phase de croisière en palier hors de l'espace aérien contrôlé utilise un niveau de croisière correspondant à sa route magnétique, comme il est spécifié dans le tableau des niveaux de croisière qui figure à l'appendice 3, sauf dispositions contraires de l'autorité compétente pour les vols effectués à une altitude égale ou inférieure à 900 m (3 000 ft) au-dessus du niveau moyen de la mer.

- b) Communications

Un aéronef en vol IFR hors de l'espace aérien contrôlé qui vole ou pénètre dans une région désignée par l'autorité compétente conformément à la règle SERA.4001, point b) 3) ou point b) 4), ou qui suit une route désignée dans les mêmes conditions, garde l'écoute des communications vocales air-sol sur le canal de communication approprié, et établit, s'il y a lieu, des communications bilatérales avec l'organisme des services de la circulation aérienne assurant le service d'information de vol.

- c) Comptes rendus de position

Lorsque l'autorité compétente exige qu'un aéronef en vol IFR hors de l'espace aérien contrôlé garde l'écoute des communications vocales air-sol sur le canal de communication approprié et établit, s'il y a lieu, des communications bilatérales avec l'organisme des services de la circulation aérienne assurant le service d'information de vol, cet aéronef rend compte de sa position conformément aux dispositions de la règle SERA.8025 relative aux vols contrôlés.

PARTIE 6**Classification des espaces aériens****SERA.6001 Classification des espaces aériens**

En fonction de leurs besoins, les États membres définissent l'espace aérien selon la classification suivante des espaces aériens et conformément à l'appendice 4:

- a) *Classe A.* Seuls les vols IFR sont admis. Tous les vols bénéficient du service du contrôle de la circulation aérienne et sont séparés les uns des autres. Des communications vocales air-sol permanentes sont exigées pour tous les vols. Tous les vols sont soumis à une clairance ATC.
- b) *Classe B.* Les vols IFR et VFR sont admis. Tous les vols bénéficient du service du contrôle de la circulation aérienne et sont séparés les uns des autres. Des communications vocales air-sol permanentes sont exigées pour tous les vols. Tous les vols sont soumis à une clairance ATC.
- c) *Classe C.* Les vols IFR et VFR sont admis. Tous les vols bénéficient du service du contrôle de la circulation aérienne et les vols IFR sont séparés des autres vols IFR et des vols VFR. Les vols VFR sont séparés des vols IFR et reçoivent des renseignements sur la circulation des autres vols VFR ainsi que des suggestions de manœuvre d'évitement sur demande. Des communications vocales air-sol permanentes sont exigées pour tous les vols. Dans le cas des vols VFR, une limitation de la vitesse air indiquée (IAS) à 250 kts s'applique en dessous de 3 050 m (10 000 ft) AMSL, sauf dans les cas approuvés par l'autorité compétente pour les types d'aéronef qui, pour des raisons techniques ou liées à la sécurité, ne peuvent maintenir cette vitesse. Tous les vols sont soumis à une clairance ATC.
- d) *Classe D.* Les vols IFR et VFR sont admis et tous les vols bénéficient du service du contrôle de la circulation aérienne. Les vols IFR sont séparés des autres vols IFR et reçoivent des renseignements sur la circulation des vols VFR ainsi que des suggestions de manœuvre d'évitement sur demande. Les vols VFR reçoivent des renseignements sur la circulation de tous les autres vols ainsi que des suggestions de manœuvre d'évitement sur demande. Des communications vocales air-sol permanentes sont exigées pour tous les vols et une limitation de la vitesse air indiquée (IAS) à 250 kts s'applique à tous les vols en dessous de 3 050 m (10 000 ft) AMSL, sauf dans les cas approuvés par l'autorité compétente pour les types d'aéronef qui, pour des raisons techniques ou liées à la sécurité, ne peuvent maintenir cette vitesse. Tous les vols sont soumis à une clairance ATC.

- e) *Classe E.* Les vols IFR et VFR sont admis. Les vols IFR bénéficient du service du contrôle de la circulation aérienne et sont séparés des autres vols IFR. Tous les vols reçoivent, dans la mesure du possible, des renseignements relatifs à la circulation. Des communications vocales air-sol permanentes sont exigées pour les vols IFR. Une limitation de la vitesse air indiquée (IAS) à 250 kts s'applique à tous les vols en dessous de 3 050 m (10 000 ft) AMSL, sauf dans les cas approuvés par l'autorité compétente pour les types d'aéronef qui, pour des raisons techniques ou liées à la sécurité, ne peuvent maintenir cette vitesse. Tous les vols IFR sont soumis à une clairance ATC. La classe E n'est pas utilisée pour les zones de contrôle.
- f) *Classe F.* Les vols IFR et VFR sont admis. Tous les vols IFR participants bénéficient d'un service consultatif de la circulation aérienne et tous les vols bénéficient du service d'information de vol sur demande. Des communications vocales air-sol permanentes sont exigées pour les vols IFR qui participent au service consultatif et tous les vols IFR sont en mesure d'établir des communications vocales air-sol. Une limitation de la vitesse air indiquée (IAS) à 250 kts s'applique à tous les vols en dessous de 3 050 m (10 000 ft) AMSL, sauf dans les cas approuvés par l'autorité compétente pour les types d'aéronef qui, pour des raisons techniques ou liées à la sécurité, ne peuvent maintenir cette vitesse. Une clairance ATC n'est pas exigée.
- g) *Classe G.* Les vols IFR et VFR sont admis et bénéficient d'un service d'information de vol sur demande. Tous les vols IFR sont en mesure d'établir des communications vocales air-sol. Une limitation de la vitesse air indiquée (IAS) à 250 kts s'applique à tous les vols en dessous de 3 050 m (10 000 ft) AMSL, sauf dans les cas approuvés par l'autorité compétente pour les types d'aéronef qui, pour des raisons techniques ou liées à la sécurité, ne peuvent maintenir cette vitesse. Une clairance ATC n'est pas exigée.
- h) La classe F est instaurée à titre temporaire en attendant de pouvoir être remplacée par une autre classification.

SERA.6005 Exigences en matière de communications et de transpondeurs SSR

- a) Zone à utilisation obligatoire de radio (RMZ)
- 1) Les vols VFR qui sont effectués dans des parties d'espace aérien de classe E, F ou G et les vols IFR qui sont effectués dans des parties d'espace aérien de classe F ou G désignées par l'autorité compétente comme étant des zones à utilisation obligatoire de radio (RMZ), gardent une écoute permanente des communications vocales air-sol et établissent des communications bilatérales, le cas échéant, sur le canal de communication approprié, sauf application d'autres dispositions prescrites par le prestataire de services de la navigation aérienne (PSNA) pour cet espace aérien spécifique.
 - 2) Avant qu'un aéronef ne pénètre dans une zone RMZ, un appel initial contenant la désignation de la station appelée, l'indicatif d'appel, le type d'aéronef, la position, le niveau et les intentions de vol, ainsi que d'autres renseignements selon les prescriptions de l'autorité compétente, est émis par les pilotes sur le canal de communication approprié.
- b) Zone à utilisation obligatoire de transpondeur (TMZ)
- 1) Tous les vols effectués dans un espace aérien désigné par l'autorité compétente comme étant une zone à utilisation obligatoire de transpondeur (TMZ) emportent et utilisent des transpondeurs SSR capables de fonctionner en mode A et C ou en mode S, sauf application d'autres dispositions prescrites par le PSNA pour cet espace aérien spécifique.
- c) Les espaces aériens désignés comme étant des zones à utilisation obligatoire de radio et/ou des zones à utilisation obligatoire de transpondeur sont dûment publiés dans les publications d'information aéronautique.

PARTIE 7

Services de la circulation aérienne

SERA.7001 Généralités – Objectifs des services de la circulation aérienne

Les services de la circulation aérienne ont pour objectifs de:

- a) prévenir les abordages entre aéronefs;
- b) prévenir les collisions, sur l'aire de manœuvre, entre les aéronefs et des obstacles;
- c) accélérer et régulariser la circulation aérienne;
- d) fournir des avis et des renseignements utiles à l'exécution sûre et efficace des vols;
- e) alerter les organismes compétents lorsque des aéronefs ont besoin de l'aide des organismes de recherches et de sauvetage, et prêter à ces organismes le concours nécessaire.

SERA.7005 Coordination entre l'exploitant d'aéronefs et les services de la circulation aérienne

- a) Dans l'exercice de leurs fonctions, les organismes des services de la circulation aérienne tiennent dûment compte des exigences des exploitants d'aéronefs qui découlent de leurs obligations telles que précisées dans la législation de l'Union applicable sur les opérations aériennes; si les exploitants d'aéronefs l'exigent, lesdits organismes mettent à leur disposition ou à celle de leurs mandataires toute information disponible pour que les exploitants ou leurs mandataires soient en mesure de s'acquitter de leurs responsabilités.
- b) Lorsqu'un exploitant d'aéronefs le demande, les messages (y compris les comptes rendus de position) reçus par des organismes des services de la circulation aérienne et liés à l'exploitation de l'aéronef pour lequel un service de contrôle opérationnel est fourni par ledit exploitant, sont, dans la mesure du possible, immédiatement transmis à l'exploitant ou à un mandataire conformément aux procédures convenues localement.

PARTIE 8**Service du contrôle de la circulation aérienne****SERA.8001 Mise en œuvre**

Le service du contrôle de la circulation aérienne est fourni à:

- a) tous les vols IFR dans un espace aérien de classe A, B, C, D ou E;
- b) tous les vols VFR dans un espace aérien de classe B, C ou D;
- c) tous les vols VFR spéciaux;
- d) l'ensemble de la circulation d'aérodrome dans les aérodromes contrôlés.

SERA.8005 Fonctionnement du service du contrôle de la circulation aérienne

- a) Pour assurer le service du contrôle de la circulation aérienne, un organisme du contrôle de la circulation aérienne:
 - 1) dispose de renseignements relatifs aux mouvements prévus de chaque aéronef, ou à toute modification à cet égard, et d'informations actualisées sur la progression réelle de chaque aéronef;
 - 2) détermine, d'après les renseignements reçus, les positions relatives des aéronefs signalés;
 - 3) délivre des clairances et des renseignements afin de prévenir les abordages entre des aéronefs placés sous son contrôle, et d'accélérer et de régulariser la circulation aérienne;
 - 4) coordonne les clairances, le cas échéant, avec d'autres organismes:
 - i) chaque fois qu'un aéronef pourrait sinon entraver la circulation d'aéronefs placés sous le contrôle de ces autres organismes;
 - ii) avant de transférer à ces autres organismes le contrôle d'un aéronef.
- b) Les clairances délivrées par des organismes de contrôle de la circulation aérienne assurent la séparation:
 - 1) entre tous les vols dans un espace aérien de classe A ou B;
 - 2) entre les vols IFR dans un espace aérien de classe C, D ou E;
 - 3) entre les vols IFR et les vols VFR dans l'espace aérien de classe C;
 - 4) entre les vols IFR et les vols VFR spéciaux;
 - 5) entre les vols VFR spéciaux, sauf prescription contraire de l'autorité compétente.

Toutefois, lorsque le pilote d'un aéronef le demande et que le pilote de l'autre aéronef l'approuve, pour autant que cela soit prescrit par l'autorité compétente dans les cas énumérés au point b) ci-dessus dans un espace aérien de classe D ou E, un vol peut obtenir une autorisation sous réserve qu'il maintienne sa propre séparation dans une partie spécifique du vol en dessous de 3 050 m (10 000 ft) pendant la phase de montée ou de descente, de jour et dans des conditions météorologiques de vol à vue.

- c) À l'exception des cas où une réduction des minimums de séparation peut être appliquée aux abords d'un aéroport, un organisme du contrôle de la circulation aérienne assure la séparation par au moins l'un des moyens suivants:
- 1) une séparation verticale, obtenue en attribuant différents niveaux choisis dans le tableau des niveaux de croisière qui figure à l'appendice 3 de l'annexe du présent règlement; toutefois, la correspondance entre les niveaux et la route prescrite dans ce tableau ne s'applique pas lorsque des indications contraires figurent dans les publications d'information aéronautique concernées ou dans les autorisations du contrôle de la circulation aérienne. Le minimum nominal de séparation verticale est de 300 m (1 000 ft) jusqu'au niveau de vol 410 inclus et de 600 m (2 000 ft) au-dessus de ce niveau;
 - 2) une séparation horizontale, obtenue en assurant:
 - i) une séparation longitudinale, en maintenant un intervalle de temps ou une distance entre les aéronefs volant sur une même route, sur des routes convergentes ou dans des directions opposées; ou
 - ii) une séparation latérale, en maintenant les aéronefs sur des routes différentes ou dans des régions géographiques différentes.

SERA.8010 Minimums de séparation

- a) Les minimums de séparation applicables dans une partie d'espace aérien déterminée sont choisis par le PSNA chargé d'assurer les services de la circulation aérienne et agréé par l'autorité compétente concernée.
- b) En ce qui concerne la circulation entre des espaces aériens adjacents et les routes qui sont plus proches des limites communes des espaces aériens adjacents que ne le sont les minimums de séparation applicables compte tenu des circonstances, le choix des minimums de séparation se fait d'un commun accord entre les PSNA chargés d'assurer les services de la circulation aérienne dans des espaces aériens voisins.
- c) Les détails des minimums de séparation choisis et de leur zone d'application sont notifiés:
 - 1) aux organismes des services de la circulation aérienne concernés; et
 - 2) aux pilotes et aux exploitants d'aéronefs par l'intermédiaire des publications d'information aéronautique, lorsque la séparation repose sur l'utilisation, par les aéronefs, d'aides ou de techniques de navigation spécifiques.

SERA.8015 Autorisations du contrôle de la circulation aérienne (ou clairances)

- a) Les autorisations du contrôle de la circulation aérienne reposent exclusivement sur les conditions requises pour la fourniture du service du contrôle de la circulation aérienne.
- b) Vol soumis à une clairance
 - 1) Une autorisation du contrôle de la circulation aérienne est obtenue avant d'effectuer un vol contrôlé ou une partie d'un vol selon les règles applicables au vol contrôlé. Cette clairance est demandée en soumettant un plan de vol à un organisme du contrôle de la circulation aérienne.
 - 2) Si une autorisation du contrôle de la circulation aérienne n'est pas jugée satisfaisante par le pilote commandant de bord d'un aéronef, celui-ci en informe l'ATC. Dans ce cas, l'ATC délivre une clairance modifiée, dans la mesure du possible.
 - 3) Si un aéronef demande une clairance comportant une priorité, un rapport exposant les motifs de cette demande de priorité est fourni, si l'organisme compétent de contrôle de la circulation aérienne en fait la demande.
 - 4) *Possibilité de modification de clairance en cours de vol.* Si, avant le départ, on prévoit que, selon l'autonomie de l'aéronef et sous réserve d'une modification de clairance en cours de vol, il pourrait être décidé de faire route vers un nouvel aéroport de destination, les organismes compétents de contrôle de la circulation aérienne en sont avisés par insertion dans le plan de vol de renseignements concernant la nouvelle route (si elle est connue) et la nouvelle destination.
 - 5) Un aéronef exploité sur un aéroport contrôlé n'est pas conduit sur l'aire de manœuvre sans clairance de la tour de contrôle de l'aéroport et se conforme à toute indication donnée par cet organisme.
- c) Clairances pour vol transsonique
 - 1) L'autorisation du contrôle de la circulation aérienne relative à la phase d'accélération transsonique d'un vol supersonique s'étend au moins jusqu'à la fin de ladite phase.

- 2) L'autorisation du contrôle de la circulation aérienne relative aux phases de décélération et de descente d'un aéronef pour passer de croisière supersonique en vol subsonique vise à permettre une descente ininterrompue au moins pendant la phase transsonique.
- d) Teneur des clairances
- Une autorisation du contrôle de la circulation aérienne indique:
- 1) l'identification de l'aéronef, telle qu'indiquée dans le plan de vol;
 - 2) la limite de la clairance;
 - 3) la route;
 - 4) le ou les niveaux de vol pour la totalité ou une partie de la route, ainsi que les changements de niveaux, le cas échéant;
 - 5) toute instruction ou information nécessaire concernant d'autres éléments tels que les manœuvres d'approche ou de départ, les communications et l'heure d'expiration de la clairance.
- e) Collationnement des clairances et des informations liées à la sécurité
- 1) L'équipage de conduite répète au contrôleur de la circulation aérienne les parties des clairances et instructions ATC liées à la sécurité et communiquées en phonie. Les éléments suivants sont toujours répétés:
 - i) autorisations de route ATC;
 - ii) clairances et instructions pour entrer sur une piste quelconque, y atterrir, en décoller, attendre avant la piste, la traverser, y circuler en surface ou la remonter; et
 - iii) piste en service, calage altimétrique, codes SSR, canaux de communication nouvellement attribués, instructions de niveau, instructions de cap et de vitesse; et
 - iv) niveaux de transition, qu'ils aient été indiqués par le contrôleur ou qu'ils figurent dans les messages ATIS.
 - 2) Les autres clairances ou instructions, y compris les clairances conditionnelles et les instructions de circulation, sont collationnées ou il en est accusé réception de manière à indiquer clairement qu'elles ont été comprises et qu'elles seront respectées.
 - 3) Le contrôleur écoute le collationnement pour s'assurer que l'équipage de conduite a bien accusé réception de la clairance ou de l'instruction et il intervient immédiatement pour corriger toute disparité révélée par la répétition.
 - 4) Sauf spécification contraire du PSNA, le collationnement vocal n'est pas exigé dans le cas des messages CPDLC (communications contrôleur-pilote par liaison de données).
- f) Coordination des clairances
- 1) Une autorisation du contrôle de la circulation aérienne est coordonnée entre les organismes de contrôle de la circulation aérienne afin de couvrir la totalité de la route d'un aéronef ou une partie spécifique de celle-ci, comme décrit dans les points 2) à 6).
 - 2) Un aéronef reçoit une clairance pour la totalité de la route jusqu'à l'aérodrome prévu initialement pour l'atterrissage:
 - i) lorsqu'il a été possible, avant le départ, de coordonner la clairance avec tous les organismes sous le contrôle desquels l'aéronef sera placé; ou
 - ii) lorsqu'il existe une assurance raisonnable qu'une coordination préalable sera effectuée entre les organismes sous le contrôle desquels l'aéronef sera placé par la suite.
 - 3) Lorsque la coordination prévue au point 2) n'a pu être accomplie ou n'est pas prévue, l'aéronef ne reçoit l'autorisation que jusqu'au point où la coordination est raisonnablement garantie; avant que l'aéronef n'atteigne ce point ou lorsqu'il l'atteint, sa clairance est renouvelée, des instructions d'attente étant émises selon le cas.

- 4) Lorsque l'organisme ATS le prescrit, l'aéronef contacte un organisme du contrôle de la circulation aérienne en aval afin de recevoir une clairance en aval avant le point de transfert de contrôle.
 - i) L'aéronef maintient les communications bilatérales nécessaires avec l'organisme de contrôle de la circulation aérienne actuel pendant qu'il obtient une clairance en aval.
 - ii) Une clairance établie comme clairance en aval est clairement identifiable comme telle par le pilote.
 - iii) À moins d'être coordonnées, les clairances en aval n'ont aucune incidence sur le profil initial de vol de l'aéronef dans quelque espace aérien que ce soit, si ce n'est celui de l'organisme de contrôle de la circulation aérienne chargé de l'octroi de la clairance en aval.
- 5) Lorsqu'un aéronef envisage de partir d'un aéroport se trouvant dans une région de contrôle pour pénétrer dans une autre région de contrôle dans un délai de trente minutes, ou tout autre laps de temps spécifique convenu par les centres de contrôle régional concernés, une coordination avec le centre de contrôle régional suivant a lieu avant l'octroi de la clairance de départ.
- 6) Lorsqu'un aéronef envisage de quitter une région de contrôle pour effectuer un vol en dehors d'un espace aérien contrôlé pour ensuite rentrer dans la même région de contrôle ou une autre région de contrôle, une clairance peut être délivrée depuis le point de départ jusqu'à l'aéroport initialement prévu pour l'atterrissage. Une telle clairance ou les révisions qui y sont apportées ne s'appliquent qu'aux parties du vol effectuées à l'intérieur de l'espace aérien contrôlé.

SERA.8020 Respect du plan de vol

- a) Sauf dans les cas prévus aux points b) et d), un aéronef se conforme au plan de vol en vigueur ou aux dispositions de la partie applicable du plan de vol en vigueur déposé pour un vol contrôlé, sauf si une demande de modification a été présentée et suivie d'une clairance de l'organisme compétent de contrôle de la circulation aérienne ou sauf cas de force majeure nécessitant une action immédiate; dans ce cas, dès que possible après que les dispositions d'urgence ont été prises, l'organisme compétent des services de la circulation aérienne est informé des mesures prises et du fait qu'il s'agit de dispositions d'urgence.
 - 1) Sauf autorisation contraire de l'autorité compétente ou instruction contraire de l'organisme compétent de contrôle de la circulation aérienne, les vols contrôlés suivent, dans la mesure du possible:
 - i) sur une route ATS établie, l'axe défini sur cette route; ou
 - ii) sur toute autre route, la trajectoire directe entre les aides à la navigation et/ou les points qui définissent cette route.
 - 2) Sauf autorisation contraire de l'autorité compétente ou instruction contraire de l'organisme compétent de contrôle de la circulation aérienne, un aéronef qui suit un tronçon de route ATS défini par référence à des radiophares omnidirectionnels à très haute fréquence transfère son principal repère de navigation de l'installation située en arrière de l'aéronef à celle située en avant de lui, au point de transition ou aussi près que possible, du point de vue opérationnel, de ce point, lorsqu'il est établi.
 - 3) Les écarts par rapport aux spécifications du point 2) sont signalés à l'organisme compétent des services de la circulation aérienne.
- b) *Modifications involontaires.* En cas d'écart involontaire d'un aéronef en vol contrôlé par rapport au plan de vol en vigueur, les mesures suivantes sont prises:
 - 1) écart par rapport à la route: si l'aéronef s'est écarté de sa route, le pilote rectifie le cap immédiatement afin de rejoindre la route le plus tôt possible;
 - 2) variation de la vitesse vraie: si la vitesse vraie moyenne au niveau de croisière, entre points de compte rendu, diffère ou risque de différer de plus ou moins 5 % par rapport à la valeur indiquée dans le plan de vol, l'organisme compétent des services de la circulation aérienne en est avisé;
 - 3) modification de temps estimé: s'il est constaté que le temps estimé relatif au premier des points suivants: point de compte rendu applicable suivant, limite de région d'information de vol ou aéroport de destination, est entaché d'une erreur dépassant trois minutes par rapport au temps notifié aux services de la circulation aérienne (ou à toute autre période de temps spécifiée par l'autorité compétente des services de la circulation aérienne ou sur la base d'accords régionaux de navigation aérienne), une révision de l'heure estimée est notifiée le plus tôt possible à l'organisme compétent des services de la circulation aérienne;

- 4) en outre, si le vol fait l'objet d'un accord ADS en vigueur, l'organisme des services de la circulation aérienne est informé automatiquement par liaison de données chaque fois qu'il se produit des changements qui dépassent les seuils spécifiés dans le contrat d'événement ADS.
- c) *Modifications volontaires.* Les demandes de modifications au plan de vol comportent les renseignements ci-après:
- 1) Changement de niveau de croisière: identification de l'aéronef; niveau de croisière demandé et vitesse de croisière à ce niveau; temps estimés révisés (s'il y a lieu) aux limites des régions d'information de vol suivantes.
 - 2) Changement de route:
 - i) *Sans changement de destination:* identification de l'aéronef; règles de vol; indication de la nouvelle route avec données de plan de vol correspondantes à partir du lieu où l'aéronef doit changer de route; temps estimés révisés; tout autre renseignement approprié.
 - ii) *Avec changement de destination:* identification de l'aéronef; règles de vol; indication de la route révisée jusqu'à l'aérodrome de destination avec données de plan de vol correspondantes à partir du lieu où l'aéronef doit changer de route; temps estimés révisés; aérodrome(s) de décollage; tout autre renseignement approprié.
- d) *Abaissement des conditions météorologiques au-dessous des conditions VMC.* Lorsqu'il devient évident qu'il n'est plus possible de poursuivre le vol en VMC conformément au plan de vol en vigueur, le pilote d'un vol VFR exécuté à titre de vol contrôlé agit comme suit:
- 1) il demande une clairance modifiée lui permettant de poursuivre son vol en VMC jusqu'à sa destination ou jusqu'à un aérodrome de décollage, ou de quitter l'espace aérien à l'intérieur duquel une clairance ATC est requise; ou
 - 2) s'il est impossible d'obtenir une clairance comme il est prévu au point a), il poursuit le vol en VMC et avise l'organisme ATC compétent des mesures qu'il prend pour quitter l'espace aérien concerné ou pour atterrir à l'aérodrome approprié le plus proche; ou
 - 3) si le vol est effectué à l'intérieur d'une zone de contrôle, il demande l'autorisation de le poursuivre comme vol VFR spécial; ou
 - 4) il demande une clairance pour poursuivre le vol conformément aux règles de vol aux instruments.

SERA.8025 Comptes rendus de position

- a) À moins d'en être exempté par l'autorité compétente ou par l'organisme compétent des services de la circulation aérienne dans des conditions spécifiées par ladite autorité, un aéronef en vol contrôlé signale à l'organisme compétent des services de la circulation aérienne, dès que possible, l'heure et le niveau au moment du passage de chaque point de compte rendu obligatoire désigné, ainsi que tout autre renseignement nécessaire. De même, des comptes rendus de position sont faits par rapport à des points supplémentaires lorsque l'organisme compétent des services de la circulation aérienne le demande. En l'absence de points de compte rendu désignés, les comptes rendus de position sont faits à des intervalles prescrits par l'autorité compétente ou spécifiés par l'organisme compétent des services de la circulation aérienne.
- 1) Les vols contrôlés qui transmettent, au moyen de communications par liaison de données, des informations de position à l'organisme compétent des services de la circulation aérienne ne font de comptes rendus de position vocaux que sur demande.

SERA.8030 Cessation du contrôle

Sauf en cas d'atterrissage à un aérodrome contrôlé, un aéronef effectuant un vol contrôlé avise l'organisme ATC compétent dès qu'il cesse de dépendre du service du contrôle de la circulation aérienne.

SERA.8035 Communications

- a) Un aéronef en vol contrôlé garde une écoute permanente des communications vocales air-sol sur le canal de communication approprié de l'organisme compétent de contrôle de la circulation aérienne, et il établit, selon les besoins, des communications bilatérales avec celui-ci, sauf instructions contraires du PSNA concerné s'appliquant aux aéronefs qui font partie de la circulation d'aérodrome d'un aérodrome contrôlé.
- 1) L'obligation incombant à un aéronef de garder une écoute des communications vocales air-sol demeure d'application lorsque les communications contrôleur-pilote par liaison de données (CPDLC) ont été établies.

- b) Les États membres se conforment aux dispositions pertinentes relatives aux interruptions des communications, telles qu'adoptées en vertu de la convention de Chicago. Le 31 décembre 2015 au plus tard, la Commission propose des procédures européennes communes pour transposer lesdites dispositions de l'OACI dans le droit de l'Union.

PARTIE 9

Service d'information de vol

SERA.9001. Mise en œuvre

- a) Le service d'information de vol est assuré par les organismes des services de la circulation aérienne compétents pour tous les aéronefs auxquels les renseignements pourraient être utiles et:
- 1) auxquels est assuré le service du contrôle de la circulation aérienne; ou
 - 2) dont la présence est connue par d'autres moyens des organismes des services de la circulation aérienne intéressés.
- b) La réception du service d'information de vol ne dégage pas le pilote commandant de bord d'un aéronef de ses responsabilités et ce dernier prend la décision ultime concernant une modification suggérée du plan de vol.
- c) Lorsque des organismes des services de la circulation aérienne assurent à la fois le service d'information de vol et le service du contrôle de la circulation aérienne, le service de contrôle de la circulation aérienne a priorité sur le service d'information de vol chaque fois que le service du contrôle de la circulation aérienne l'exigera.

SERA.9005 Portée du service d'information de vol

- a) Les renseignements suivants relèvent du service d'information de vol:
- 1) renseignements Sigmet et Airmet;
 - 2) renseignements concernant toute activité volcanique pré-éruptive, toute éruption volcanique et la présence de nuages de cendres volcaniques;
 - 3) renseignements concernant le dégagement dans l'atmosphère de matières radioactives ou de produits chimiques toxiques;
 - 4) renseignements sur la disponibilité des services de radionavigation;
 - 5) renseignements sur les modifications de l'état des aérodromes et des installations et services connexes, y compris des renseignements sur l'état des aires de mouvement lorsque leurs caractéristiques sont modifiées par la présence de neige, de glace ou d'une épaisseur significative d'eau;
 - 6) renseignements sur les ballons libres non habités;
- et tout autre renseignement susceptible d'avoir une incidence sur la sécurité.
- b) Le service d'information de vol fourni aux aéronefs effectuant des vols comprendra, outre les renseignements indiqués au point a), des informations concernant:
- 1) les conditions météorologiques observées ou prévues aux aérodromes de départ, de destination et de dégagement;
 - 2) les risques de collision, pour les aéronefs évoluant dans les espaces aériens des classes C, D, E, F et G;
 - 3) pour les vols effectués au-dessus d'étendues d'eau, dans la mesure du possible et lorsqu'un pilote en fait la demande, tous renseignements disponibles sur les bâtiments de surface se trouvant dans la zone, par exemple: indicatif d'appel radio, position, route vraie, vitesse, etc.
- c) Le service d'information de vol destiné aux aéronefs effectuant des vols VFR comprendra, outre les renseignements indiqués au point a), les renseignements disponibles sur la circulation et les conditions météorologiques le long de la route lorsque ces conditions sont susceptibles de rendre impossible la poursuite du vol selon les règles de vol à vue.

SERA.9010 Service automatique d'information de région terminale (ATIS)

- a) Utilisation de messages ATIS en transmissions dirigées demande/réponse
- 1) À la demande du pilote, le ou les message(s) ATIS applicable(s) est/sont transmis par l'organisme de services de la circulation aérienne compétent.
 - 2) Chaque fois que des messages Voice-ATIS et/ou D-ATIS sont fournis:
 - i) les aéronefs accusent réception des renseignements dès qu'ils établissent la communication avec l'organisme ATS qui assure le contrôle d'approche ou avec la tour de contrôle d'aérodrome ou le service d'information de vol de l'aérodrome (AFIS), selon le cas; et
 - ii) l'organisme de services de la circulation aérienne compétent doit, lorsqu'il répond à un aéronef qui accuse réception d'un message ATIS, ou dans le cas d'un aéronef entrant, à tout autre moment prescrit par l'autorité compétente, fournir à l'aéronef le calage altimétrique actualisé.
 - 3) Il ne sera pas nécessaire d'inclure dans les transmissions dirigées adressées à un aéronef les éléments d'information contenus dans un message ATIS en vigueur dont cet aéronef a accusé réception, à l'exception du calage altimétrique qui sera communiqué conformément au point 2).
 - 4) Si un aéronef accuse réception d'un message ATIS qui n'est plus en vigueur, tout élément d'information nécessitant une mise à jour sera transmis sans retard à cet aéronef.
- b) ATIS pour les aéronefs à l'arrivée et au départ

Les messages ATIS qui comportent des renseignements destinés à la fois aux aéronefs à l'arrivée et aux aéronefs au départ contiendront les éléments d'information suivants dans l'ordre indiqué:

- 1) nom de l'aérodrome;
- 2) indicateur d'arrivée et/ou de départ;
- 3) type de contrat, dans le cas d'une communication par D-ATIS;
- 4) indicatif;
- 5) heure de l'observation, s'il y a lieu;
- 6) type(s) d'approche à prévoir;
- 7) piste(s) en service; état du dispositif d'arrêt constituant un danger possible, le cas échéant;
- 8) conditions significatives à la surface de la piste et, s'il y a lieu, efficacité de freinage;
- 9) durée d'attente, s'il y a lieu;
- 10) niveau de transition, si applicable;
- 11) autres renseignements essentiels pour l'exploitation;
- 12) direction et vitesse du vent à la surface, y compris les variations significatives, et, si on dispose de capteurs de mesure du vent de surface reliés spécifiquement aux sections de la ou des pistes en service et si les exploitants ont besoin de l'information, indication de la piste et des sections de piste auxquelles les renseignements s'appliquent;
- 13) visibilité et portée visuelle de piste (RVR), le cas échéant ⁽¹⁾;

⁽¹⁾ Ces éléments sont remplacés par la mention «CAVOK» (Ceiling And Visibility OK) lorsque les conditions suivantes existent simultanément au moment de l'observation: a) visibilité d'au moins 10 km et visibilité la plus faible non précisée; b) aucun nuage présentant une importance pour l'exploitation; et c) absence de phénomènes météorologiques significatifs.

- 14) le temps présent ⁽¹⁾;
 - 15) nuages au-dessous de la plus haute des deux altitudes ci-après: 1 500 m (5 000 ft) ou altitude minimale de secteur la plus élevée; cumulonimbus; si le ciel est invisible, la visibilité verticale lorsqu'elle est disponible ⁽¹⁾;
 - 16) température de l'air;
 - 17) température du point de rosée;
 - 18) calage(s) altimétrique(s);
 - 19) tout renseignement disponible sur les phénomènes météorologiques significatifs dans l'aire d'approche et de montée initiale, y compris le cisaillement du vent, et renseignements sur les phénomènes météorologiques récents ayant de l'importance pour l'exploitation;
 - 20) prévisions de tendance, si ce renseignement est disponible; et
 - 21) instructions ATIS particulières.
- c) ATIS pour les aéronefs à l'arrivée
- Les messages ATIS ne contenant que des renseignements destinés aux aéronefs à l'arrivée contiendront les éléments d'information suivants dans l'ordre indiqué:
- 1) nom de l'aérodrome;
 - 2) indicateur d'arrivée;
 - 3) type de contrat, dans le cas d'une communication par D-ATIS;
 - 4) indicatif;
 - 5) heure de l'observation, s'il y a lieu;
 - 6) type(s) d'approche à prévoir;
 - 7) piste(s) principale(s) d'atterrissage; état du dispositif d'arrêt constituant un danger possible, le cas échéant;
 - 8) conditions significatives à la surface de la piste et, s'il y a lieu, efficacité de freinage;
 - 9) durée d'attente, s'il y a lieu;
 - 10) niveau de transition, le cas échéant;
 - 11) autres renseignements essentiels pour l'exploitation;
 - 12) direction et vitesse du vent à la surface, y compris les variations significatives, et, si on dispose de capteurs de mesure du vent de surface reliés spécifiquement aux sections de la ou des pistes en service et si les exploitants ont besoin de l'information, indication de la piste et des sections de piste auxquelles les renseignements s'appliquent;
 - 13) visibilité et portée visuelle de piste (RVR), le cas échéant ⁽¹⁾;
 - 14) temps présent ⁽¹⁾;
 - 15) nuages au-dessous de la plus haute des deux altitudes ci-après: 1 500 m (5 000 ft) ou altitude minimale de secteur la plus élevée; cumulonimbus; si le ciel est invisible, la visibilité verticale lorsqu'elle est disponible ⁽¹⁾;
 - 16) température de l'air;

⁽¹⁾ Ces éléments sont remplacés par la mention «CAVOK» (Ceiling And Visibility OK) lorsque les conditions suivantes existent simultanément au moment de l'observation: a) visibilité d'au moins 10 km et visibilité la plus faible non précisée; b) aucun nuage présentant une importance pour l'exploitation; et c) absence de phénomènes météorologiques significatifs.

- 17) température du point de rosée;
 - 18) calage(s) altimétrique(s);
 - 19) tout renseignement disponible relatif à des phénomènes météorologiques significatifs dans l'aire d'approche, y compris les cisaillements de vent, et renseignements sur les événements météorologiques récents ayant de l'importance pour l'exploitation;
 - 20) prévisions de tendance, si ce renseignement est disponible; et
 - 21) instructions ATIS particulières.
- d) ATIS pour les aéronefs au départ

Les messages ATIS qui ne comportent que des renseignements destinés aux aéronefs au départ contiendront les éléments d'information suivants, dans l'ordre indiqué:

- 1) nom de l'aérodrome;
- 2) indicatif de départ;
- 3) type de contrat, dans le cas d'une communication par D-ATIS;
- 4) indicatif;
- 5) heure de l'observation, s'il y a lieu;
- 6) piste(s) à utiliser pour le décollage; état du dispositif d'arrêt constituant un danger possible, le cas échéant;
- 7) conditions significatives à la surface de la piste (ou des pistes) à utiliser pour le décollage et, s'il y a lieu, efficacité de freinage;
- 8) délai au départ, si approprié;
- 9) niveau de transition, le cas échéant;
- 10) autres renseignements essentiels pour l'exploitation;
- 11) direction et vitesse du vent à la surface, y compris les variations significatives et, si on dispose de capteurs de mesure du vent de surface reliés spécifiquement aux sections de la ou des pistes en service et si les exploitants ont besoin de l'information, indication de la piste et des sections de piste auxquelles les renseignements s'appliquent;
- 12) visibilité et portée visuelle de piste (RVR), le cas échéant ⁽¹⁾;
- 13) temps présent ⁽¹⁾;
- 14) nuages au-dessous de la plus haute des deux altitudes ci-après: 1 500 m (5 000 ft) ou altitude minimale de secteur la plus élevée; cumulonimbus; si le ciel est invisible, la visibilité verticale lorsqu'elle est disponible ⁽¹⁾;
- 15) température de l'air;
- 16) température du point de rosée;
- 17) calage(s) altimétrique(s);
- 18) tout renseignement disponible relatif à des phénomènes météorologiques significatifs dans l'aire de montée initiale, y compris le cisaillement du vent;
- 19) prévisions de tendance, si ce renseignement est disponible; et
- 20) instructions ATIS particulières.

⁽¹⁾ Ces éléments sont remplacés par la mention «CAVOK» (Ceiling And Visibility OK) lorsque les conditions suivantes existent simultanément au moment de l'observation: a) visibilité d'au moins 10 km et visibilité la plus faible non précisée; b) aucun nuage présentant une importance pour l'exploitation; et c) absence de phénomènes météorologiques significatifs.

PARTIE 10

Service d'alerte**SERA.10001 Mise en œuvre**

- a) Le service d'alerte est assuré par les organismes des services de la circulation aérienne:
- 1) à tout aéronef bénéficiant du service de contrôle de la circulation aérienne;
 - 2) dans la mesure du possible, à tous les autres aéronefs pour lesquels un plan de vol a été déposé, ou dont la présence est connue des services de la circulation aérienne pour toute autre raison; et
 - 3) à tout aéronef que l'on sait ou croit être l'objet d'une intervention illicite.

SERA.10005 Notification aux aéronefs évoluant à proximité d'un aéronef en état d'urgence

- a) Lorsqu'un organisme des services de la circulation aérienne estime qu'un aéronef se trouve en état d'urgence, les autres aéronefs que l'on sait être à proximité de l'aéronef en état d'urgence sont informés dès que possible de la nature du cas d'urgence, à l'exception des cas prévus au point b).
- b) Lorsqu'un organisme des services de la circulation aérienne saura ou croira qu'un aéronef est l'objet d'une intervention illicite, il n'est pas fait mention de la nature du cas d'urgence dans les communications ATS air-sol, à moins qu'il n'en ait été fait mention auparavant dans les communications émanant de l'aéronef en cause et que l'on ne soit certain qu'une telle mention n'aggraverait pas la situation.

PARTIE 11

Interférence, situations d'urgence et interception**SERA.11001 Intervention illicite**

- a) Un aéronef qui est l'objet d'une intervention illicite s'efforce de régler le transpondeur sur le code 7500 et d'aviser l'organisme ATS compétent de toutes circonstances importantes associées à cette intervention et de tout écart par rapport au plan de vol en vigueur qu'exigeraient les circonstances afin de permettre à cet organisme ATS de lui accorder la priorité et de réduire le plus possible toute incompatibilité avec la circulation des autres aéronefs.
- b) Le pilote commandant de bord d'un aéronef qui est l'objet d'une intervention illicite cherche à atterrir dès que possible à l'aérodrome approprié le plus proche ou à l'aérodrome désigné par l'autorité compétente, sauf si la situation à bord l'en empêche.

SERA.11005 Service à assurer aux aéronefs en cas d'urgence

- a) Un aéronef que l'on sait ou que l'on croit être en détresse, y compris un aéronef qui fait l'objet d'une intervention illicite, bénéficie du maximum d'attention et d'assistance de la part des organismes ATS et aura la priorité sur les autres aéronefs compte tenu des circonstances.
- b) Lorsque l'on sait ou croit qu'un aéronef est l'objet d'une intervention illicite, les organismes ATS répondent promptement aux demandes de cet aéronef. Les renseignements relatifs à la sécurité du vol continuent à être transmis et les mesures nécessaires sont prises en vue d'accélérer l'exécution de toutes les phases du vol et surtout de permettre à l'aéronef d'atterrir en sécurité.
- c) 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.

SERA.11010 Situations fortuites en vol

Aéronefs égarés ou non identifiés

- a) Dès qu'un organisme ATS sait qu'un aéronef est égaré, il prend toutes les mesures nécessaires indiquées aux points 1) et 3) pour aider cet aéronef et pour assurer la sécurité du vol.
- 1) Si la position de l'aéronef n'est pas connue, l'organisme ATS:
 - i) s'efforce d'établir des communications bilatérales avec l'aéronef, à moins que de telles communications ne soient déjà établies;

- ii) utilise tous les moyens disponibles pour déterminer la position de l'aéronef;
 - iii) informe les autres organismes ATS chargés des zones dans lesquelles l'aéronef a pu ou peut s'égarer, en tenant compte de tous les facteurs qui auraient pu avoir une incidence sur la navigation de l'aéronef compte tenu des circonstances;
 - iv) informe, conformément aux procédures adoptées sur le plan local, les organismes militaires appropriés et leur communique les données de plan de vol et autres données pertinentes relatives à l'aéronef égaré;
 - v) demande aux organismes mentionnés aux points iii) et iv) ci-dessus et aux autres aéronefs en vol d'aider dans la mesure du possible à établir la communication avec l'aéronef et à déterminer sa position.
- 2) Les dispositions visées au point 1) iv) et v), s'appliquent également aux organismes des services de la circulation aérienne informés conformément aux dispositions du point 1) iii).
- 3) Lorsque la position de l'aéronef a été déterminée, l'organisme des services de la circulation aérienne:
- i) avise l'aéronef de sa position et des mesures correctives à prendre. Cet avis est communiqué dès que l'organisme des services de la circulation aérienne a connaissance d'une possibilité d'interception ou d'autres dangers pour la sécurité de l'aéronef; et
 - ii) fournit, selon les besoins, à d'autres organismes des services de la circulation aérienne et aux organismes militaires compétents des renseignements pertinents sur l'aéronef égaré, ainsi que tous les avis qui ont été donnés à celui-ci.
- b) Dès qu'un organisme des services de la circulation aérienne sait qu'un aéronef non identifié se trouve dans la partie d'espace aérien dont il est chargé, il s'efforce de déterminer l'identité de l'aéronef lorsque cela est nécessaire pour assurer les services de la circulation aérienne ou lorsque les autorités militaires appropriées en ont fait la demande, conformément aux procédures adoptées sur le plan local. À cette fin, l'organisme des services de la circulation aérienne prend, parmi les mesures ci-après, celles qui conviennent compte tenu des circonstances:
- 1) il s'efforce d'établir des communications bilatérales avec l'aéronef;
 - 2) il se renseigne au sujet du vol auprès des autres organismes des services de la circulation aérienne dans la région d'information de vol et leur demande d'aider à établir des communications bilatérales avec l'aéronef;
 - 3) il se renseigne au sujet du vol auprès des organismes des services de circulation aérienne qui desservent les régions d'information de vol contiguës et leur demande d'aider à établir des communications bilatérales avec l'aéronef;
 - 4) il essaie d'obtenir des renseignements d'autres aéronefs se trouvant dans la région;
 - 5) dès que l'identité de l'aéronef a été déterminée, l'organisme des services de la circulation aérienne en informe, au besoin, l'organisme militaire compétent.
- c) Dans le cas d'un aéronef égaré ou non identifié, la possibilité que l'aéronef fasse l'objet d'une intervention illicite est prise en compte. Si un organisme des services de la circulation aérienne considère qu'un aéronef égaré ou non identifié peut faire l'objet d'une intervention illicite, l'autorité compétente désignée par l'État en est immédiatement informée, conformément aux procédures adoptées localement.

SERA.11015 Interception

- a) À l'exception du service d'interception et d'escorte fourni sur demande à un aéronef, l'interception des aéronefs civils est régie par les règlements et directives administratives applicables adoptés par les États contractants conformément à la convention relative à l'aviation civile internationale, et notamment à l'article 3, alinéa d), en vertu duquel les États contractants s'engagent à tenir dûment compte de la sécurité de la navigation des aéronefs civils lorsqu'ils établissent des règlements pour leurs aéronefs d'État.
- b) Le pilote commandant de bord d'un aéronef civil intercepté:
- 1) obéit immédiatement aux instructions de l'aéronef intercepteur en interprétant les signaux visuels et en y répondant conformément aux spécifications figurant dans les tableaux S11-1 et S11-2;

- 2) avise, si possible, l'organisme des services de la circulation aérienne compétent;
- 3) essaie d'établir une communication radio avec l'aéronef intercepteur ou avec l'organisme chargé du contrôle d'interception en lançant un appel général sur la fréquence radio d'urgence 121,5 MHz, en indiquant l'identité de l'aéronef intercepté et la nature du vol; et, si le contact n'a pas été établi et si cela est possible, en répétant cet appel sur la fréquence d'urgence 243 MHz;
- 4) s'il est doté d'un transpondeur SSR, émettre le groupe codé 7700 sur le mode A, à moins qu'il ne reçoive des instructions contraires de l'organisme compétent des services de la circulation aérienne;
- 5) 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.

Tableau S11-1

Signaux de l'aéronef intercepteur et réponses de l'aéronef intercepté

Série	Signaux de l'INTERCEPTEUR	Signification	Réponse de l'INTERCEPTÉ	Signification
1	<p>DE JOUR et DE NUIT — Balancer l'appareil et faire clignoter à intervalles irréguliers les feux de navigation (et les feux d'atterrissage dans le cas d'un hélicoptère) après s'être placé légèrement au-dessus et en avant, et normalement à gauche, de l'aéronef intercepté (ou à sa droite, si l'intercepté est un hélicoptère) puis, après réponse, effectuer un lent virage à palier, normalement vers la gauche (ou vers la droite dans le cas d'un hélicoptère), pour prendre le cap voulu.</p> <p>Note 1</p> <p><i>Les conditions météorologiques ou le relief peuvent exiger que l'intercepteur inverse les positions et le sens du virage indiqués ci-dessus dans la série 1.</i></p> <p>Note 2</p> <p><i>Si l'aéronef intercepté ne peut évoluer aussi rapidement que l'intercepteur, ce dernier devrait exécuter une série de circuits en hippodrome et balancer l'appareil chaque fois qu'il dépasse l'aéronef intercepté.</i></p>	Vous avez été intercepté. Suivez-moi.	DE JOUR et DE NUIT — Balancer l'appareil, faire clignoter à intervalles irréguliers les feux de navigation et suivre.	Compris, j'obéis.
2	DE JOUR et DE NUIT — Exécuter une manœuvre brusque de dégagement consistant en un virage en montée de 90° ou plus, sans couper la ligne de vol de l'aéronef intercepté.	Vous pouvez continuer.	DE JOUR et DE NUIT — Balancer l'appareil.	Compris, j'obéis.
3	DE JOUR et DE NUIT — Abaisser le train d'atterrissage (si l'aéronef en est doté), allumer les phares d'atterrissage fixes et survoler la piste d'atterrissage en service ou, si l'aéronef intercepté est un hélicoptère, survoler l'aire d'atterrissage des hélicoptères. S'il s'agit d'hélicoptères, l'hélicoptère intercepteur exécute une approche et se met en vol stationnaire près de l'aire d'atterrissage.	Atterrissez sur cet aérodrome.	DE JOUR et DE NUIT — Abaisser le train d'atterrissage (si l'aéronef en est doté), allumer les phares d'atterrissage fixes, suivre l'aéronef intercepteur et si, après le survol de la piste d'atterrissage pour hélicoptère, il est jugé possible d'atterrir en toute sécurité, procéder à l'atterrissage	Compris, j'obéis.

Tableau S11-2

Signaux de l'aéronef intercepté et réponses de l'aéronef intercepteur

Série	Signaux de l'INTERCEPTÉ	Signification	Réponse de l'INTERCEPTEUR	Signification
4	DE JOUR et DE NUIT — Rentrer le train d'atterrissage (si l'aéronef en est doté) et faire clignoter les phares d'atterrissage en passant au-dessus de la piste d'atterrissage en service ou de l'aire d'atterrissage pour hélicoptères à une hauteur supérieure à 300 m (1 000 ft), mais inférieure à 600 m (2 000 ft) [dans le cas d'un hélicoptère, à une hauteur supérieure à 50 m (170 ft), mais inférieure à 100 m (330 ft)] au-dessus du niveau de l'aérodrome, et continuer à exécuter des circuits autour de la piste en service ou de l'aire d'atterrissage pour hélicoptères. S'il est impossible de faire clignoter les phares d'atterrissage, faire clignoter tous les autres feux utilisables.	Il m'est impossible d'atterrir sur cet aérodrome.	DE JOUR et DE NUIT — S'il désire que l'aéronef intercepté le suive vers un autre aérodrome, l'intercepteur rentre son train d'atterrissage (si l'aéronef en est doté) et fait les signaux de la série 1 prescrits pour l'intercepteur. S'il décide de laisser partir l'aéronef intercepté, l'intercepteur fait les signaux de la série 2 prescrits pour l'intercepteur.	Compris, suivez-moi. Compris, vous pouvez continuer.
5	DE JOUR et DE NUIT — Allumer et éteindre régulièrement tous les feux disponibles, mais d'une manière qui permette de les distinguer de feux à éclats.	Il m'est impossible d'obéir.	DE JOUR et DE NUIT — Utiliser les signaux de la série 2 prescrits pour l'aéronef intercepteur.	Compris.
6	DE JOUR et DE NUIT — Faire clignoter de façon irrégulière tous les feux disponibles.	En détresse.	DE JOUR et DE NUIT — Utiliser les signaux de la série 2 prescrits pour l'aéronef intercepteur.	Compris.

- c) Si des instructions reçues par radio et émanant d'une source quelconque sont contraires à celles qui ont été données par l'aéronef intercepteur au moyen de signaux visuels, l'aéronef intercepté demandera immédiatement des éclaircissements, tout en continuant de se conformer aux instructions visuelles données par l'aéronef intercepteur.
- d) Si des instructions reçues par radio et émanant d'une source quelconque sont contraires à celles qui ont été données par radio par l'aéronef intercepteur, l'aéronef intercepté demandera immédiatement des éclaircissements, tout en continuant de se conformer aux instructions visuelles données par l'aéronef intercepteur.
- e) Si un contact radio est établi pendant l'interception mais qu'il est impossible de communiquer dans une langue commune, on essaiera de communiquer les instructions, accusés de réception des instructions et renseignements essentiels en utilisant les expressions conventionnelles et leur prononciation figurant dans le tableau S11-3, et en transmettant chaque expression deux fois.

Tableau S11-3

Expressions à utiliser par l'aéronef INTERCEPTEUR			Expressions à utiliser par l'aéronef INTERCEPTÉ		
Expression	Prononciation (1)	Signification	Expression	Prononciation (1)	Signification
CALL SIGN	<u>KOL</u> SA-IN	Quel est votre indicatif d'appel?	CALL SIGN (indicatif d'appel) (2)	<u>KOL</u> SA-IN (indicatif d'appel)	Mon indicatif d'appel est (indicatif d'appel).
FOLLOW	<u>FOL</u> -LO	Suivez-moi.	WILCO	<u>VILL</u> -KO	Compris, je vais exécuter.
DESCEND	DEE- <u>SEND</u>	Descendez pour atterrir.	Compris, je vais exécuter.		
			CAN NOT	<u>KANN</u> NOTT	Je suis incapable d'exécuter.
YOU LAND	<u>YOU LA</u> AND	Atterrissez à cet aérodrome.	REPEAT	REE- <u>PEET</u>	Répétez vos instructions.

Expressions à utiliser par l'aéronef INTERCEPTEUR			Expressions à utiliser par l'aéronef INTERCEPTÉ		
Expression	Prononciation (1)	Signification	Expression	Prononciation (1)	Signification
			AM LOST	<u>AM LOSST</u>	Je ne connais pas ma position.
PROCEED	<u>PRO-SEED</u>	Vous pouvez poursuivre votre route.			
			MAYDAY	MAYDAY	Je suis en détresse.
			HIJACK (2)	<u>HI-JACK</u>	Je suis victime d'une intervention illicite.
			LAND (nom de lieu)	LAAND (nom de lieu)	Je demande à atterrir à (nom de lieu).
			DESCEND	<u>DEE-SEND</u>	Je demande à descendre.

(1) Dans la deuxième colonne, les syllabes à accentuer sont soulignées.

(2) L'indicatif d'appel à donner est celui qui est utilisé dans les communications radiotéléphoniques avec les organismes de la circulation aérienne et qui correspond à l'identification de l'aéronef dans le plan de vol.

(3) Les circonstances peuvent parfois rendre impossible, ou peu souhaitable, l'emploi de l'expression «HIJACK».

- f) Dès qu'un organisme des services de la circulation aérienne apprend qu'un aéronef est l'objet d'une interception dans sa zone de responsabilité, il prend celles des mesures suivantes qui conviennent compte tenu des circonstances:
- 1) il s'efforce d'établir des communications bilatérales avec l'aéronef intercepté par tous les moyens dont il dispose, y compris la fréquence radio d'urgence 121,5 MHz, à moins que de telles communications ne soient déjà établies;
 - 2) il informe le pilote de l'aéronef intercepté de l'interception en cours;
 - 3) il entre en communication avec l'organisme de contrôle d'interception qui maintient les communications bilatérales avec l'aéronef intercepteur et lui fournit les renseignements disponibles sur l'aéronef;
 - 4) il assure la retransmission des messages entre l'aéronef intercepteur, ou l'organisme de contrôle d'interception, et l'aéronef intercepté, au besoin;
 - 5) il prend, en étroite coordination avec l'organisme de contrôle d'interception, toutes les mesures nécessaires pour assurer la sécurité de l'aéronef intercepté;
 - 6) il informe les organismes des services de la circulation aérienne qui desservent les régions d'information de vol contiguës s'il apparaît que l'aéronef s'est égaré en provenance desdites régions.
- g) Dès qu'un organisme des services de la circulation aérienne est informé qu'un aéronef fait l'objet d'une interception en dehors de sa zone de responsabilité, il prend celles des mesures suivantes qui conviennent compte tenu des circonstances:
- 1) il informe l'organisme des services de la circulation aérienne qui dessert l'espace aérien dans lequel a lieu l'interception, en lui communiquant les renseignements disponibles qui contribueront à identifier l'aéronef, et en lui demandant de prendre des mesures conformément au point f);
 - 2) il assure la retransmission des messages entre l'aéronef intercepté et l'organisme des services de la circulation aérienne compétent, l'organisme chargé du contrôle d'interception ou l'aéronef intercepteur.

PARTIE 12

Services liés à la météorologie — Observations d'aéronef et comptes rendus par radiotéléphonie

SERA.12001 Types d'observations d'aéronef

- a) Les observations d'aéronef suivantes sont faites pendant toute phase du vol:
- 1) observations spéciales d'aéronef; et
 - 2) autres observations exceptionnelles d'aéronef.

SERA.12005 Observations spéciales d'aéronef

- a) Des observations spéciales sont effectuées et rapportées par tout aéronef chaque fois que les conditions suivantes sont présentes ou observées:
- 1) turbulences fortes; ou
 - 2) givrage modéré ou fort; ou
 - 3) onde orographique forte; ou
 - 4) orages sans grêle, qui sont masqués, noyés, étalés ou en lignes de grain; or
 - 5) orages avec grêle, qui sont masqués, noyés, étalés ou en lignes de grain; ou
 - 6) forte tempête de poussière ou de sable; ou
 - 7) nuage de cendres volcaniques; ou
 - 8) activité volcanique pré-éruptive ou éruption volcanique.
- b) Les autorités compétentes définissent, si nécessaire, les autres conditions devant être rapportées par les aéronefs lorsqu'elles sont rencontrées ou observées.

SERA.12010 Autres observations exceptionnelles d'aéronef

Lorsque d'autres conditions météorologiques sont rencontrées qui ne sont pas reprises par SERA.12005, point a), notamment le cisaillement du vent, et que le pilote commandant de bord estime qu'elles peuvent avoir une incidence sur la sécurité ou des répercussions importantes sur l'efficacité de l'exploitation d'autres aéronefs, le pilote commandant de bord en informe l'organisme des services de la circulation aérienne compétent dès que possible.

SERA.12015 Compte-rendu des observations d'aéronef par radiotéléphonie

- a) Les observations d'aéronef sont rapportées durant le vol au moment où elles sont faites ou dès que possible après qu'elles ont été faites.
- b) Les observations d'aéronef sont transmises sous la forme de comptes rendus en vol et satisfont aux spécifications techniques de l'appendice 5.

SERA.12020 Échange de comptes rendus en vol

- a) Les organismes ATS transmettent, dès que possible, les comptes rendus en vols spéciaux et exceptionnels:
- 1) aux autres aéronefs concernés;
 - 2) au centre de veille météorologique (CVM) associé; et
 - 3) aux autres organismes ATS concernés.
- b) Les transmissions aux aéronefs sont répétées régulièrement et poursuivies pendant un laps de temps déterminé par l'organisme ATS concerné.
-

Appendice 1

Signaux

1. SIGNAUX D'URGENCE ET DE DÉTRESSE

1.1. **Généralités**

- 1.1.1. Nonobstant les dispositions des points 1.2 et 1.3, un aéronef en détresse utilise tous les moyens dont il dispose pour attirer l'attention, faire connaître sa position et demander de l'aide.
- 1.1.2. Les procédures de transmission des signaux de détresse et des signaux d'urgence sont conformes au volume II de l'annexe 10 à la convention de Chicago.

1.2. **Signaux de détresse**

- 1.2.1. Les signaux ci-après, utilisés ensemble ou séparément, signifient qu'il existe une menace de danger grave et imminent, et qu'un secours immédiat est demandé:
- a) signal émis par radiotélégraphie ou par tout autre moyen de signalisation, formé du groupe (... — — —...) du code morse;
 - b) signal radiotéléphonique de détresse, constitué par le mot MAYDAY;
 - c) message de détresse envoyé par liaison de données, qui exprime la même idée que le mot MAYDAY;
 - d) fusées ou bombes émettant des feux rouges, tirées l'une après l'autre à de courts intervalles;
 - e) fusée éclairante rouge à parachute;
 - f) régler le transpondeur sur le mode A, code 7700.

1.3. **Signaux d'urgence**

- 1.3.1. Les signaux suivants, utilisés ensemble ou séparément, signifient qu'un aéronef désire signaler des difficultés qui le contraignent à atterrir, sans nécessiter de secours immédiat:
- a) allumage et extinction répétés des phares d'atterrissage; ou
 - b) allumage et extinction répétés des feux de navigation effectués de manière que le signal se distingue de celui des feux de navigation à éclats;
- 1.3.2. Les signaux suivants, utilisés ensemble ou séparément, signifient qu'un aéronef a un message très urgent à transmettre concernant la sécurité d'un aéronef, navire ou autre véhicule, ou la sécurité de toute personne à bord ou en vue:
- a) signal émis par radiotélégraphie ou par toute autre méthode et formé par le groupe XXX (—..— —..— —..— du code morse);
 - b) signal radiotéléphonique d'urgence, constitué par les mots PANNE, PANNE;
 - c) message d'urgence envoyé par liaison de données, qui exprime la même idée que les mots PANNE, PANNE.

2. SIGNAUX VISUELS UTILISÉS POUR AVERTIR UN AÉRONEF NON AUTORISÉ QU'IL SURVOLE OU QU'IL EST SUR LE POINT DE SURVOLER UNE ZONE RÉGLEMENTÉE, INTERDITE OU DANGEREUSE

- 2.1. Lorsque des signaux visuels sont utilisés pour avertir un aéronef qu'il vole sans autorisation dans une zone réglementée, interdite ou dangereuse ou qu'il est sur le point de pénétrer dans une telle zone, de jour ou de nuit, une série de projectiles tirés du sol à des intervalles de 10 secondes, et produisant à l'éclatement des étoiles ou des feux rouges et verts, indique à un aéronef qu'il vole sans autorisation dans une zone réglementée, interdite ou dangereuse ou qu'il est sur le point de pénétrer dans une telle zone et qu'il doit prendre les dispositions qui s'imposent.

3. SIGNAUX POUR LA CIRCULATION D'AÉRODROME

3.1. Signaux lumineux et pyrotechniques

3.1.1. Instructions

Tableau AP 1-1

Signaux lumineux		Signaux adressés par le contrôle d'aérodrome:	
		à des aéronefs en vol	à des aéronefs au sol
Dirigés vers l'aéronef concerné (voir figure A1-1)	Feu vert continu	Vous êtes autorisé à atterrir.	Vous êtes autorisé à décoller.
	Feu rouge continu	Cédez le passage à un autre aéronef et restez dans le circuit.	Arrêtez.
	Série d'éclats verts	Revenez pour atterrir (*).	Vous êtes autorisé à circuler.
	Série d'éclats rouges	Aérodrome dangereux, n'atterrissez pas.	Dégagez l'aire d'atterrissage en service.
	Série d'éclats blancs	Atterrissez à cet aérodrome et gagnez l'aire de trafic (*).	Retournez à votre point de départ sur l'aérodrome.
Artifice à feu rouge		Quelles que soient les instructions antérieures, n'atterrissez pas pour le moment.	

(*) Les clairances d'atterrissage et de circulation seront communiquées en temps utile.

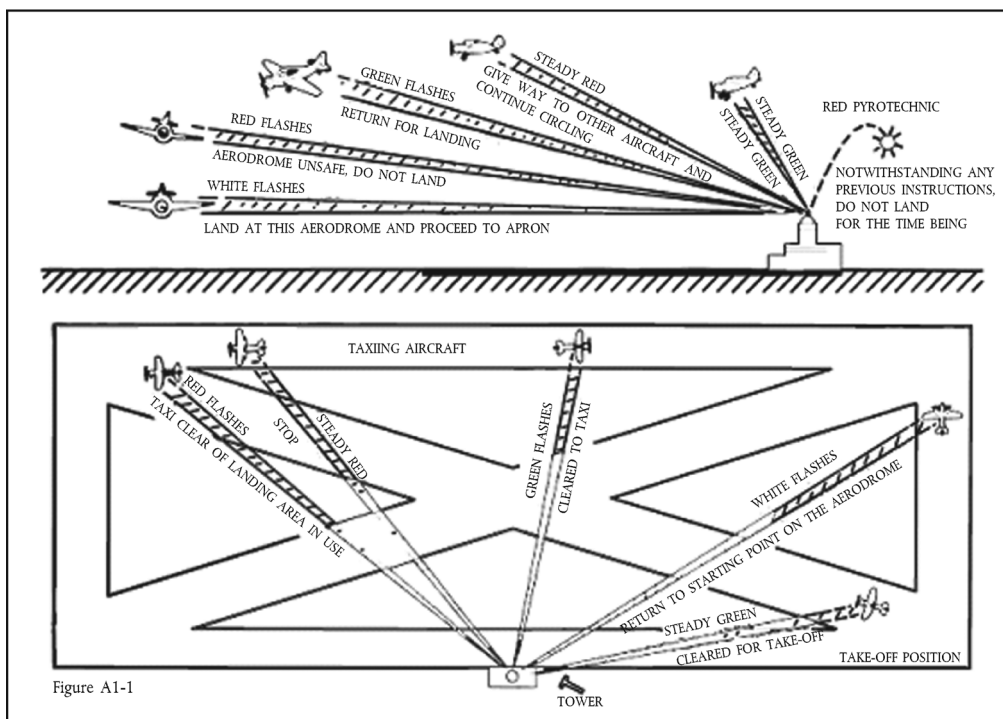


Figure A1-1

3.1.2. Signaux d'accusé de réception des aéronefs

a) En vol:

1) de jour:

— en balançant les ailes, sauf sur le parcours de base et sur le parcours final de l'approche;

2) de nuit:

— en éteignant et en allumant deux fois les projecteurs d'atterrissage ou, s'il n'en est pas équipé, ses feux de navigation.

b) Au sol:

1) de jour:

— en remuant les ailerons ou la gouverne de direction;

2) de nuit:

- en éteignant et en allumant deux fois les projecteurs d'atterrissage ou, s'il n'en est pas équipé, ses feux de navigation.

3.2. Signaux visuels au sol

3.2.1. Interdiction d'atterrir

- 3.2.1.1. Un panneau carré rouge horizontal à diagonales jaunes (figure A1-2) indique, lorsqu'il est disposé sur l'aire à signaux, que les atterrissages sont interdits et que l'interdiction peut se prolonger.



Figure A1-2

3.2.2. Précautions spéciales à prendre au cours de l'approche ou de l'atterrissage

- 3.2.2.1. Un panneau carré rouge horizontal avec une seule diagonale jaune (figure A1-3) indique, lorsqu'il est disposé sur l'aire à signaux, qu'en raison du mauvais état de l'aire de manœuvre ou pour toute autre raison, des précautions spéciales doivent être prises au cours de l'approche et au cours de l'atterrissage.



Figure A1-3

3.2.3. Utilisation des pistes et des voies de circulation

- 3.2.3.1. Un panneau horizontal blanc en forme d'haltère (figure A1-4) indique, lorsqu'il est disposé sur l'aire à signaux, que les aéronefs doivent atterrir, décoller et circuler exclusivement sur les pistes et les voies de circulation.

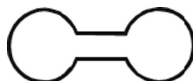


Figure A1-4

- 3.2.3.2. Un panneau horizontal blanc en forme d'haltère analogue à celui indiqué au point 3.2.3.1 mais comportant une bande noire perpendiculaire à la barre transversale dans chacune des extrémités circulaires de l'haltère (figure A1-5) indique, lorsqu'il est disposé sur l'aire à signaux, que les aéronefs doivent atterrir et décoller uniquement sur les pistes mais que les autres manœuvres peuvent être effectuées ailleurs que sur les pistes et voies de circulation.



Figure A1-5

3.2.4. Pistes ou voies de circulation fermées

- 3.2.4.1. Des croix d'une couleur uniforme contrastante, jaune ou blanche (figure A1-6) disposées horizontalement sur des pistes ou des voies de circulation ou sur des parties de piste ou de voie de circulation indiquent des zones impropres aux manœuvres des aéronefs.



Figure A1-6

3.2.5. Directions d'atterrissage et de décollage

- 3.2.5.1. Un T d'atterrissage horizontal blanc ou orange (figure A1-7) indique aux aéronefs la direction à utiliser pour l'atterrissage et le décollage, ceux-ci s'effectuant dans une direction parallèle à la barre verticale du T, vers la barre transversale du T. Lorsqu'il est utilisé de nuit, le T d'atterrissage est soit illuminé, soit délimité par des feux blancs.

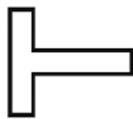


Figure A1-7

- 3.2.5.2. Un groupe de deux chiffres (figure A1-8), placés verticalement sur le bâtiment de la tour de contrôle d'aérodrome ou près de celle-ci, indique aux aéronefs sur l'aire de manœuvre la direction du décollage, exprimée en dizaines de degrés du compas magnétique, arrondie à la dizaine la plus proche.



Figure A1-8

3.2.6. Circulation à droite

- 3.2.6.1. Une flèche de couleur voyante (figure A1-9), dirigée vers la droite, placée sur l'aire à signaux ou disposée horizontalement à l'extrémité de la piste ou de la bande en service, indique que les virages doivent être exécutés à droite avant l'atterrissage et après le décollage.

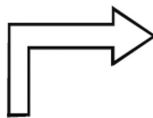


Figure A1-9

3.2.7. Bureau de piste des services de la circulation aérienne

- 3.2.7.1. La lettre C, noire sur fond jaune, placée verticalement (figure A1-10), indique l'emplacement du bureau de piste des services de la circulation aérienne.



Figure A1-10

3.2.8. Vols de planeurs en cours

- 3.2.8.1. Une double croix blanche, disposée horizontalement (figure A1-11) dans l'aire à signaux, indique que l'aérodrome est utilisé par des planeurs et que des vols sont en cours.

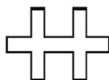








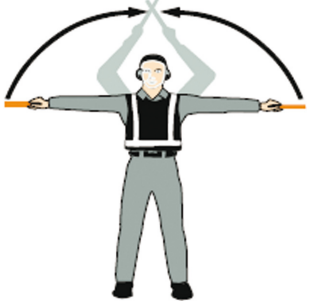



Figure A1-11






4. SIGNAUX DE CIRCULATION AU SOL

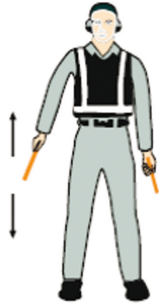



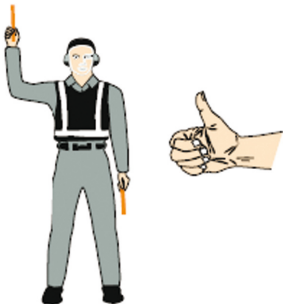
4.1. Signaux adressés par le signaleur à un aéronef


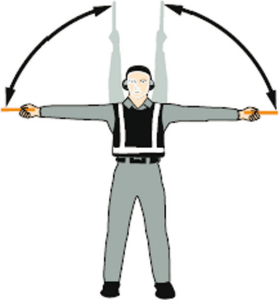
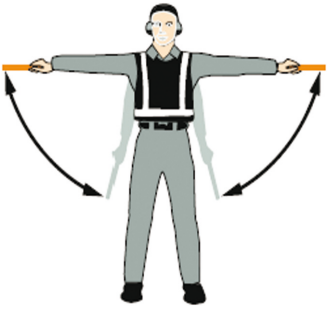


- 4.1.1. Ces signaux sont conçus pour être employés par un signaleur (dont les mains seront éclairées, au besoin, pour être mieux vues du pilote) placé face à l'aéronef et:
- dans les cas d'aéronefs à voilure fixe, du côté gauche de l'aéronef, à l'endroit le plus en vue du pilote; et
 - dans le cas d'hélicoptères, à l'endroit où le signaleur est le plus en vue du pilote.
- 4.1.2. Avant d'utiliser les signaux ci-après, le signaleur s'assurera que l'aire à l'intérieur de laquelle un aéronef doit être guidé est dégagée d'obstacles que cet aéronef, en appliquant les dispositions de SERA.3301, point a), risquerait autrement de heurter.





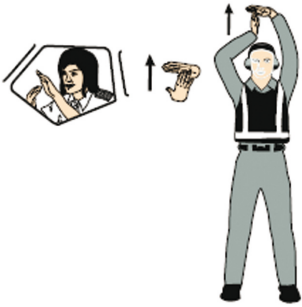
	<p>1. Ailier/guide (*)</p> <p>Lever la main droite au-dessus de la tête, bâton pointant vers le haut, et bouger le bras gauche, bâton pointant vers le bas, en direction du corps.</p> <p>(*) Donné par une personne postée à l'extrémité de l'aile de l'aéronef, ce signal indique au pilote, au signaleur ou à l'opérateur du tracteur que la trajectoire d'arrivée ou de départ du poste de stationnement est dégagée.</p>
	<p>2. Identifiez la porte</p> <p>Tendre les bras complètement vers l'avant, puis les lever directement au-dessus de la tête, bâtons pointant vers le haut.</p>
	<p>3. Dirigez-vous vers le signaleur suivant ou suivez les instructions de la tour/du contrôle au sol</p> <p>Tendre les bras vers le haut, puis les abaisser vers le côté du corps, en pointant les bâtons dans la direction du signaleur suivant ou de l'aire de circulation.</p>
	<p>4. Tout droit</p> <p>Tenir les bras à l'horizontale de chaque côté du corps et, en fléchissant les coudes, déplacer les bâtons de bas en haut, de la hauteur de la poitrine vers la tête.</p>
	<p>5 a) Virez à gauche (direction par rapport au pilote)</p> <p>Bras droit et bâton formant un angle de 90° avec le côté du corps, faire le signal «tout droit» avec la main gauche. La rapidité du mouvement indique le taux de virage.</p>

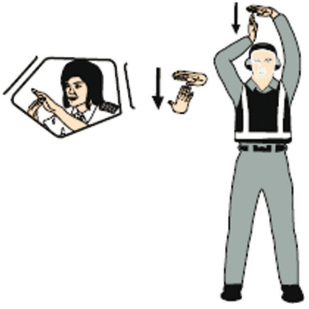



	<p>5 b) Virez à droite (direction par rapport au pilote)</p> <p>Bras gauche et bâton formant un angle de 90° avec le côté du corps, faire le signal «tout droit» avec la main droite. La rapidité du mouvement indique le taux de virage.</p>
	<p>6 a) Arrêt normal</p> <p>Tendre complètement les bras et les bâtons à l'horizontale de chaque côté du corps, puis les lever lentement vers le haut jusqu'à ce que les bâtons se croisent au-dessus de la tête.</p>
	<p>6 b) Arrêt d'urgence</p> <p>Croiser et décroiser rapidement les bâtons au-dessus de la tête.</p>
	<p>7 a) Serrez les freins</p> <p>Lever la main, ouverte, paume tournée vers l'avant, un peu plus haut que la hauteur de l'épaule. En maintenant le contact visuel avec l'équipage de conduite, fermer la main. Ne pas bouger avant d'avoir reçu l'accusé de réception de l'équipage de conduite (signal «tout va bien»).</p>
	<p>7 b) Desserrez les freins</p> <p>Lever la main, poing fermé, un peu plus haut que la hauteur de l'épaule. En maintenant le contact visuel avec l'équipage de conduite, ouvrir la main. Ne pas bouger avant d'avoir reçu l'accusé de réception de l'équipage de conduite (signal «tout va bien»).</p>

	<p>8 a) Cales en place</p> <p>Bras tendus verticalement au-dessus de la tête et bâtons tournés vers l'intérieur, d'un coup sec, joindre les extrémités des bâtons. Veiller à recevoir un accusé de réception de l'équipage de conduite.</p>
	<p>8 b) Cales enlevées</p> <p>Bras tendus verticalement au-dessus de la tête et bâtons tournés vers l'extérieur, d'un coup sec, écarter les bâtons. Ne pas faire enlever les cales avant d'avoir reçu l'autorisation de l'équipage de conduite.</p>
	<p>9. Démarrez le(s) moteur(s)</p> <p>De la main droite, levée à la hauteur de la tête et bâton pointant vers le haut, faire un mouvement circulaire. Pendant ce temps, le bras gauche, tendu de façon que la main soit à la hauteur de la tête, pointe en direction du moteur à mettre en marche.</p>
	<p>10. Coupez le(s) moteur(s)</p> <p>Tendre le bras et le bâton devant le corps à la hauteur des épaules; placer la main droite et le bâton devant l'épaule gauche, puis, en tenant le bâton à l'horizontale, le déplacer vers l'épaule droite en passant sous le menton.</p>
	<p>11. Ralentissez</p> <p>Tendre les bras vers le bas et, en fléchissant les coudes, élever et abaisser les bâtons, entre la taille et les genoux.</p>

	<p>12. Ralentissez le(s) moteur(s) du côté indiqué</p> <p>Les bras vers le bas, les bâtons pointant vers le sol, élever et abaisser le bâton <i>droit</i> pour demander de ralentir le(s) moteur(s) <i>gauche(s)</i> et vice versa.</p>
	<p>13. Reculez</p> <p>Tourner les bras, en tenant les bâtons, l'un par-dessus l'autre devant le corps. Pour faire arrêter l'aéronef, utiliser le signal 6 a) ou 6 b).</p>
	<p>14 a) Reculez en virant (pour faire tourner la queue vers la droite)</p> <p>Tendre le bras gauche en pointant le bâton vers le bas; abaisser le bras droit d'un mouvement répété de la position verticale au-dessus de la tête à la position horizontale avant.</p>
	<p>14 b) Reculez en virant (pour faire tourner la queue vers la gauche)</p> <p>Tendre le bras droit en pointant le bâton vers le bas; abaisser le bras gauche d'un mouvement répété de la position verticale au-dessus de la tête à la position horizontale avant.</p>
	<p>15. Affirmatif/tout va bien (*)</p> <p>Lever le bras droit à la hauteur de la tête, bâton pointant vers le haut, ou montrer le poing, pouce levé, le bras gauche demeurant le long du corps.</p> <p>(*) Ce signal est aussi utilisé comme signal technique/de service.</p>

	<p>16. Restez en vol stationnaire (*)</p> <p>Tendre complètement les bras et les bâtons à l'horizontale, de chaque côté du corps.</p> <p>_____</p> <p>(*) Signaux conçus pour être adressés à des hélicoptères en vol stationnaire.</p>
	<p>17. Montez (*)</p> <p>Tendre complètement les bras et les bâtons à l'horizontale, de chaque côté du corps, paumes tournées vers le haut. Lever les bras et les bâtons en position verticale. La rapidité du mouvement indique la vitesse de montée.</p> <p>_____</p> <p>(*) Signaux conçus pour être adressés à des hélicoptères en vol stationnaire.</p>
	<p>18. Descendez (*)</p> <p>Tendre complètement les bras et les bâtons à l'horizontale, de chaque côté du corps, paumes tournées vers le bas. Abaisser les bras. La rapidité du mouvement indique la vitesse de descente.</p> <p>_____</p> <p>(*) Signaux conçus pour être adressés à des hélicoptères en vol stationnaire.</p>
	<p>19 a) Déplacez-vous horizontalement vers la gauche (direction par rapport au pilote) (*)</p> <p>Tendre le bras droit à un angle de 90° par rapport au côté du corps. D'un mouvement de balayage, déplacer le bras gauche de façon répétée devant le corps, dans la même direction.</p> <p>_____</p> <p>(*) Signaux conçus pour être adressés à des hélicoptères en vol stationnaire.</p>
	<p>19 b) Déplacez-vous horizontalement vers la droite (direction par rapport au pilote) (*)</p> <p>Tendre le bras gauche à un angle de 90° par rapport au côté du corps. D'un mouvement de balayage, déplacer le bras droit de façon répétée devant le corps, dans la même direction.</p> <p>_____</p> <p>(*) Signaux conçus pour être adressés à des hélicoptères en vol stationnaire.</p>

	<p>20. Atterrissez (*)</p> <p>Croiser les bras vers le bas, devant le corps, bâtons pointant vers le sol.</p> <p>_____</p> <p>(*) Signaux conçus pour être adressés à des hélicoptères en vol stationnaire.</p>
	<p>21. Maintenez position/attendez</p> <p>Tendre les bras et les bâtons vers le bas à un angle de 45° par rapport aux côtés du corps. Maintenir cette position tant que l'aéronef n'est pas prêt pour la manœuvre suivante.</p>
	<p>22. Vous pouvez rouler</p> <p>De la main droite, avec ou sans bâton, effectuer un salut standard pour signaler à l'aéronef qu'il peut partir. Maintenir le contact visuel avec l'équipage de conduite tant que l'aéronef n'a pas commencé à rouler.</p>
	<p>23. Ne touchez pas aux commandes (signal technique/de service)</p> <p>Lever le bras droit complètement au-dessus de la tête et fermer le poing ou tenir le bâton à l'horizontale, le bras gauche demeurant allongé le long du corps.</p>
	<p>24. Connectez l'alimentation électrique (signal technique/de service)</p> <p>Tendre les bras en position verticale au-dessus de la tête. Ouvrir la main gauche, tourner la paume vers le bas. Avec le bout des doigts de la main droite, toucher la paume de la main gauche (de façon à former un «T»). De nuit, on peut utiliser des bâtons lumineux pour faire le «T» au-dessus de la tête.</p>

	<p>25. Déconnectez l'alimentation électrique (signal technique/de service)</p> <p>Bras tendus en position verticale au-dessus de la tête, main gauche ouverte, paume tournée vers le bas, bout des doigts de la main droite touchant la paume de la main gauche (formant un «T»), écarter la main droite de la main gauche. Ne pas faire déconnecter l'alimentation sans l'autorisation de l'équipage de conduite. De nuit, on peut utiliser des bâtons lumineux pour faire le «T» au-dessus de la tête.</p>
	<p>26. Négatif (signal technique/de service)</p> <p>Tendre le bras droit à 90° par rapport au côté du corps et pointer le bâton vers le sol, ou montrer le poing, pouce tourné vers le bas, le bras gauche demeurant allongé le long du corps.</p>
	<p>27. Entrez en communication par l'interphone (signal technique/de service)</p> <p>Tendre les deux bras à l'horizontale de chaque côté du corps, puis les replier jusqu'à ce que les mains recouvrent les oreilles.</p>
	<p>28. Sortir/rentrer l'escalier avant/arrière (signal technique/de service) (*)</p> <p>Bras droit le long du corps, bras gauche levé à 45° de façon que la main se trouve au-dessus de la tête, dans un mouvement de balayage, lever l'avant-bras droit pour le pointer vers l'épaule gauche</p> <p>(*) Ce signal est essentiellement destiné aux aéronefs dont l'escalier intégré se trouve à l'avant.</p>

4.2. Signaux adressés par le pilote d'un aéronef à un signaleur

4.2.1. Ces signaux sont conçus pour être employés par un pilote, dans son poste de pilotage, ses mains bien en vue du signaleur et, au besoin, éclairées.

4.2.1.1. Freins

a) *Freins serrés*: lever le bras, les doigts allongés, horizontalement devant le visage, puis fermer la main.

b) *Freins desserrés*: lever le bras, la main fermée, horizontalement, devant le visage, puis allonger les doigts.

4.2.1.2. Cales

- a) *Mettez les cales*: les bras étendus, les paumes vers l'avant, déplacer les mains vers l'intérieur de façon qu'elles se croisent devant le visage.
- b) *Enlevez les cales*: les mains croisées devant le visage, les paumes vers l'avant, déplacer les bras vers l'extérieur.

4.2.1.3. Prêt à démarrer le(s) moteur(s)

- a) Lever le nombre de doigts d'une main qui correspond au numéro du moteur à démarrer.




4.3. Signaux techniques/de service

4.3.1. On n'utilisera les signaux manuels techniques/de service que lorsque des communications vocales ne sont pas possibles.

4.3.2. Les signaleurs veilleront à recevoir un accusé de réception de l'équipage de conduite lorsqu'ils font des signaux techniques/de service.

5. SIGNAUX MANUELS D'URGENCE NORMALISÉS

5.1. Les signaux manuels ci-après constituent le minimum nécessaire pour les communications d'urgence entre le commandant du service de sauvetage et de lutte contre les incendies d'aéronef (SLIA) du lieu de l'incident/les pompiers SLIA et l'équipage de conduite et/ou l'équipage de cabine de l'aéronef concerné par l'incident. Les signaux manuels d'urgence SLIA devraient être faits du côté gauche à l'avant de l'aéronef, pour l'équipage de conduite.

	<p>1. Évacuation recommandée</p> <p>Évacuation recommandée après évaluation de la situation extérieure par le commandant SLIA du lieu de l'incident.</p> <p>Bras tenu à l'horizontale et main levée à la hauteur des yeux, faire signe d'approcher avec le bras. Le bras immobile demeure le long du corps.</p> <p>La nuit: même chose avec les bâtons lumineux.</p>
	<p>2. Arrêt recommandé</p> <p>Recommande de stopper l'action en cours: évacuation, mouvement de l'aéronef, etc.</p> <p>Les bras devant le front, poignets croisés.</p> <p>La nuit: même chose avec les bâtons lumineux.</p>
	<p>3. Urgence maîtrisée</p> <p>Aucun signe extérieur de condition dangereuse.</p> <p>Les bras étendus de chaque côté vers le bas à un angle de 45°. Les bras sont ramenés vers le centre de la ceinture jusqu'à ce que les poignets se croisent, puis replacés à la position de départ.</p> <p>La nuit: même chose avec les bâtons lumineux.</p>

**4. Feu**

Avec la main droite, de façon répétée, dessiner un huit, de l'épaule au genou, l'autre main pointant en direction du feu.

La nuit: même chose avec les bâtons lumineux.

Appendice 2

Ballons libres non habités

1. CLASSIFICATION DES BALLONS LIBRES NON HABITÉS

1.1. **Les ballons libres non habités seront classés de la façon suivante (voir figure AP2-1):**

- a) *léger*: ballon libre non habité qui transporte une charge utile comportant un ou plusieurs lots dont la masse combinée est inférieure à 4 kg, sauf s'il se classe dans la catégorie «lourd», en vertu des dispositions des points c) 2), c) 3) ou c) 4); ou

- b) *moyen*: ballon libre non habité qui transporte une charge utile comportant deux ou plusieurs lots dont la masse combinée est égale ou supérieure à 4 kg, mais inférieure à 6 kg, sauf s'il se classe dans la catégorie «lourd», en vertu des dispositions des points c) 2), c) 3) ou c) 4); ou

- c) *lourd*: ballon libre non habité qui:
 - 1) transporte une charge utile dont la masse combinée est égale ou supérieure à 6 kg; ou

 - 2) transporte une charge utile comportant un lot d'au moins 3 kg; ou

 - 3) transporte une charge utile comportant un lot d'au moins 2 kg qui présente une masse surfacique de plus de 13 g/cm^2 , déterminée en divisant la masse totale du lot de charge utile, exprimée en grammes, par la superficie, exprimée en centimètres carrés, de sa plus petite surface; ou

 - 4) utilise, pour assurer la suspension de la charge utile, un câble ou autre dispositif qui exige une force à l'impact d'au moins 230 N pour séparer la charge suspendue du ballon.

2. RÈGLES GÉNÉRALES D'EXPLOITATION

- 2.1. Un ballon libre non habité ne sera pas exploité sans autorisation appropriée de l'État dans lequel a lieu le lancement.

- 2.2. Un ballon libre non habité, autre que les ballons légers utilisés exclusivement à des fins météorologiques et exploités de la manière prescrite par l'autorité compétente, ne sera pas exploité au-dessus du territoire d'un autre État sans autorisation appropriée de cet État.

- 2.3. L'autorisation dont il est fait mention au point 2.2 sera obtenue avant le lancement du ballon si l'on peut raisonnablement escompter, au moment de la préparation du vol, que le ballon pourrait dériver dans l'espace aérien situé au-dessus du territoire d'un autre État. Une autorisation semblable peut être obtenue pour une série de vols de ballons ou pour un type particulier de vol périodique, par exemple des vols de ballons aux fins de recherches atmosphériques.

- 2.4. Un ballon libre non habité sera exploité conformément aux conditions spécifiées par l'État d'immatriculation et l'État ou les États qui seront en principe survolés.

- 2.5. Un ballon libre non habité ne sera pas exploité de manière telle que l'impact du ballon, ou d'une partie quelconque de ce dernier, y compris sa charge utile, sur la surface du sol, crée un danger pour des personnes ou des biens.

- 2.6. Un ballon libre non habité de la catégorie «lourd» ne sera pas exploité au-dessus de la haute mer sans coordination préalable avec le ou les PSNA.

Figure AP2-1

CARACTÉRISTIQUES		MASSE DE LA CHARGE UTILE (kilogrammes)					
		1	2	3	4	5	6 ou plus
CÂBLE ou AUTRE DISPOSITIF DE SUSPENSION		<div style="text-align: center;"> <p>LOURD</p> </div>					
230 Newtons ou PLUS							
LOT DE CHARGE UTILE	MASSE SURFACIQUE supérieure à 13 g/cm ²						
<div style="border: 1px dashed black; padding: 2px;"> CALCUL DE LA MASSE SURFACIQUE MASSE (g) Superficie de la plus petite surface (cm²) </div>		MASSE SURFACIQUE inférieure à 13 g/cm ²		<div style="text-align: center;"> <p>MOYEN</p> </div>			
MASSE COMBINÉE		<div style="text-align: center;"> <p>LÉGER</p> </div>					
(Si NI le dispositif de suspension, NI la masse surfacique, NI la masse du lot de charge utile n'interviennent en tant que facteurs)							

3. RESTRICTIONS D'EXPLOITATION ET SPÉCIFICATIONS D'ÉQUIPEMENT

- 3.1. Un ballon libre non habité de la catégorie «lourd» ne sera pas exploité sans autorisation du ou des PNSA à un niveau ou à travers un niveau inférieur à l'altitude-pressure de 18 000 m (60 000 ft) et auquel:
- a) il existe des nuages ou des phénomènes d'obscurcissement couvrant plus de 4 octas; ou auquel
 - b) la visibilité horizontale est inférieure à 8 km.
- 3.2. Un ballon libre non habité de la catégorie «lourd» ou «moyen» ne sera pas lâché d'une manière qui l'amènera à voler à moins de 300 m (1 000 ft) au-dessus des secteurs très peuplés des villes ou des agglomérations, ou au-dessus d'une assemblée en plein air de personnes sans rapport avec le vol.
- 3.3. Un ballon libre non habité de la catégorie «lourd» ne sera pas exploité à moins:
- a) qu'il ne soit équipé d'au moins deux dispositifs ou systèmes, automatiques ou télécommandés, permettant de mettre fin au transport de la charge utile et fonctionnant indépendamment l'un de l'autre;
 - b) que, s'il s'agit d'un ballon en polyéthylène à pression nulle, au moins deux méthodes, systèmes, dispositifs, ou combinaisons de méthodes, systèmes ou dispositifs, fonctionnant indépendamment l'un de l'autre, ne soient employés pour mettre fin au vol de l'enveloppe du ballon;

c) que l'enveloppe du ballon ne soit équipée d'un ou plusieurs dispositifs ou d'un matériau réfléchissant les signaux radar et permettant d'obtenir un écho sur l'écran d'un radar de surface fonctionnant dans la gamme de fréquences 200 MHz à 2 700 MHz, et/ou que le ballon ne soit doté d'autres dispositifs qui permettront à l'opérateur radar d'assurer une poursuite continue au-delà de la portée du radar au sol.

3.4. Un ballon libre non habité de la catégorie «lourd» ne sera pas exploité dans les conditions suivantes:

- a) dans une région où un équipement SSR basé au sol est en service, à moins que le ballon ne soit doté d'un transpondeur de radar secondaire de surveillance qui peut communiquer l'altitude-pression et qui fonctionne de façon continue sur un code assigné ou qui peut être mis en marche au besoin par la station de poursuite; ou
- b) dans une région où un équipement ADS-B basé au sol est en service, à moins que le ballon ne soit doté d'un émetteur ADS-B qui peut communiquer l'altitude-pression et qui fonctionne de façon continue ou qui peut être mis en marche au besoin par la station de poursuite.

3.5. Un ballon libre non habité, équipé d'une antenne remorquée exigeant une force supérieure à 230 N pour provoquer sa rupture en un point quelconque, ne sera pas exploité à moins que des banderoles ou des fanions de couleur ne soient fixés à l'antenne à des intervalles ne dépassant pas 15 m.

3.6. Un ballon libre non habité de la catégorie «lourd» ne sera pas exploité au-dessous d'une altitude-pression de 18 000 m (60 000 ft) de nuit ou pendant toute autre période prescrite par l'autorité compétente, à moins que le ballon, ses accessoires et sa charge utile, qu'ils soient ou non amenés à se séparer pendant le vol, ne soient dotés d'un balisage lumineux.

3.7. Un ballon libre non habité de la catégorie «lourd» qui est équipé d'un dispositif de suspension (autre qu'un parachute ouvert aux couleurs très voyantes) de plus de 15 m de longueur ne sera pas exploité de nuit au-dessous d'une altitude-pression de 18 000 m (60 000 ft) à moins que le dispositif de suspension ne soit coloré par bandes alternées de couleurs très voyantes ou que des banderoles de couleur ne soient fixées à ce dispositif.

4. INTERRUPTION DU VOL

4.1. L'exploitant d'un ballon libre non habité de la catégorie «lourd» mettra en marche les dispositifs appropriés d'interruption du vol, exigés au point 3.3, a) et b), ci-dessus, dans les cas suivants:

- a) lorsqu'il s'avère que les conditions météorologiques sont inférieures aux conditions prescrites pour l'exploitation;
- b) si, par suite d'un défaut de fonctionnement ou pour tout autre motif, la poursuite du vol devient dangereuse pour la circulation aérienne ou pour les personnes ou les biens à la surface; ou
- c) avant l'entrée non autorisée du ballon dans l'espace aérien situé au-dessus du territoire d'un autre État.

5. NOTIFICATION DE VOL

5.1. Notification avant le vol

5.1.1. Une notification concernant le vol prévu d'un ballon libre non habité de la catégorie «moyen» ou «lourd» sera adressée sans retard à l'organisme approprié des services de la circulation aérienne et au moins sept jours avant la date du vol.

5.1.2. La notification du vol prévu comprendra ceux des renseignements ci-après qui peuvent être exigés par l'organisme compétent des services de la circulation aérienne:

- a) identification de vol du ballon ou nom de code de l'opération;
- b) catégorie et description du ballon;
- c) code SSR, adresse d'aéronef ou fréquence NDB, selon le cas;
- d) nom et numéro de téléphone de l'exploitant;
- e) site du lancement;
- f) heure estimée du lancement (ou heures du début et de la fin de lancements multiples);

- g) nombre de ballons qui doivent être lancés et intervalles prévus entre deux lancements (s'il s'agit de lancements multiples);
 - h) direction prévue de l'ascension;
 - i) niveau(x) de croisière (altitude-pression);
 - j) temps de vol estimé jusqu'à l'altitude-pression de 18 000 m (60 000 ft) ou jusqu'au niveau de croisière, si celui-ci est inférieur ou égal à 18 000 m (60 000 ft), et position estimée à cette altitude. S'il s'agit de lancements effectués sans interruption, l'heure à indiquer sera l'heure estimée à laquelle le premier et le dernier ballon de la série atteindront le niveau prévu (par exemple 122136Z-130330Z);
 - k) date et heure estimées d'interruption du vol et emplacement prévu de l'aire d'impact/de récupération. Dans le cas des ballons qui effectuent des vols de longue durée, pour lesquels on ne peut donc prévoir avec précision la date et l'heure d'interruption du vol, ainsi que l'emplacement de l'impact, on utilisera l'expression «longue durée». S'il y a plus d'un emplacement d'impact/de récupération, chaque emplacement doit être indiqué, avec l'heure estimée d'impact correspondante. Si l'on prévoit une série d'impacts ininterrompue, l'heure à indiquer est l'heure estimée du premier et du dernier impact dans la série (par exemple 070330Z-072300Z).
- 5.1.3. Toute modification dans les renseignements notifiés avant le lancement conformément aux dispositions du point 5.1 ci-dessus sera communiquée à l'organisme des services de la circulation aérienne intéressé au moins six heures avant l'heure estimée de lancement ou, dans le cas de recherches concernant des perturbations d'origine solaire ou cosmique et impliquant un élément horaire critique, au moins trente minutes avant l'heure estimée du début de l'opération.
- 5.2. Notification de lancement**
- 5.2.1. Dès qu'un ballon libre non habité de catégorie «moyen» ou «lourd» est lancé, l'exploitant notifiera à l'organisme compétent des services de la circulation aérienne les renseignements suivants:
- a) identification de vol du ballon;
 - b) site du lancement;
 - c) heure effective du lancement;
 - d) heure estimée à laquelle le ballon franchira l'altitude-pression de 18 000 m (60 000 ft) ou heure estimée à laquelle il atteindra le niveau de croisière, si celui-ci se situe à 18 000 m (60 000 ft) ou au-dessous, et position estimée à ce niveau; et
 - e) toute modification des renseignements notifiés antérieurement selon les dispositions du point 5.1.2, g) et h).
- 5.3. Notification d'annulation**
- 5.3.1. L'exploitant avisera l'organisme approprié des services de la circulation aérienne aussitôt qu'il s'avère que le vol prévu d'un ballon libre non habité de catégorie «moyen» ou «lourd», notifié antérieurement selon les dispositions du point 5.1, a été annulé.
- 6. ENREGISTREMENT DE LA POSITION ET COMPTES RENDUS**
- 6.1. L'exploitant d'un ballon libre non habité de la catégorie «lourd» évoluant à l'altitude-pression de 18 000 m (60 000 ft) ou au-dessous de cette altitude surveillera la trajectoire de vol du ballon et communiquera les comptes rendus de la position du ballon qui sont exigés par les services de la circulation aérienne. L'exploitant enregistrera la position du ballon toutes les deux heures, à moins que les services de la circulation aérienne n'exigent des comptes rendus de position plus fréquents.
- 6.2. L'exploitant d'un ballon libre non habité de la catégorie «lourd» évoluant au-dessus de 18 000 m (60 000 ft) d'altitude-pression surveillera la progression du vol du ballon et communiquera les comptes rendus de la position du ballon qui sont exigés par les services de la circulation aérienne. L'exploitant enregistrera la position du ballon toutes les vingt-quatre heures, à moins que les services de la circulation aérienne n'exigent des comptes rendus de position plus fréquents.
- 6.3. Si une position ne peut être enregistrée conformément aux dispositions des points 6.1 et 6.2, l'exploitant en avisera immédiatement l'organisme compétent des services de la circulation aérienne. Cette notification comprendra la dernière position enregistrée. L'organisme compétent des services de la circulation aérienne sera avisé dès la reprise de la poursuite du ballon.

- 6.4. Une heure avant le début de la descente prévue d'un ballon libre non habité de la catégorie «lourd», l'exploitant communiquera à l'organisme approprié des services de la circulation aérienne les renseignements suivants concernant le ballon:
- a) position géographique;
 - b) niveau (altitude-pression);
 - c) heure prévue de franchissement de l'altitude-pression de 18 000 m (60 000 ft), le cas échéant;
 - d) heure et emplacement prévus de l'impact au sol.
- 6.5. L'exploitant d'un ballon libre non habité de la catégorie «lourd» ou «moyen» avisera l'organisme approprié des services de la circulation aérienne lorsque le vol aura pris fin.
-

Appendice 3

Tableaux des niveaux de croisière

1.1. Les niveaux de croisière à respecter sont indiqués ci-après:

ROUTE (*)											
De 000 à 179 degrés						De 180 à 359 degrés					
Vols IFR			Vols VFR			Vols IFR			Vols VFR		
Niveau			Niveau			Niveau			Niveau		
Niveau	Pieds	Mètres	Niveau	Pieds	Mètres	Niveau	Pieds	Mètres	Niveau	Pieds	Mètres
010	1 000	300	—	—	—	020	2 000	600	—	—	—
030	3 000	900	035	3 500	1 050	040	4 000	1 200	045	4 500	1 350
050	5 000	1 500	055	5 500	1 700	060	6 000	1 850	065	6 500	2 000
070	7 000	2 150	075	7 500	2 300	080	8 000	2 450	085	8 500	2 600
090	9 000	2 750	095	9 500	2 900	100	10 000	3 050	105	10 500	3 200
110	11 000	3 350	115	11 500	3 500	120	12 000	3 650	125	12 500	3 800
130	13 000	3 950	135	13 500	4 100	140	14 000	4 250	145	14 500	4 400
150	15 000	4 550	155	15 500	4 700	160	16 000	4 900	165	16 500	5 050
170	17 000	5 200	175	17 500	5 350	180	18 000	5 500	185	18 500	5 650
190	19 000	5 800	195	19 500	5 950	200	20 000	6 100	205	20 500	6 250
210	21 000	6 400	215	21 500	6 550	220	22 000	6 700	225	22 500	6 850
230	23 000	7 000	235	23 500	7 150	240	24 000	7 300	245	24 500	7 450
250	25 000	7 600	255	25 500	7 750	260	26 000	7 900	265	26 500	8 100
270	27 000	8 250	275	27 500	8 400	280	28 000	8 550	285	28 500	8 700
290	29 000	8 850				300	30 000	9 150			
310	31 000	9 450				320	32 000	9 750			
330	33 000	10 050				340	34 000	10 350			
350	35 000	10 650				360	36 000	10 950			
370	37 000	11 300				380	38 000	11 600			
390	39 000	11 900				400	40 000	12 200			
410	41 000	12 500				430	43 000	13 100			
450	45 000	13 700				470	47 000	14 350			
490	49 000	14 950				510	51 000	15 550			
etc.	etc.	etc.				etc.	etc.	etc.			

(*) Route magnétique ou, dans les régions arctiques, sous des latitudes supérieures à 70 degrés et dans les parties au-delà qui peuvent être spécifiées par les autorités compétentes, routes déterminées par un système de lignes parallèles au méridien de Greenwich superposé en canevas à une carte en projection stéréographique polaire dans laquelle le méridien de Greenwich orienté vers le pôle Nord est utilisé comme référence nord.

Appendice 4

Classes d'espaces aériens ATS — services assurés et prescriptions de vol

[voir SERA.6001 et SERA.5025, point b)]

Classe	Type de vol	Séparation assurée	Service assuré	Limite de vitesse (*)	Exigences en termes de communications radio	Communications vocales air-sol bilatérales et permanentes exigées	Clairance ATC requise
A	IFR uniquement	À tous les aéronefs	Service de contrôle de la circulation aérienne	Sans objet	Oui	Oui	Oui
B	IFR	À tous les aéronefs	Service de contrôle de la circulation aérienne	Sans objet	Oui	Oui	Oui
	VFR	À tous les aéronefs	Service de contrôle de la circulation aérienne	Sans objet	Oui	Oui	Oui
C	IFR	Entre IFR et IFR Entre IFR et VFR	Service de contrôle de la circulation aérienne	Sans objet	Oui	Oui	Oui
	VFR	Entre VFR et IFR	1) Service de contrôle de la circulation aérienne pour séparation entre vols IFR 2) Information de circulation VFR/VFR (et suggestion de manœuvre d'évitement sur demande)	250 kts IAS en dessous de 3 050 m (10 000 ft) AMSL	Oui	Oui	Oui
D	IFR	Entre IFR et IFR	Service de contrôle de la circulation aérienne, information de circulation des vols VFR (et suggestion de manœuvre d'évitement sur demande)	250 kts IAS en dessous de 3 050 m (10 000 ft) AMSL	Oui	Oui	Oui
	VFR	Néant	Information de circulation IFR/VFR et VFR/VFR (et suggestion de manœuvre d'évitement sur demande)	250 kts IAS en dessous de 3 050 m (10 000 ft) AMSL	Oui	Oui	Oui
E	IFR	Entre IFR et IFR	Service de contrôle de la circulation aérienne et, dans la mesure du possible, information de circulation des vols VFR	250 kts IAS en dessous de 3 050 m (10 000 ft) AMSL	Oui	Oui	Oui
	VFR	Néant	Information de circulation dans la mesure du possible	250 kts IAS en dessous de 3 050 m (10 000 ft) AMSL	Non (**)	Non (**)	Non

Classe	Type de vol	Séparation assurée	Service assuré	Limite de vitesse (*)	Exigences en termes de communications radio	Communications vocales air-sol bilatérales et permanentes exigées	Clairance ATC requise
F	IFR	Entre IFR et IFR dans la mesure du possible	Services consultatifs de circulation aérienne; service d'information de vol si demandé	250 kts IAS en dessous de 3 050 m (10 000 ft) AMSL	Oui (***)	Non (***)	Non
	VFR	Néant	Service d'information de vol si demandé	250 kts IAS en dessous de 3 050 m (10 000 ft) AMSL	Non (**)	Non (**)	Non
G	IFR	Néant	Service d'information de vol si demandé	250 kts IAS en dessous de 3 050 m (10 000 ft) AMSL	Oui (**)	Non (**)	Non
	VFR	Néant	Service d'information de vol si demandé	250 kts IAS en dessous de 3 050 m (10 000 ft) AMSL	Non (**)	Non (**)	Non

(*) Lorsque le niveau de l'altitude de transition est inférieur à 3 050 m (10 000 ft) AMSL, le niveau de vol 100 devrait être utilisé au lieu de 10 000 ft. L'autorité compétente peut aussi exempter des types d'aéronef qui, pour des raisons techniques ou de sécurité, ne peuvent maintenir cette vitesse.

(**) Les pilotes gardent une écoute permanente des communications vocales air-sol et établissent des communications bilatérales, selon le cas, sur le canal de communication approprié en RMZ.

(***) Communications vocales air-sol obligatoires pour des vols participant au service consultatif. Les pilotes gardent une écoute permanente des communications vocales air-sol et établissent des communications bilatérales, selon le cas, sur le canal de communication approprié en RMZ.

Appendice 5

EXIGENCES EN MATIÈRE DE SERVICES DE LA NAVIGATION AÉRIENNE**Spécifications techniques relatives aux observations d'aéronef et aux comptes rendus par communications radiotéléphoniques**

1. TENEUR DES COMPTES RENDUS EN VOL

1.1. **Comptes rendus en vol spéciaux**

1.1.1. Les comptes rendus en vols spéciaux comportent les éléments suivants:

Indicatif du type de message

Section 1 (information de position)

Identification de l'aéronef

Position ou latitude et longitude

Heure

Niveau ou gamme des niveaux

Section 3 (informations météorologiques)

Élément conditionnant l'émission d'un compte-rendu en vol spécial, à sélectionner sur la liste figurant dans SERA.12005, point a).

2. DISPOSITIONS SPÉCIFIQUES RELATIVES À L'ÉTABLISSEMENT D'UN COMPTE RENDU RELATIF À LA PRÉSENCE DE CISAILLEMENT DE VENT ET DE CENDRES VOLCANIQUES

2.1. **Compte rendu relatif à des conditions de cisaillement de vent**

2.1.1. Lors de la transmission d'observations d'aéronef relatives à des conditions de cisaillement de vent rencontrées au cours des phases de montée et d'approche, le type d'aéronef est précisé.

2.1.2. Lorsque des conditions de cisaillement de vent ont été indiquées pendant les phases de montée ou d'approche ou qu'elles ont été prévues mais n'ont pas été rencontrées, le commandant de bord en informe les organismes des services de la circulation aérienne compétents dès que possible, sauf si le pilote commandant de bord sait que les organismes des services de la circulation aérienne compétents ont déjà été informés de ce fait par un aéronef précédent.

2.2. **Compte rendu après le vol d'une activité volcanique**

2.2.1. À l'arrivée d'un vol sur un aéroport, le compte rendu complet d'activité volcanique est remis sans retard par l'exploitant de l'aéronef ou un membre de l'équipage de conduite au centre météorologique de l'aéroport ou, si ledit centre n'est pas facilement accessible aux membres de l'équipage de conduite à l'arrivée, le formulaire rempli est traité conformément aux dispositions adoptées localement par l'autorité météorologique et l'exploitant.

2.2.2. Le compte rendu complet d'activité volcanique reçu par un centre météorologique est immédiatement transmis au centre de veille météorologique chargé d'assurer la veille météorologique dans la région d'information de vol dans laquelle l'activité volcanique a été observée.

Supplément à l'ANNEXE

Liste des différences communément admises qui doivent être notifiées à l'OACI conformément à l'article 5 du présent règlement:

OACI, annexe 2

Différences entre le présent règlement et les normes internationales contenues dans l'annexe 2 (10^e édition, jusqu'à l'amendement 42 inclus) à la convention relative à l'aviation civile internationale

Différence A2-01	
OACI, annexe 2 Chapitre 3 3.2.2	Nouvelle disposition. Le règlement d'exécution (UE) n° 923/2012, SERA.3210, point b), spécifie: «b) <i>Lorsqu'un pilote sait que la manœuvrabilité d'un autre aéronef est entravée, il cède le passage à celui-ci.</i> »
Différence A2-02	
OACI, annexe 2 Chapitre 3 3.2.3.2 b)	Le règlement d'exécution (UE) n° 923/2012, règle SERA.3215, point b) 2), spécifie [avec l'ajout du texte souligné par rapport à la norme OACI, annexe 2, point 3.2.3.2 b)]: «2) <i>à moins qu'il ne soit en position stationnaire et qu'il ne soit autrement éclairé de façon suffisante, tout aéronef qui se déplace sur l'aire de mouvement d'un aéroport allume des feux destinés à indiquer les extrémités de sa structure, dans la mesure du possible.</i> »
Différence A2-03	
OACI, annexe 2 Chapitre 3 3.2.5. c) et d)	Le règlement d'exécution (UE) n° 923/2012, règle SERA.3225, diffère de la norme de l'OACI, annexe 2, points 3.2.5 c) et 3.2.5 d), en ce qu'il précise que les points c) et d) ne s'appliquent pas aux ballons: «c) <i>à l'exception des ballons, effectue tous les virages à gauche quand il exécute son approche en vue d'un atterrissage et après le décollage, sauf instructions contraires ou indications contraires de l'ATC;</i> d) <i>à l'exception des ballons, atterrit et décolle face au vent, sauf si la sécurité, la configuration de la piste ou les nécessités de la circulation aérienne imposent une autre direction.</i> »
Différence A2-04	
OACI, annexe 2 Chapitre 3 3.3.1.2	L'annexe 2, point 3.3.1.2, de l'OACI est remplacée par le règlement d'exécution (UE) n° 923/2012, règle SERA.4001, point b). Les différences entre la norme de l'OACI et le présent règlement de l'Union sont les suivantes: — concernant les vols VFR au cours desquels l'aéronef doit franchir des frontières, le règlement de l'Union [règle SERA.4001, point b) 5)] diffère de la norme de l'annexe 2, point 3.3.1.2 e), de l'OACI en raison de l'ajout du texte souligné, comme suit: <i>«tout vol au cours duquel l'aéronef doit franchir des frontières, sauf prescription contraire des États concernés.»</i> — concernant les vols VFR et IFR prévus de nuit, une exigence supplémentaire est introduite dans le règlement [règle SERA.4001, point b) 6)], comme suit: <i>«6) tout vol prévu de nuit, si l'aéronef s'éloigne des abords d'un aéroport.»</i> Cette différence est également mentionnée au point « Différence A2-06 » ci-dessous pour le VFR.
Différence A2-05	
OACI, annexe 2 Chapitre 3 3.2.2.4.	Nouvelle disposition. Le règlement d'exécution (UE) n° 923/2012, règle SERA.3210, point c) 3) i) diffère de la norme de l'annexe 2, point 3.2.2.4, de l'OACI, en ce qu'il spécifie: «i) <i>Dépassement entre planeurs. Un planeur dépassant un autre planeur peut obliquer vers sa droite ou vers sa gauche.</i> »

Différence A2-06	
<p>OACI, annexe 2 Chapitre 4 4.3</p>	<p>Nouvelle disposition. L'annexe 2, point 4.3, de l'OACI est remplacée par le règlement d'exécution (UE) n° 923/2012, règle SERA.5005, point c). La différence consiste en l'ajout, dans le règlement d'exécution (UE) n° 923/2012, des conditions dans lesquelles les vols VFR peuvent être autorisés de nuit, comme suit:</p> <p>«c) Si l'autorité compétente le prescrit, les vols VFR de nuit peuvent être autorisés dans les conditions suivantes:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) si l'aéronef s'éloigne des abords d'un aéroport, un plan de vol est déposé; 2) l'aéronef établit et maintient des communications bilatérales sur le canal de communication ATS approprié, s'il est disponible; 3) les minimums VMC de visibilité et de distance par rapport aux nuages tels que spécifiés dans le tableau S5-1 s'appliquent, mais: <ol style="list-style-type: none"> i) le plafond n'est pas inférieur à 450 m (1 500 ft); ii) sauf dans les cas prévus au point c) 4), les dispositions du tableau S5-1, points a) et b), relatives aux visibilités en vol réduites ne s'appliquent pas; iii) dans les espaces aériens de classes B, C, D, E, F et G, à 900 m (3 000 ft) AMSL et au-dessous ou à 300 m (1 000 ft) au-dessus du relief, si ce niveau est plus élevé, le pilote garde une vue permanente de la surface; iv) pour les hélicoptères dans les espaces aériens de classes F et G, la visibilité de vol n'est pas inférieure à 3 km, pour autant que le pilote maintienne une vue permanente de la surface et que l'appareil vole à une vitesse qui permet de voir tout autre aéronef ou tout obstacle à temps pour éviter une collision; et v) pour les reliefs montagneux, des minimums VMC supérieurs de visibilité et de distance par rapport aux nuages peuvent être prescrits. 4) des minimums de plafond, de visibilité et de distance par rapport aux nuages inférieurs à ceux spécifiés au point 4.3 c) peuvent être autorisés pour les hélicoptères dans des cas particuliers tels que les vols médicaux, les opérations de recherche et de sauvetage ainsi que les vols de lutte contre les incendies. 5) sauf pour les besoins du décollage ou de l'atterrissage et sauf autorisation expresse de l'autorité compétente, un vol VFR de nuit est effectué à un niveau qui n'est pas inférieur à l'altitude minimale de vol fixée par l'État dont le territoire est survolé ou, lorsque aucune altitude minimale de vol n'a été établie: <ol style="list-style-type: none"> i) au-dessus de régions accidentées ou montagneuses, à un niveau qui est à 600 m (2 000 ft) au moins au-dessus de l'obstacle le plus élevé situé dans un rayon de 8 km autour de la position estimée de l'aéronef; ii) ailleurs que dans les régions spécifiées au point i), à un niveau qui est à 300 m (1 000 ft) au moins au-dessus de l'obstacle le plus élevé situé dans un rayon de 8 km autour de la position estimée de l'aéronef.»
Différence A2-07	
<p>OACI, annexe 2 Chapitre 4 4.6</p>	<p>L'annexe 2, point 4.6, de l'OACI est remplacée par le règlement d'exécution (UE) n° 923/2012, règle SERA.5005, qui introduit les critères de franchissement d'obstacles au point f), comme suit:</p> <p>«f) Sauf pour les besoins du décollage et de l'atterrissage, ou sauf autorisation de l'autorité compétente, aucun vol VFR n'est effectué:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) au-dessus des zones à forte densité, des villes ou autres agglomérations ou de rassemblements de personnes en plein air, à moins de 300 m (1 000 ft) au-dessus de l'obstacle le plus élevé situé dans un rayon de 600 m autour de l'aéronef; 2) ailleurs qu'aux endroits spécifiés au point 1), à une hauteur inférieure à 150 m (500 ft) au-dessus du sol ou de l'eau ou à 150 m (500 ft) <u>au-dessus de l'obstacle le plus élevé situé dans un rayon de 150 m (500 ft) autour de l'aéronef.</u>»
Différence A2-08	
<p>OACI, annexe 2 Chapitre 3 3.8 et appendice 2</p>	<p>Les mots «en détresse» figurant au chapitre 3, partie 3.8, ne sont pas utilisés dans la législation de l'Union, ce qui a pour effet d'élargir le champ des missions d'escorte à tout type d'aéronef demandant un tel service. En outre, les dispositions figurant dans l'appendice 2, parties 1.1 à 1.3 incluses, ainsi que celles figurant dans le supplément A, ne figurent pas dans la législation de l'Union.</p>

OACI, annexe 11

Différences entre le présent règlement et les normes internationales reprises aux annexes 11 (13^e édition, jusqu'à l'amendement 47-B inclus) et 3 (17^e édition, jusqu'à l'amendement 75 inclus) à la convention relative à l'aviation civile internationale.

Différence A11-01	
OACI, annexe 11 Chapitre 2 Paragraphe 2.25.5	Le règlement d'exécution (UE) n° 923/2012, règle SERA.3401, point d) 1), diffère de l'annexe 11, norme 2.25.5, de l'OACI, en ce qu'il spécifie que: <i>«L'heure sera vérifiée à la deux-minute près <u>au moins</u>.»</i>
Différence A11-02	
OACI, annexe 11 Chapitre 2 Paragraphe 2.6.1	Possibilité de dérogation. Le règlement d'exécution (UE) n° 923/2012, règle SERA.6001, autorise les aéronefs à dépasser la limite de vitesse de 250 kts, dans les cas approuvés par l'autorité compétente pour des types d'aéronef qui, pour des raisons techniques ou liées à la sécurité, ne peuvent maintenir cette vitesse.
Différence A11-03	
OACI, annexe 11 Chapitre 3	Nouvelle disposition. Le règlement d'exécution (UE) n° 923/2012, règle SERA.8005, point b), spécifie: b) Les clairances délivrées par les organismes de contrôle de la circulation aérienne assurent la séparation: 1) entre tous les vols dans les espaces aériens de classes A et B; 2) entre les vols IFR dans les espaces aériens de classes C, D et E; 3) entre les vols IFR et les vols VFR dans un espace aérien de classe C; 4) entre les vols IFR et les vols VFR spéciaux; 5) entre les vols VFR spéciaux, sauf indication contraire de l'autorité compétente; outre ce cas, lorsque le pilote d'un aéronef le demande <u>et que le pilote de l'autre aéronef l'approuve</u> , pour autant que cela soit prescrit par l'autorité compétente dans les cas repris au point b) ci-dessus dans des espaces aériens de classes D et E, un vol peut obtenir une clairance <u>pour autant qu'il maintienne sa propre séparation dans une partie spécifique du vol en dessous de 3 050 m (10 000 ft) pendant la phase de montée ou de descente, de jour et en conditions météorologiques de vol à vue.</u>
Différence A11-04	
OACI, annexe 11 Chapitre 3	Le règlement d'exécution (UE) n° 923/2012, règle SERA.8015, spécifie (avec l'ajout du texte souligné par rapport à la norme OACI, annexe 11, paragraphe 3.7.3.1): e) Répétition des clairances et des informations liées à la sécurité 1) L'équipage de conduite répète au contrôleur de la circulation aérienne les parties des clairances et instructions ATC communiquées en phonie qui sont liées à la sécurité. Les éléments suivants sont toujours répétés: i) clairances de route ATC; ii) clairances et instructions d'entrer sur une piste quelconque, d'y atterrir, d'en décoller, d'attendre avant la piste, de la traverser, <u>d'y circuler en surface</u> ou de la remonter; et iii) piste en service, calage altimétrique, codes SSR, <u>canaux de communication nouvellement attribués</u> , instructions de niveau, instructions de cap et de vitesse; et iv) niveaux de transition, qu'ils aient été indiqués par le contrôleur ou qu'ils figurent dans les messages ATIS.
Différence A11-05	
OACI, annexe 11 Chapitre 3	Le règlement d'exécution (UE) n° 923/2012, règle SERA.8015, point e) 2), spécifie (avec l'ajout du texte souligné par rapport à la norme OACI, annexe 11, paragraphe 3.7.3.1.1): 2) Les autres clairances ou instructions, y compris les clairances conditionnelles <u>et instructions de roulage</u> , sont répétées ou il en est accusé réception de manière à indiquer clairement qu'elles ont été comprises et qu'elles seront respectées.

Différence A11-06	
OACI, annexe 11 Chapitre 3	<p>Nouvelle disposition. Le règlement d'exécution (UE) n° 923/2012, règle SERA.5010, spécifie:</p> <p>SERA.5010 Vols VFR spéciaux en zones de contrôle</p> <p>Des vols VFR spéciaux peuvent être autorisés au sein d'une zone de contrôle, pour autant qu'ils disposent d'une clairance ATC. À l'exception des autorisations délivrées aux hélicoptères par l'autorité compétente dans des cas particuliers tels que les vols médicaux, les opérations de recherche et de sauvetage ainsi que les vols de lutte contre les incendies, les conditions supplémentaires suivantes sont applicables:</p> <p>a) par le pilote:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) absence de nuages et surface en vue; 2) la visibilité de vol n'est pas inférieure à 1 500 m ou, pour les hélicoptères, à 800 m; 3) vitesse de 140 kts IAS, voire moins, pour permettre de voir tout autre aéronef et tout obstacle à temps pour éviter une collision; et <p>b) par l'ATC:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) de jour uniquement, sauf autorisation contraire de l'autorité compétente; 2) la visibilité au sol n'est pas inférieure à 1 500 m ou, pour les hélicoptères, à 800 m; 3) le plafond n'est pas inférieur à 180 m (600 ft).
Différence A03-07	
OACI, annexe 3 Chapitre 5	<p>Nouvelle disposition. Le règlement d'exécution (UE) n° 923/2012, règle SERA.12005, spécifie:</p> <p>b) Les autorités compétentes définissent, si nécessaire, les autres conditions devant être rapportées par les aéronefs lorsqu'elles sont rencontrées ou observées.</p>