

**RÈGLEMENT D'EXÉCUTION (UE) 2023/1771 DE LA COMMISSION**  
**du 12 septembre 2023**

**modifiant le règlement d'exécution (UE) 2017/373 en ce qui concerne les systèmes et composants relatifs à la gestion du trafic aérien et aux services de navigation aérienne, et abrogeant les règlements (CE) n° 1032/2006, (CE) n° 633/2007 et (CE) n° 262/2009**

LA COMMISSION EUROPÉENNE,

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

vu le règlement (UE) 2018/1139 du Parlement européen et du Conseil du 4 juillet 2018 concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile et instituant une Agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne, et modifiant les règlements (CE) n° 2111/2005, (CE) n° 1008/2008, (UE) n° 996/2010, (UE) n° 376/2014 et les directives 2014/30/UE et 2014/53/UE du Parlement européen et du Conseil, et abrogeant les règlements (CE) n° 552/2004 et (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil ainsi que le règlement (CEE) n° 3922/91 du Conseil <sup>(1)</sup>, et notamment son article 43, paragraphe 1, points a), e) et f), son article 44, paragraphe 1, point a) et son article 62, paragraphe 15, points a) et c),

considérant ce qui suit:

- (1) Conformément à l'article 140, paragraphe 2, du règlement (UE) 2018/1139, les règles de mise en œuvre adoptées sur la base du règlement (CE) n° 552/2004 du Parlement européen et du Conseil <sup>(2)</sup> abrogé doivent être adaptées aux dispositions du règlement (UE) 2018/1139, au plus tard le 12 septembre 2023.
- (2) Le règlement d'exécution (UE) 2017/373 de la Commission <sup>(3)</sup> établit des exigences communes relatives à la fourniture de services de gestion du trafic aérien et de services de navigation aérienne (ci-après l'«ATM/ANS») ainsi que des autres fonctions de réseau de la gestion du trafic aérien (ci-après les «fonctions de réseau ATM») pour la circulation aérienne générale, et à leur supervision.
- (3) Conformément au règlement d'exécution (UE) 2023/1769 de la Commission <sup>(4)</sup>, les systèmes ATM/ANS et les composants ATM/ANS (ci-après les «équipements ATM/ANS») font l'objet d'une certification ou d'une déclaration par les organismes participant à la conception et à la production d'équipements ATM/ANS. Afin de garantir l'installation appropriée, les essais sur site et la mise en service en toute sécurité de ces équipements, ainsi que leur supervision, il convient de modifier le règlement d'exécution (UE) 2017/373 afin d'y inclure les exigences requises applicables aux prestataires de services ATM/ANS et à leurs autorités compétentes.
- (4) Afin d'assurer la continuité des exigences relatives à l'utilisation des équipements ATM/ANS, il convient que les modifications du règlement d'exécution (UE) 2017/373 soient fondées sur les règles de mise en œuvre pertinentes adoptées sur la base du règlement (CE) n° 552/2004 abrogé, moyennant les adaptations nécessaires.

<sup>(1)</sup> JO L 212 du 22.8.2018, p. 1.

<sup>(2)</sup> Règlement (CE) n° 552/2004 du Parlement européen et du Conseil du 10 mars 2004 concernant l'interopérabilité du réseau européen de gestion du trafic aérien («règlement sur l'interopérabilité») (JO L 96 du 31.3.2004, p. 26).

<sup>(3)</sup> Règlement d'exécution (UE) 2017/373 de la Commission du 1<sup>er</sup> mars 2017 établissant des exigences communes relatives aux prestataires de services de gestion du trafic aérien et de services de navigation aérienne ainsi que des autres fonctions de réseau de la gestion du trafic aérien, et à leur supervision, abrogeant le règlement (CE) n° 482/2008, les règlements d'exécution (UE) n° 1034/2011, (UE) n° 1035/2011 et (UE) 2016/1377 et modifiant le règlement (UE) n° 677/2011 (JO L 62 du 8.3.2017, p. 1).

<sup>(4)</sup> Règlement d'exécution (UE) 2023/1769 de la Commission du 12 septembre 2023 fixant les exigences techniques et les procédures administratives applicables à l'agrément des organismes participant à la conception ou à la production des systèmes et composants de gestion du trafic aérien et de services de navigation aérienne et modifiant le règlement d'exécution (UE) 2023/203 (voir page 19 du présent Journal officiel).

- (5) En particulier, le règlement (CE) n° 1032/2006 de la Commission <sup>(5)</sup> établit les exigences applicables aux systèmes automatiques d'échange de données de vol aux fins de notification, de coordination et de transfert de vols entre centres de contrôle de la circulation aérienne; le règlement (CE) n° 633/2007 de la Commission <sup>(6)</sup> établit les exigences relatives à l'application d'un protocole de transfert de messages de vol utilisé aux fins de la notification, de la coordination et du transfert des vols entre les centres de contrôle de la circulation aérienne, et le règlement (CE) n° 262/2009 de la Commission <sup>(7)</sup> définit les exigences relatives à l'attribution et à l'utilisation coordonnées des codes d'interrogateur mode S pour le ciel unique européen. Il convient de tenir compte de ces exigences dans le règlement d'exécution (UE) 2017/373.
- (6) Les exigences relatives aux communications air-sol utilisant un espacement entre canaux de 8,33 kHz qui sont énoncées dans le règlement d'exécution (UE) n° 1079/2012 de la Commission <sup>(8)</sup> ne s'appliquent pas aux services fournis ni dans l'espace aérien du ciel unique européen en dehors de la région Europe (EUR) de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) telle que définie dans le Plan de navigation aérienne - Région Europe (EUR), Volume I (doc 7754) de l'OACI, ni dans la région d'information de vol (FIR)/la région supérieure d'information de vol (UIR) des Canaries parce que les conditions locales ne justifiaient pas suffisamment leur applicabilité selon les besoins. Le présent règlement devrait prévoir le même champ d'application.
- (7) L'article 14, paragraphe 2, du règlement d'exécution (UE) n° 1079/2012 prévoyait des dérogations à l'obligation de convertir toutes les assignations de fréquence à un espacement entre canaux de 8,33 kHz. Le présent règlement ne devrait pas modifier les dérogations existantes.
- (8) Les exigences relatives à l'attribution des codes d'interrogateur mode S qui sont énoncées dans le règlement (CE) n° 262/2009 de la Commission ne s'appliquent pas aux services fournis dans l'espace aérien du ciel unique européen en dehors de la région EUR de l'OACI en raison de son faible volume de trafic local et de sa situation géographique où l'espace aérien ne jouxte que l'espace aérien relevant de la responsabilité de prestataires ATM/ANS de pays tiers, ce qui justifie des accords de coordination locaux différents avec les États tiers voisins. Le présent règlement devrait prévoir le même champ d'application.
- (9) Il convient dès lors de modifier en conséquence le règlement d'exécution (UE) 2017/373 et d'abroger les règlements (CE) n° 1032/2006, (CE) n° 633/2007 et (CE) n° 262/2009.
- (10) L'élaboration des exigences du présent règlement a dûment tenu compte du contenu du plan directeur ATM et des capacités de communication, de navigation et de surveillance qu'il contient.
- (11) L'Agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne a, dans son avis n° 01/2023 <sup>(9)</sup>, proposé des mesures conformément à l'article 75, paragraphe 2, points b) et c), et à l'article 76, paragraphe 1, du règlement (UE) 2018/1139.
- (12) Les mesures prévues par le présent règlement sont conformes à l'avis du comité institué par l'article 127 du règlement (UE) 2018/1139,

A ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

*Article premier*

### **Modifications du règlement d'exécution (UE) 2017/373**

Le règlement d'exécution (UE) 2017/373 est modifié comme suit:

- 
- <sup>(5)</sup> Règlement (CE) n° 1032/2006 de la Commission du 6 juillet 2006 établissant les exigences applicables aux systèmes automatiques d'échange de données de vol aux fins de notification, de coordination et de transfert de vols entre unités de contrôle de la circulation aérienne (JO L 186 du 7.7.2006, p. 27).
  - <sup>(6)</sup> Règlement (CE) n° 633/2007 de la Commission du 7 juin 2007 établissant les exigences relatives à l'application d'un protocole de transfert de messages de vol utilisé aux fins de la notification, de la coordination et du transfert des vols entre les unités de contrôle de la circulation aérienne (JO L 146 du 8.6.2007, p. 7).
  - <sup>(7)</sup> Règlement (CE) n° 262/2009 de la Commission du 30 mars 2009 définissant les exigences relatives à l'attribution et l'utilisation coordonnées des codes d'interrogateur mode S pour le ciel unique européen (JO L 84 du 31.3.2009, p. 20).
  - <sup>(8)</sup> Règlement d'exécution (UE) n° 1079/2012 de la Commission du 16 novembre 2012 établissant des spécifications relatives à l'espacement des canaux de communication vocale pour le ciel unique européen (JO L 320 du 17.11.2012, p. 14).
  - <sup>(9)</sup> <https://www.easa.europa.eu/document-library/opinions>.

1) L'article 2 est modifié comme suit:

a) le point 3) est remplacé par le texte suivant:

«3) "gestionnaire de réseau", l'organisme chargé des tâches nécessaires à l'exécution des fonctions visées à l'article 6 du règlement (CE) n° 551/2004;»;

b) les points 9), 10), 11), 12) et 13) suivants sont ajoutés:

«9) "interrogateur mode S", un système, composé d'une antenne et de dispositifs électroniques, prenant en charge l'adressage individuel des aéronefs en mode Select ("mode S");

10) "interrogateur mode S éligible", tout interrogateur mode S qui remplit au moins l'une des conditions suivantes:

- a) l'interrogateur repose, au moins partiellement, sur des interrogations et réponses appel général mode S pour l'acquisition de cibles mode S;
- b) l'interrogateur verrouille les cibles mode S acquises en réponse à des interrogations appel général mode S, de façon permanente ou intermittente, sur une partie ou la totalité de sa zone de couverture; ou
- c) l'interrogateur utilise des protocoles de communication multisite pour applications de liaison de données;

11) "opérateur mode S", toute personne, organisation ou entreprise qui exploite ou propose d'exploiter un interrogateur mode S, par exemple:

- a) un prestataire de services de surveillance;
- b) un fabricant d'interrogeurs mode S;
- c) un exploitant d'aérodrome;
- d) un établissement de recherche;
- e) toute autre entité autorisée à exploiter un interrogateur mode S;

12) "brouillage préjudiciable", le brouillage qui empêche le respect des exigences de performance;

13) "plan d'attribution des codes d'interrogateur", le dernier ensemble complet d'attributions de codes d'interrogateur ayant été approuvé.».

2) À l'article 3, le paragraphe 6 bis suivant est inséré:

«6 bis. Les États membres veillent à ce que l'utilisation d'un émetteur au sol exploité sur leur territoire ne produise pas de brouillage préjudiciable sur d'autres systèmes de surveillance.».

3) L'article 3 *sexies* et l'article 3 *septies* suivants sont insérés:

«Article 3 *sexies*

#### **Attribution des codes d'interrogateur mode S**

1. Les États membres veillent à ce que les changements d'attribution de code d'interrogateur résultant d'une actualisation du plan d'attribution des codes d'interrogateur soient communiqués aux opérateurs mode S concernés sous leur autorité dans un délai de quatorze jours civils à compter du jour de la réception du plan actualisé d'attribution des codes d'interrogateur.

2. Chaque État membre met à la disposition des autres États membres, par le système d'attribution de codes d'interrogateur et au moins tous les six mois, un relevé actualisé de l'attribution et de l'utilisation des codes d'interrogateur par les interrogeurs mode S éligibles dans sa zone de responsabilité.

3. Lorsqu'il y a chevauchement entre la couverture d'un interrogateur mode S situé dans la zone de responsabilité d'un État membre et la couverture d'un interrogateur mode S situé dans la zone de responsabilité d'un pays tiers, l'État membre concerné:

- a) veille à ce que le pays tiers soit informé des exigences de sécurité relatives à l'attribution et à l'utilisation des codes d'interrogateur;
- b) prend les mesures nécessaires pour coordonner l'utilisation des codes d'interrogateur avec le pays tiers en question.

4. Un État membre notifie aux prestataires de services de la circulation aérienne relevant de sa juridiction les interrogateurs mode S sous la responsabilité d'un pays tiers pour lesquels l'attribution de code d'interrogateur mode S n'a pas été coordonnée.
5. Les États membres vérifient la validité des demandes de code d'interrogateur qu'ils reçoivent des opérateurs mode S avant de mettre les codes d'interrogateur à disposition, au moyen du système d'attribution des codes d'interrogateur, à des fins de coordination conformément à l'annexe IV, point 15, du règlement d'exécution (UE) 2019/123 de la Commission (\*).
6. Les États membres veillent à ce que les opérateurs mode S, autres que les prestataires de services de surveillance, se conforment au point CNS.TR.205 de l'annexe VIII.
7. Les exigences énoncées aux paragraphes 1 à 6 ne s'appliquent pas dans l'espace aérien du ciel unique européen qui ne fait pas partie de la région Europe (EUR) de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI).

#### Article 3 septies

### Utilisation de l'espace aérien du ciel unique européen

1. Dans le cadre de la protection du spectre, les États membres veillent à ce qu'un transpondeur de radar de surveillance secondaire ("transpondeur SSR") embarqué sur tout aéronef survolant un État membre ne soit pas soumis à des interrogations excessives qui sont transmises par des interrogateurs de surveillance au sol et qui suscitent des réponses ou, lorsqu'elles ne suscitent pas de réponse, sont de puissance suffisante pour dépasser le niveau minimal du récepteur du transpondeur SSR. En cas de désaccord entre les États membres sur les mesures nécessaires, les États membres concernés saisissent la Commission.
2. Les États membres veillent à ce que toutes les assignations de fréquence pour les communications vocales soient converties en assignations utilisant un espacement entre canaux de 8,33 kHz. Les exigences de conversion ne s'appliquent pas aux assignations de fréquence:
  - a) qui resteront dans un espacement entre canaux de 25 kHz sur les fréquences suivantes:
    - 1) la fréquence d'urgence (121,5 MHz);
    - 2) la fréquence auxiliaire pour les opérations de recherche et de sauvetage (123,1 MHz);
    - 3) les fréquences de liaison numérique VHF (VDL) assignées pour être utilisées dans l'espace aérien du ciel unique européen;
    - 4) les fréquences du système embarqué de communications, d'adressage et de compte rendu (ACARS) (131,525 MHz, 131,725 MHz et 131,825 MHz);
  - b) lorsque l'exploitation avec porteuse décalée dans un espacement entre canaux de 25 kHz est utilisée.
3. Les exigences énoncées au paragraphe 2 ne s'appliquent ni dans l'espace aérien du ciel unique européen qui ne fait pas partie de la région EUR de l'OACI, ni dans la FIR/l'UIR des Canaries.
4. Les dérogations à l'obligation de veiller à ce que toutes les assignations de fréquence soient converties à l'espacement entre canaux de 8,33 kHz pour des cas ayant une incidence limitée sur le réseau, accordées par les États membres en vertu de l'article 14, paragraphe 2, du règlement d'exécution (UE) n° 1079/2012 et qui ont été communiquées à la Commission, restent valables.
5. Les États membres établissent et publient dans des publications nationales d'information aéronautique, le cas échéant, les procédures de prise en charge des aéronefs qui ne sont pas équipés:
  - a) de transpondeurs SSR mode S;
  - b) de radios ayant la capacité d'utiliser l'espacement entre canaux de 8,33 kHz.

(\* ) règlement d'exécution (UE) 2019/123 de la Commission du 24 janvier 2019 établissant les modalités d'exécution des fonctions de réseau de la gestion du trafic aérien et abrogeant le règlement (UE) n° 677/2011 (JO L 28 du 31.1.2019, p. 1).».

4) Les annexes I, II, III, IV, VIII, IX, X et XII sont modifiées conformément à l'annexe du présent règlement.

*Article 2*

**Abrogation**

Les règlements (CE) n° 1032/2006, (CE) n° 633/2007 et (CE) n° 262/2009 sont abrogés.

*Article 3*

**Entrée en vigueur**

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

Le présent règlement est obligatoire dans tous ses éléments et directement applicable dans tous les États membres.

Fait à Bruxelles, le 12 septembre 2023.

*Par la Commission*  
*La présidente*  
Ursula VON DER LEYEN

---

## ANNEXE

Les annexes I, II, III, IV, VIII, IX, X et XII du règlement d'exécution (UE) 2017/373 sont modifiées comme suit:

1) L'annexe I est modifiée comme suit:

a) le point 30 *bis*) suivant est inséré:

«30 bis) “équipements ATM/ANS”: les composants ATM/ANS au sens de l'article 3, point 6, du règlement (UE) 2018/1139 et les systèmes ATM/ANS au sens de l'article 3, point 7, dudit règlement, à l'exclusion des composants embarqués, qui relèvent du règlement (UE) n° 748/2012 de la Commission (\*);

(\*) Règlement (UE) n° 748/2012 de la Commission du 3 août 2012 établissant des règles d'application pour la certification de navigabilité et environnementale des aéronefs et produits, pièces et équipements associés, ainsi que pour la certification des organismes de conception et de production (JO L 224 du 21.8.2012, p. 1).»;

b) le point 34 *bis*) suivant est inséré:

«34 bis) “limite”: un plan horizontal ou vertical délimitant l'espace aérien dans lequel un centre ATC fournit des services de la circulation aérienne;»;

c) les points 39 *bis*) et 39 *ter*) suivants sont insérés:

«39 bis) “données de coordination”: des données présentant un intérêt pour le personnel opérationnel en rapport avec les procédures de notification, de coordination et de transfert des vols et avec la procédure de coordination civile-militaire;

39 *ter*) “point de coordination” (COP): un point situé à la limite ou à proximité de la limite utilisé par les centres ATC et mentionné dans les procédures de coordination;»;

d) le point 40 *bis*) suivant est inséré:

«40 bis) “service de liaison de données”: un ensemble d'opérations de gestion du trafic aérien connexes, étayées par des communications air-sol par liaison de données, qui ont une fonctionnalité clairement définie et qui commencent et se terminent par un événement d'exploitation;»;

e) le point 46 *bis*) suivant est inséré:

«46 bis) “code d'interrogateur éligible”: tout code figurant parmi les codes II et les codes SI, sauf:

a) le code II 0;

b) les codes d'interrogateur dont l'attribution et la gestion sont réservées à des entités militaires, y compris des organisations intergouvernementales, et en particulier l'Organisation du traité de l'Atlantique Nord;»;

f) le point 47 *bis*) suivant est inséré:

«47 bis) “données estimées”: le point de coordination, l'heure estimée et le niveau de vol prévu d'un aéronef au point de coordination;»;

g) le point 62 *bis*) suivant est inséré:

«62 bis) “séquence de mise en œuvre”: la séquence temporelle de mise en œuvre des attributions de code d'interrogateur que les opérateurs mode S doivent respecter pour éviter les conflits temporaires de code d'interrogateur;»;

h) le point 73 *bis*) suivant est inséré:

«73 bis) “organisme notifié”: le centre ATC qui a reçu les informations de notification;»;

i) le point 81 *bis*) suivant est inséré:

«81 bis) “organisme recevant”: le centre de contrôle de la circulation aérienne qui reçoit des données;»;

j) le point 88) est remplacé par le texte suivant:

«88) “consigne de sécurité”: un document délivré ou adopté par une autorité compétente:

- 1) qui impose des actions à effectuer sur un système fonctionnel ou qui fixe des restrictions à son utilisation opérationnelle pour rétablir la sécurité, lorsqu'il est constaté que la sécurité aérienne pourrait autrement être compromise; ou
- 2) qui impose des actions à effectuer sur les équipements ATM/ANS soumis à une attestation de conformité délivrée conformément à l'article 6 du règlement délégué (UE) 2023/1768 (\*) de la Commission afin de remédier à une situation compromettant la sécurité et/ou la sûreté qui a été identifiée et de rétablir les performances et l'interopérabilité de ces équipements ATM/ANS lorsqu'il est prouvé que la sûreté, la sécurité, les performances ou l'interopérabilité de ces équipements particuliers pourraient autrement être compromises;

(\*) Règlement délégué (UE) 2023/1768 de la Commission du 14 juillet 2023 établissant des règles détaillées relatives à la certification et à la déclaration des systèmes de gestion du trafic aérien et de services de navigation aérienne ainsi que des composants de gestion du trafic aérien et de services de navigation aérienne (JO L 228 du 15.9.2023, p. 1).»;

k) les points 107 *bis*) et 107 *ter*) suivants sont insérés:

«107 bis) “poste de travail”: le mobilier et les équipements techniques à l'aide desquels un membre du personnel des services de la circulation aérienne exécute les tâches liées à son travail;

107 ter) “avertissement”: un message qui s'affiche à un poste de travail en cas d'échec de la procédure automatisée de coordination;».

2) L'annexe II est modifiée comme suit:

a) au point ATM/ANS.AR.A.020, le point a) est remplacé par le texte suivant:

«a) L'autorité compétente notifie dans les meilleurs délais à l'Agence tout problème important lié à la mise en œuvre des dispositions pertinentes du règlement (UE) 2018/1139 et des actes délégués et d'exécution adoptés sur la base de celui-ci, ou celles des règlements (CE) n° 549/2004, (CE) n° 550/2004 et (CE) n° 551/2004 applicables aux prestataires de services.»;

b) le point ATM/ANS.AR.A.030 est remplacé par le texte suivant:

**«ATM/ANS.AR.A.030 Consignes de sécurité**

a) L'autorité compétente publie une consigne de sécurité lorsqu'elle a déterminé l'existence de l'une des situations suivantes:

- 1) une situation, au sein d'un système fonctionnel, compromettant la sécurité et exigeant une réaction immédiate;
- 2) une situation compromettant la sécurité, la sûreté, la performance ou l'interopérabilité des équipements soumis à une attestation de conformité conformément à l'article 6 du règlement délégué (UE) 2023/1768 et lorsque cette situation est susceptible d'exister ou de se développer dans d'autres équipements ATM/ANS.

b) La consigne de sécurité est transmise aux prestataires de services ATM/ANS concernés et contient, au minimum, les informations suivantes:

- 1) l'identification de la situation compromettant la sécurité;
- 2) l'identification du système fonctionnel concerné;
- 3) les actions nécessaires et leur justification;
- 4) le délai pour accomplir les actions requises;
- 5) sa date d'entrée en vigueur.

c) L'autorité compétente transmet une copie de la consigne de sécurité à l'Agence et à toute autre autorité compétente concernée dans un délai d'un mois à compter de sa publication.

d) L'autorité compétente vérifie que les prestataires de services ATM/ANS respectent les consignes de sécurité et les consignes relatives aux équipements ATM/ANS, selon les cas.»;

c) au point ATM/ANS.AR.C.005, le point a) est remplacé par le texte suivant:

«a) Dans le champ d'application du point ATM/ANS.AR.B.001, point a) 1), l'autorité compétente établit un processus afin de vérifier:

- 1) le respect par les prestataires de services des exigences applicables énoncées aux annexes III à XIII, et de toute condition applicable liée au certificat avant sa délivrance. Le certificat est délivré conformément à l'appendice 1 à la présente annexe;
- 2) le respect de toute obligation en matière de sécurité dans l'acte de désignation délivré conformément à l'article 8 du règlement (CE) n° 550/2004;
- 3) le respect continu des exigences applicables par les prestataires de services placés sous sa supervision;
- 4) la mise en œuvre des objectifs, des exigences applicables et des autres conditions de sécurité, de sûreté et d'interopérabilité établis dans les attestations de conformité des équipements ATM/ANS; les conditions et limitations techniques et de performance établies dans les certificats d'équipements ATM/ANS et/ou les déclarations relatives aux équipements ATM/ANS; et la mise en œuvre des mesures de sécurité, y compris des consignes relatives aux équipements ATM/ANS émises par l'Agence conformément au point ATM/ANS.EQMT.AR.A.030 de l'annexe I du règlement délégué (UE) 2023/1768;
- 5) la mise en œuvre des consignes de sécurité, des mesures correctives et des mesures exécutoires.»;

d) le point ATM/ANS.AR.C.050 est modifié comme suit:

i) les points c), d), e) et f) sont remplacés par le texte suivant:

«c) Une constatation de niveau 1 est émise par l'autorité compétente lorsqu'une non-conformité grave est détectée par rapport aux exigences applicables du règlement (UE) 2018/1139 et des actes délégués et d'exécution adoptés sur la base de celui-ci ainsi qu'à celles des règlements (CE) n° 549/2004, (CE) n° 550/2004 et (CE) n° 551/2004 et de leurs modalités d'exécution, aux procédures et manuels du prestataire de services ATM/ANS, aux termes et conditions du certificat, à l'acte de désignation, le cas échéant, ou au contenu d'une déclaration, et que cette non-conformité présente un risque important pour la sécurité du vol ou remet autrement en cause la capacité du prestataire de services à poursuivre les opérations.

Les constatations de niveau 1 comprennent, de manière non exhaustive:

- 1) la promulgation de procédures opérationnelles et/ou la prestation d'un service d'une manière qui entraîne un risque important pour la sécurité du vol;
  - 2) l'obtention ou le maintien de la validité d'un certificat de prestataire de services par falsification des preuves documentaires présentées;
  - 3) la preuve d'une négligence professionnelle ou d'une utilisation frauduleuse du certificat de prestataire de services;
  - 4) l'absence de dirigeant responsable.
- d) Une constatation de niveau 2 est émise par l'autorité compétente lorsque toute autre non-conformité est détectée par rapport aux exigences applicables du règlement (UE) 2018/1139 et des actes délégués et d'exécution adoptés sur la base de celui-ci ainsi qu'à celles des règlements (CE) n° 549/2004, (CE) n° 550/2004 et (CE) n° 551/2004 et de leurs modalités d'exécution, aux procédures et manuels du prestataire de services ATM/ANS, aux termes et conditions du certificat ou au contenu de la déclaration.
- e) Lorsqu'une constatation est formulée, au cours de la supervision ou par tout autre moyen, l'autorité compétente, sans préjudice de toute action supplémentaire requise par le règlement (UE) 2018/1139 et les actes délégués et d'exécution adoptés sur la base de celui-ci, ainsi que par les règlements (CE) n° 549/2004, (CE) n° 550/2004 et (CE) n° 551/2004 et leurs modalités d'exécution, communique la constatation par écrit au prestataire de services et exige une mesure corrective pour remédier à la non-conformité ou aux non-conformités détectées.



- 1) Dans le cas de constatations de niveau 1, l'autorité compétente prend des mesures immédiates et appropriées et peut, le cas échéant, limiter, suspendre ou révoquer en tout ou en partie le certificat tout en assurant la continuité des services, à condition que la sécurité ne soit pas compromise, et, lorsque le gestionnaire de réseau est concerné, elle en informe la Commission. Les mesures prises dépendent de l'ampleur de la constatation et restent en vigueur jusqu'à ce que le prestataire de services ATM/ANS ait appliqué une mesure corrective avec succès.
  - 2) Dans le cas de constatations de niveau 2, l'autorité compétente:
    - i) accorde au prestataire de services un délai de mise en œuvre de la mesure corrective dans le cadre d'un plan d'action adapté à la nature de la constatation;
    - ii) évalue la mesure corrective et le plan de mise en œuvre proposés par le prestataire de services et, si l'évaluation conclut qu'ils sont suffisants pour traiter la ou les non-conformités, elle les accepte.
  - 3) Dans le cas d'une constatation de niveau 2, lorsque le prestataire de services ne soumet pas de plan de mesures correctives qui soit acceptable pour l'autorité compétente au regard de la constatation, ou lorsque le prestataire de services n'exécute pas la mesure corrective dans le délai accordé ou prolongé par l'autorité compétente, la constatation peut être portée au niveau 1 et des mesures sont alors prises, telles qu'énoncées au point 1).
- f) Lorsque l'autorité compétente détecte que le prestataire de services ATM/ANS intègre des équipements ATM/ANS dans son système fonctionnel sans veiller au respect du point ATM/ANS.OR.A.045, point g), elle prend toutes les mesures nécessaires, en tenant dûment compte de l'impératif d'assurer la sécurité et la continuité des opérations, pour limiter le domaine d'application des équipements ATM/ANS concernés ou pour en interdire l'utilisation par les prestataires de services ATM/ANS placés sous sa supervision.»;
- ii) le point g) suivant est ajouté:
- «g) En ce qui concerne les cas n'appelant pas de constatations de niveau 1 ou 2, l'autorité compétente peut émettre des observations.».
- 3) L'annexe III est modifiée comme suit:
- a) au point ATM/ANS.OR.A.045, les points g) à j) suivants sont ajoutés:
- «g) Avant d'intégrer un équipement ATM/ANS dans son système fonctionnel, le prestataire de services ATM/ANS veille:
- 1) à ce qu'un certificat ait été délivré par l'Agence pour l'équipement ATM/ANS nouveau ou modifié, conformément au règlement délégué (UE) 2023/1768, et à ce que cet équipement soit fabriqué par un organisme de conception ou de production agréé, conformément au règlement d'exécution (UE) 2023/1769 (\*) de la Commission; ou
  - 2) à ce qu'une déclaration ait été délivrée par un organisme de conception agréé pour l'équipement ATM/ANS nouveau ou modifié, conformément au règlement délégué (UE) 2023/1768, et à ce que cet équipement soit fabriqué par un organisme de conception ou de production agréé, conformément au règlement d'exécution (UE) 2023/1769; ou
  - 3) à ce qu'une attestation de conformité ait été délivrée pour l'équipement ATM/ANS nouveau ou modifié, conformément à l'article 6, paragraphe 1, du règlement délégué (UE) 2023/1768; ou
  - 4) lorsque l'équipement ATM/ANS n'est pas soumis à l'évaluation de la conformité prévue par le règlement délégué (UE) 2023/1768, à ce que la conformité de cet équipement ATM/ANS aux spécifications et qualifications applicables ait été vérifiée.
- h) Le prestataire de services ATM/ANS veille à ce que la conformité de l'équipement ATM/ANS aux spécifications du fabricant de l'équipement, y compris l'installation et le ou les essais sur site, ait été vérifiée.
- i) Avant que le prestataire de services ATM/ANS ne mette en service l'équipement ATM/ANS, il veille à ce que le système fonctionnel modifié intégrant cet équipement ATM/ANS satisfasse à toutes les exigences applicables et il recense tous les écarts et toutes les limitations.

- j) Lorsque le prestataire de services ATM/ANS met en service l'équipement ATM/ANS, il veille à ce que cet équipement nouveau ou modifié soit mis en service conformément aux conditions d'utilisation ainsi qu'aux éventuelles limitations applicables, et à ce qu'il satisfasse à toutes les exigences applicables.

(\*) Règlement d'exécution (UE) 2023/1769 de la Commission du 12 septembre 2023 fixant les exigences techniques et les procédures administratives applicables à l'agrément des organismes participant à la conception ou à la production des systèmes et composants de gestion du trafic aérien et de services de navigation aérienne et modifiant le règlement d'exécution (UE) 2023/203 (JO L 228 du 15.9.2023, p. 19.);

- b) le point ATM/ANS.OR.A.060 est remplacé par le texte suivant:

**«ATM/ANS.OR.A.060 Réaction immédiate à un problème de sécurité**

- a) Un prestataire de services met en œuvre toutes les mesures de sécurité, y compris les consignes de sécurité, prescrites par l'autorité compétente, conformément au point ATM/ANS.AR.A.025, point c).

Lorsqu'une consigne de sécurité est émise pour corriger la situation établie dans l'attestation de conformité délivrée conformément à l'article 6 du règlement délégué (UE) 2023/1768, le prestataire de services ATM/ANS, sauf décision contraire de l'autorité compétente en cas de nécessité d'une action urgente:

- 1) propose une mesure corrective appropriée et soumet les détails de cette proposition à l'autorité compétente pour approbation;
- 2) se conforme à cette mesure corrective une fois que l'autorité compétente l'a approuvée.»

- c) au point ATM/ANS.OR.B.005, point a), le point 8) suivant est ajouté:

«8) un processus pour garantir que la conception, ou les modifications apportées à la conception, des équipements ATM/ANS qui sont soumis à l'article 6 du règlement délégué (UE) 2023/1768 est/sont conforme(s) aux spécifications applicables, comprenant une fonction indépendante de vérification de la démonstration de la conformité sur laquelle le prestataire de services ATM/ANS s'appuie pour délivrer une attestation de conformité et la documentation relative à la conformité y afférente.»

- d) le point ATM/ANS.OR.D.025 est modifié comme suit:

- 1) le point c) est remplacé par le texte suivant:

«c) Le gestionnaire de réseau présente un rapport annuel de ses activités à la Commission et à l'Agence. Ce rapport porte sur ses performances opérationnelles, ainsi que sur les activités et évolutions importantes à signaler, en particulier dans le domaine de la sécurité.»;

- 2) le point d) 3) est remplacé par le texte suivant:

«3) pour le gestionnaire de réseau, ses performances par rapport aux objectifs de performance établis dans le plan de réseau stratégique, en comparant les performances réelles aux performances exposées dans le plan de réseau opérationnel, en utilisant les indicateurs de performance établis dans le plan de réseau opérationnel.»;

- 4) L'annexe IV est modifiée comme suit:

- a) le point ATS.OR.400 est remplacé par le texte suivant:

**«ATS.OR.400 Service mobile aéronautique (communications air-sol) — généralités**

- a) Un prestataire de services de la circulation aérienne utilise la liaison vocale ou la liaison de données, ou les deux, dans les communications air-sol à des fins de services de la circulation aérienne.

- b) Lorsque les communications vocales air-sol reposent sur un espacement entre canaux de 8,33 kHz, le prestataire de services de la circulation aérienne veille à ce que:

- 1) tous les équipements de communication vocale air-sol soient capables d'utiliser l'espacement entre canaux de 8,33 kHz et puissent être syntonisés sur des canaux espacés de 25 kHz;

- 2) toutes les assignations de fréquence pour les communications vocales soient capables d'utiliser l'espacement entre canaux de 8,33 kHz;
  - 3) les procédures applicables aux aéronefs pourvus de radios capables d'utiliser l'espacement entre canaux de 8,33 kHz et aux aéronefs non pourvus d'un tel équipement, faisant l'objet d'un transfert entre des organismes des services de la circulation aérienne (ATS), soient spécifiées dans les lettres d'accord entre ces organismes ATS;
  - 4) les aéronefs non pourvus de radios capables d'utiliser l'espacement entre canaux de 8,33 kHz puissent être pris en charge, à condition qu'ils puissent être traités de manière sûre dans les limites de capacité du système de gestion du trafic aérien, par des assignations de fréquence UHF ou à 25 kHz d'espacement; et
  - 5) il communique sur une base annuelle, à l'État membre qui l'a désigné, ses plans pour la gestion des aéronefs d'État non pourvus de radios capables d'utiliser l'espacement entre canaux de 8,33 kHz, en tenant compte des limites de capacité liées aux procédures publiées par les États membres dans leurs publications nationales d'information aéronautique.
- c) Lorsque des communications bidirectionnelles pilote-contrôleur directes par liaison vocale ou par liaison de données sont utilisées pour la fourniture d'un service de contrôle de la circulation aérienne, le prestataire de services de la circulation aérienne prévoit des moyens d'enregistrement sur tous ces canaux de communication air-sol.
- d) Lorsque des communications bidirectionnelles directes air-sol par liaison vocale ou par liaison de données sont utilisées pour la fourniture d'un service d'information de vol, y compris d'un service d'information de vol d'aérodrome (AFIS), le prestataire de services de la circulation aérienne prévoit des moyens d'enregistrement sur tous ces canaux de communication air-sol, sauf instruction contraire de l'autorité compétente.»
- b) le point ATS.OR.415 est remplacé par le texte suivant:

**«ATS.OR.415 Service mobile aéronautique (communications air-sol) — service de contrôle régional**

Un prestataire de services de la circulation aérienne veille à ce que:

- a) les moyens de communication air-sol permettent des communications vocales bidirectionnelles entre un organisme assurant le contrôle régional et un aéronef correctement équipé volant en tout point de la ou des régions de contrôle; et
- b) les moyens de communication air-sol permettent des communications de données bidirectionnelles entre un organisme assurant le contrôle régional et un aéronef correctement équipé volant dans l'espace aérien visé au point AUR.COM.2001 du règlement d'exécution (UE) 2023/1770 de la Commission (\*), pour exploiter les services de liaison de données visés au point 1) a) du point AUR.COM.2005 dudit règlement d'exécution.

(\*) Règlement d'exécution (UE) 2023/1770 de la Commission du 12 septembre 2023 établissant des dispositions concernant les équipements des aéronefs requis pour l'utilisation de l'espace aérien du ciel unique européen et les règles d'exploitation relatives à l'utilisation de l'espace aérien du ciel unique européen et abrogeant le règlement (CE) n° 29/2009 et les règlements d'exécution (UE) n° 1206/2011, (UE) n° 1207/2011 et (UE) n° 1079/2012 (JO L 228 du 15.9.2023, p. 39).»;

- c) le point ATS.OR.430 est remplacé par le texte suivant:

**«ATS.OR.430 Service fixe aéronautique (communications sol-sol) — généralités**

- a) Le prestataire de services de la circulation aérienne veille à ce que les communications par liaison vocale directe ou par liaison de données, ou les deux à la fois, soient utilisées pour les communications sol-sol aux fins des services de la circulation aérienne.
- b) Lorsque la communication à des fins de coordination ATC s'appuie sur l'automatisation, un prestataire de services de la circulation aérienne veille à ce que:
  - 1) les moyens appropriés soient mis en œuvre pour recevoir, stocker, traiter, extraire et afficher automatiquement les informations de vol pertinentes et pour les transmettre;

- 2) les défaillances ou anomalies de cette coordination automatisée soient clairement communiquées au(x) contrôleur(s) de la circulation aérienne responsable(s) de la coordination des vols dans un organisme transféreur;
  - 3) les avertissements relatifs aux échanges d'informations soient transmis aux postes de travail concernés;
  - 4) les informations relatives aux procédures d'échange d'informations pertinentes soient fournies aux contrôleurs de la circulation aérienne;
  - 5) les contrôleurs de la circulation aérienne disposent des moyens pour modifier les informations de vol échangées.»;
- d) le point ATS.OR.446 suivant est ajouté:

**«ATS.OR.446 Données de surveillance**

- a) Les prestataires de services de la circulation aérienne n'utilisent aucune donnée provenant d'interrogeurs mode S sous la responsabilité d'un pays tiers si l'attribution du code d'interrogeur n'a pas été coordonnée.
  - b) Les prestataires de services de la circulation aérienne garantissent que les capacités nécessaires sont mises en œuvre pour permettre aux contrôleurs de la circulation aérienne d'assurer l'identification de chaque aéronef en utilisant le système d'identification d'aéronef par liaison descendante, comme indiqué à l'appendice 1.
  - c) Les prestataires de services de la circulation aérienne garantissent une exploitation sans interruption dans l'espace aérien relevant de leur responsabilité et à la limite avec les espaces aériens adjacents en appliquant des niveaux minimaux adéquats pour la séparation des aéronefs.»;
- e) au point ATS.TR.230, le point c) suivant est ajouté:
- «c) La coordination du transfert de contrôle entre les organismes fournissant le service de contrôle régional au sein de la région EUR de l'OACI ou, lorsqu'il en est ainsi convenu, avec d'autres centres de contrôle de la circulation aérienne ou entre ces autres centres, s'appuie sur des procédures automatisées telles que définies à l'appendice 2.»;
- f) les appendices 1 et 2 suivants sont ajoutés:

*«Appendice 1*

**Identification de chaque aéronef en utilisant le système d'identification d'aéronef par liaison descendante, comme prévu au point ATS.OR.446, point b)**

Le système d'identification d'aéronef par liaison descendante est utilisé comme suit pour assurer l'identification de chaque aéronef:

- a) Le prestataire de services de la circulation aérienne déclare au gestionnaire de réseau les volumes d'espace aérien dans lesquels l'identification individuelle d'aéronefs est assurée à l'aide du système d'identification d'aéronef par liaison descendante.
- b) Le code SSR de perceptibilité A1000 est assigné aux aéronefs dont l'identification individuelle est assurée en utilisant le système d'identification d'aéronef par liaison descendante.
- c) Sauf lorsqu'une des conditions exposées au point d) s'applique, le code SSR de perceptibilité A1000 est assigné à tout aéronef au départ ou à tout aéronef qui, conformément au point g), requiert un changement de code, lorsque les conditions suivantes s'appliquent:
  - 1) l'identification d'aéronef par liaison descendante équivaut à l'entrée correspondante dans le plan de vol de l'aéronef concerné;
  - 2) le gestionnaire de réseau a indiqué que l'aéronef concerné est éligible pour l'assignation du code SSR de perceptibilité A1000.
- d) Le code SSR de perceptibilité A1000 n'est pas assigné aux aéronefs visés au point c) si l'une des conditions suivantes s'applique:
  - 1) des mesures d'urgence qui exigent l'assignation de codes SSR discrets aux aéronefs ont été mises en place par un prestataire de services de navigation aérienne dont les capteurs de surveillance au sol sont subitement en panne;

- 2) des mesures d'urgence militaire exceptionnelles exigent que les prestataires de services de navigation aérienne assignent des codes SSR discrets aux aéronefs;
  - 3) un aéronef qui est éligible pour l'assignation du code SSR de perceptibilité A1000 établi conformément au point c) quitte le volume d'espace aérien mentionné au point a), ou en est dévié.
- e) Les aéronefs auxquels n'est pas assigné le code SSR de perceptibilité A1000 établi conformément au point c) se voient assigner un code SSR conformément à une liste d'attribution des codes arrêtée par les États membres et coordonnée avec les pays tiers.
- f) Lorsqu'un code SSR a été assigné à un aéronef, il convient de procéder à une vérification dès que possible afin de confirmer que le code SSR introduit par le pilote est le même que celui qui a été assigné au vol.
- g) Les codes SSR assignés aux aéronefs qui sont transférés par des prestataires de services de la circulation aérienne dans des pays voisins sont automatiquement vérifiés pour contrôler que les assignations peuvent être maintenues conformément à une liste d'attribution des codes arrêtée par les États membres et coordonnée avec les pays tiers.
- h) Des accords formels contenant au moins les éléments suivants sont conclus avec les prestataires de services de navigation aérienne voisins qui assurent l'identification individuelle d'aéronefs en utilisant des codes SSR discrets:
- 1) une obligation imposant aux prestataires de services de navigation aérienne voisins de transférer les aéronefs avec des codes SSR discrets vérifiés et assignés conformément à une liste d'attribution des codes arrêtée par les États membres et coordonnée avec les pays tiers;
  - 2) une obligation imposant d'informer les organismes acceptants de toute irrégularité observée lors de l'exploitation de composants embarqués des systèmes de surveillance.
- i) Les prestataires de services de la circulation aérienne veillent à ce que l'assignation de codes SSR discrets, conformément à une liste d'attribution des codes arrêtée par les États membres et coordonnée avec les pays tiers pour assurer l'identification de chaque aéronef, soit conforme aux dispositions suivantes:
- 1) les codes SSR sont assignés automatiquement aux aéronefs conformément à une liste d'attribution des codes arrêtée par les États membres et coordonnée avec les pays tiers;
  - 2) les codes SSR assignés aux aéronefs qui sont transférés par des prestataires de services de navigation aérienne dans des pays voisins sont vérifiés pour contrôler que les assignations peuvent être maintenues conformément à une liste d'attribution des codes arrêtée par les États membres et coordonnée avec les pays tiers;
  - 3) les codes SSR sont classés en plusieurs catégories afin de permettre une assignation différenciée des codes;
  - 4) les codes SSR des différentes catégories mentionnées au point 3) sont assignés en fonction des directions des vols;
  - 5) les assignations multiples et simultanées du même code SSR sont possibles pour les vols dont les directions n'entrent pas en conflit;
  - 6) les contrôleurs sont automatiquement informés en cas d'assignation multiple involontaire d'un même code SSR.

#### Appendice 2

#### **Procédures à mettre en œuvre pour la coordination automatisée, comme prévu au point ATS. TR.230, point c)**

- A. Les procédures obligatoires à mettre en œuvre entre les organismes fournissant le service de contrôle régional ou, lorsqu'il en est ainsi convenu, avec d'autres centres de contrôle de la circulation aérienne ou entre ces autres centres, sont les suivantes:
- a) Notification
    - 1) Les informations de vol faisant l'objet de la procédure de notification comprennent au moins les éléments suivants:
      - i) identification de l'aéronef,
      - ii) mode et code SSR (le cas échéant),

- iii) aérodrome de départ,
  - iv) données estimées,
  - v) aérodrome de destination,
  - vi) nombre et type d'aéronefs,
  - vii) type de vol,
  - viii) aptitude et état des équipements.
- 2) Les informations relatives à l'aptitude et à l'état des équipements comprennent au moins les minima de séparation verticale réduits (*reduced vertical separation minima*, RVSM) et la capacité d'utiliser l'espacement entre canaux de 8,33 kHz. Elles peuvent contenir d'autres éléments, conformément aux lettres d'accord.
  - 3) La procédure de notification est exécutée au moins une fois pour chaque vol éligible qui prévoit de franchir des limites, à moins que le vol ne fasse l'objet d'une procédure de notification et de coordination avant le départ.
  - 4) Les critères d'éligibilité pour la notification des vols franchissant des limites sont conformes aux lettres d'accord.
  - 5) Lorsque la procédure de notification ne peut pas être exécutée dans un délai convenu bilatéralement avant la procédure de coordination initiale, elle est intégrée dans la procédure de coordination initiale.
  - 6) Si la procédure de notification est exécutée, elle doit précéder la procédure de coordination initiale.
  - 7) La procédure de notification est répétée chaque fois qu'un changement intervient dans l'une des données suivantes avant la procédure de coordination initiale:
    - i) point de coordination (COP);
    - ii) code SSR prévu au point de transfert de contrôle;
    - iii) aérodrome de destination;
    - iv) type d'aéronef;
    - v) aptitude et état des équipements.
  - 8) Si une divergence est constatée entre les données transmises et les données correspondantes dans le système recevant, ou si aucune information n'est disponible, ce qui nécessiterait une mesure corrective à la réception des données de coordination initiale, cette divergence est communiquée à un poste de travail de contrôleur approprié en vue de sa résolution.
  - 9) Critères de temps pour le lancement de la procédure de notification:
    - i) La procédure de notification est déclenchée un nombre de minutes, calculé selon des paramètres définis, avant l'heure estimée de passage au COP.
    - ii) Le ou les paramètres de notification figurent dans les lettres d'accord entre les centres ATC concernés.
    - iii) Le ou les paramètres de notification peuvent être définis séparément pour chacun des points de coordination.
- b) Coordination initiale
- 1) Pour un vol faisant l'objet d'une coordination initiale, les conditions de transfert du vol convenues engagent les deux centres ATC, à moins que la coordination ne soit annulée ou révisée.
  - 2) Les informations relatives au vol faisant l'objet de la procédure de coordination initiale comprennent au moins les éléments suivants:
    - i) identification de l'aéronef;
    - ii) mode et code SSR;
    - iii) aérodrome de départ;
    - iv) données estimées;

- v) aérodrome de destination;
  - vi) nombre et type d'aéronefs;
  - vii) type de vol;
  - viii) aptitude et état des équipements.
- 3) Les informations relatives à l'aptitude et à l'état des équipements comprennent au moins les RVSM et la capacité d'utiliser l'espacement entre canaux de 8,33 kHz. Elles peuvent contenir d'autres éléments convenus bilatéralement dans les lettres d'accord.
  - 4) La procédure de coordination initiale est exécutée pour tous les vols éligibles prévoyant de franchir des limites.
  - 5) Les critères d'éligibilité pour la coordination initiale des vols franchissant des limites sont conformes aux lettres d'accord.
  - 6) Sauf si elle a déjà été déclenchée manuellement, la procédure de coordination initiale est lancée automatiquement, conformément aux lettres d'accord:
    - i) après une période, convenue bilatéralement selon des paramètres définis, avant l'heure estimée de passage au point de coordination; ou
    - ii) au moment où le vol se trouve à une distance convenue bilatéralement du point de coordination.
  - 7) La procédure de coordination initiale pour un vol est exécutée une seule fois, à moins que la procédure d'annulation de la coordination ne soit lancée.
  - 8) À la suite d'une procédure d'annulation de la coordination, la procédure de coordination initiale peut être exécutée à nouveau avec le même organisme.
  - 9) La clôture de la procédure de coordination initiale, y compris la confirmation de l'organisme recevant, est transmise à l'organisme transféreur — le vol est alors considéré comme étant "coordonné".
  - 10) Si la clôture de la procédure de coordination initiale n'est pas confirmée conformément aux exigences de qualité de service applicables, un avertissement est affiché au poste de travail du contrôleur responsable de la coordination du vol dans l'organisme transféreur.
  - 11) Les informations relatives à la coordination initiale sont mises à disposition au poste de travail du contrôleur approprié dans l'organisme acceptant.
- c) Révision de la coordination
- 1) La procédure de révision de la coordination assure le lien avec le vol précédemment coordonné.
  - 2) Pour un vol faisant l'objet de la procédure de révision de la coordination, les conditions de transfert du vol convenues engagent les deux centres ATC, à moins que la coordination ne soit annulée ou que les conditions ne fassent l'objet d'une révision supplémentaire.
  - 3) La procédure de révision de la coordination fournit les informations de vol suivantes, pour autant qu'elles aient changé:
    - i) mode et code SSR;
    - ii) temps et niveau de vol estimés;
    - iii) aptitude et état des équipements.
  - 4) S'il en a été convenu bilatéralement, les données de révision de la coordination fournissent les informations suivantes, pour autant qu'elles aient changé:
    - i) point de coordination;
    - ii) route.
  - 5) La procédure de révision de la coordination peut avoir lieu une ou plusieurs fois avec l'organisme avec lequel un vol est coordonné à ce moment-là.

- 6) La procédure de révision de la coordination a lieu lorsque:
    - i) l'heure estimée de passage au point de coordination diffère de celle fournie précédemment de plus d'une valeur convenue bilatéralement;
    - ii) le ou les niveaux de transfert, le code SSR ou l'aptitude et l'état des équipements sont différents de ceux indiqués précédemment.
  - (7) S'il en a été convenu bilatéralement, la procédure de révision de la coordination a lieu en cas de tout changement des informations suivantes:
    - i) point de coordination;
    - ii) route.
  - 8) La clôture de la procédure de révision de la coordination, y compris la confirmation de l'organisme recevant, est transmise à l'organisme transféreur.
  - 9) Si la clôture de la procédure de révision de la coordination n'est pas confirmée conformément aux exigences de qualité de service applicables, un avertissement est affiché au poste de travail du contrôleur responsable de la coordination du vol dans l'organisme transféreur.
  - 10) La procédure de révision de la coordination a lieu immédiatement après l'introduction ou la mise à jour des données appropriées.
  - 11) La procédure de révision de la coordination est stoppée lorsque le vol se trouve à une distance temporelle ou spatiale bilatéralement convenue du point de transfert de contrôle, conformément aux lettres d'accord.
  - 12) Les informations relatives à la révision de la coordination sont mises à disposition au poste de travail du contrôleur approprié dans l'organisme recevant.
  - 13) Lorsque la clôture de la procédure de révision de la coordination n'est pas confirmée conformément aux exigences de qualité de service applicables, l'organisme transféreur engage une coordination verbale.
- d) Annulation de la coordination
- 1) La procédure d'annulation de la coordination assure le lien avec la procédure de notification ou de coordination précédente qui est annulée.
  - 2) La procédure d'annulation de la coordination a lieu avec un organisme pour un vol coordonné lorsque:
    - i) l'organisme n'est plus l'organisme suivant dans la séquence de coordination;
    - ii) le plan de vol est annulé dans l'organisme transféreur et la coordination n'est plus pertinente;
    - iii) une information d'annulation de la coordination est reçue de l'organisme précédent en ce qui concerne le vol.
  - 3) La procédure d'annulation de la coordination peut avoir lieu avec un organisme pour un vol notifié lorsque:
    - i) l'organisme n'est plus l'organisme suivant dans la séquence de coordination;
    - ii) le plan de vol est annulé dans l'organisme transféreur et la coordination n'est plus pertinente;
    - iii) une information d'annulation de la coordination est reçue de l'organisme précédent en ce qui concerne le vol;
    - iv) le vol est retardé en route et une estimation révisée ne peut pas être établie automatiquement.
  - 4) La clôture de la procédure d'annulation de la coordination, y compris la confirmation de l'organisme recevant, est transmise à l'organisme transféreur.
  - 5) Si la clôture de la procédure d'annulation de la coordination n'est pas confirmée conformément aux exigences de qualité de service applicables, un avertissement est affiché au poste de travail du contrôleur responsable de la coordination du vol dans l'organisme transféreur.



- 6) Les informations relatives à l'annulation de la coordination sont mises à disposition au poste de travail du contrôleur approprié dans l'organisme notifié ou dans l'organisme avec lequel la coordination est annulée.
  - 7) Lorsque la clôture de la procédure d'annulation de la coordination n'est pas confirmée conformément aux exigences de qualité de service applicables, l'organisme transféreur engage une coordination verbale.
- e) Données de vol de base
- 1) Les informations faisant l'objet de la procédure de données de vol de base comprennent au moins les éléments suivants:
    - i) identification de l'aéronef;
    - ii) mode et code SSR.
  - 2) Toute information complémentaire fournie par la procédure de données de vol de base doit faire l'objet d'un accord bilatéral.
  - 3) La procédure de données de vol de base est exécutée automatiquement pour chaque vol éligible.
  - 4) Les critères d'éligibilité pour les données de vol de base doivent être conformes aux lettres d'accord.
  - 5) La clôture de la procédure de données de vol de base, y compris la confirmation de l'organisme recevant, est transmise à l'organisme fournissant les données.
  - 6) Si la clôture de la procédure de données de vol de base n'est pas confirmée conformément aux exigences de qualité de service applicables, un avertissement est affiché au poste de travail du contrôleur approprié dans l'organisme fournissant les données.
- f) Modification des données de vol de base
- 1) La procédure de modification des données de vol de base assure le lien avec le vol ayant précédemment fait l'objet d'une procédure de données de vol de base.
  - 2) Toute autre information faisant l'objet de la procédure de modification des données de vol de base et des critères associés pour son exécution doit faire l'objet d'un accord bilatéral.
  - 3) Une procédure de modification des données de vol de base n'a lieu que pour un vol qui a été notifié précédemment par une procédure de données de vol de base.
  - 4) Une procédure de modification des données de vol de base est lancée automatiquement conformément à des critères convenus bilatéralement.
  - 5) La clôture de la procédure de modification des données de vol de base, y compris la confirmation de l'organisme recevant, est transmise à l'organisme fournissant les données.
  - 6) Si la clôture de la procédure de modification des données de vol de base n'est pas confirmée conformément aux exigences de qualité de service applicables, un avertissement est affiché au poste de travail du contrôleur approprié dans l'organisme fournissant les données.
  - 7) Les informations relatives à la modification des données de vol de base sont mises à disposition au poste de travail du contrôleur approprié dans l'organisme recevant.
- B. Lorsqu'il est convenu entre les organismes concernés de procéder à la notification avant le départ, les procédures de changement de fréquence ou de prise en charge manuelle des communications sont les suivantes:
- a) Notification et coordination avant le départ
- 1) Les informations faisant l'objet de la procédure de notification et de coordination avant le départ comprennent au moins les éléments suivants:
    - i) identification de l'aéronef;
    - ii) mode et code SSR (le cas échéant);
    - iii) aérodrome de départ;
    - iv) heure de décollage estimée ou données estimées, selon ce qui est convenu bilatéralement;

- v) aérodrome de destination;
  - vi) nombre et type d'aéronefs.
- 2) Les informations faisant l'objet de la procédure de notification et de coordination avant le départ fournies par un organisme de contrôle d'une région de contrôle terminale (TMA) ou par un ACC comprennent les éléments suivants:
    - i) type de vol;
    - ii) aptitude et état des équipements.
  - 3) Les informations relatives à l'aptitude et à l'état des équipements comprennent au moins les RVSM et la capacité d'utiliser l'espacement entre canaux de 8,33 kHz.
  - 4) Les informations relatives à l'aptitude et à l'état des équipements peuvent contenir d'autres éléments convenus bilatéralement dans les lettres d'accord.
  - 5) La procédure de notification et de coordination avant le départ a lieu une ou plusieurs fois pour chaque vol éligible prévoyant de franchir des limites lorsque le temps de vol à partir du départ jusqu'au point de coordination n'est pas suffisant pour l'exécution des procédures de coordination initiale ou de notification.
  - 6) Les critères d'éligibilité pour la notification et la coordination avant le départ des vols franchissant des limites doivent être conformes aux lettres d'accord.
  - 7) La procédure de notification et de coordination avant le départ est répétée chaque fois qu'un changement intervient dans tout élément des données faisant l'objet de la procédure précédente de notification et de coordination avant le départ.
  - 8) La clôture de la procédure de notification et de coordination avant le départ, y compris la confirmation de l'organisme recevant, est transmise à l'organisme transféreur.
  - 9) Si la clôture de la procédure de notification et de coordination avant le départ n'est pas confirmée conformément aux exigences de qualité de service applicables, un avertissement est affiché au poste de travail du contrôleur responsable de la notification/coordination du vol dans l'organisme transféreur.
  - 10) Les informations relatives à la notification et à la coordination avant le départ sont mises à disposition au poste de travail du contrôleur approprié dans l'organisme notifié.
- b) Changement de fréquence
- 1) Les informations faisant l'objet de la procédure de changement de fréquence comprennent l'identification de l'aéronef et les données suivantes, si elles sont disponibles:
    - i) indication d'autorisation;
    - ii) niveau de vol autorisé;
    - iii) cap/piste assigné(e) ou autorisation directe;
    - iv) vitesse assignée;
    - v) vitesse de montée/descente assignée.
  - 2) S'il en a été convenu bilatéralement, les données de changement de fréquence contiennent les éléments suivants:
    - i) position actuelle de la piste;
    - ii) fréquence à utiliser.
  - 3) La procédure de changement de fréquence est lancée manuellement par le contrôleur transféreur.
  - 4) La clôture de la procédure de changement de fréquence, y compris la confirmation de l'organisme acceptant, est transmise au centre ATC transféreur.

- 5) Si la clôture de la procédure de changement de fréquence n'est pas confirmée conformément aux exigences de qualité de service applicables, un avertissement est affiché au poste de travail du contrôleur approprié dans le centre ATC transféreur.
  - 6) Les informations relatives au changement de fréquence sont transmises sans délai au contrôleur acceptant.
- c) Prise en charge manuelle des communications
- 1) Les informations faisant l'objet de la procédure de prise en charge manuelle des communications comprennent au moins l'identification de l'aéronef.
  - 2) La procédure de prise en charge manuelle des communications est lancée par l'organisme acceptant lorsque la communication est établie.
  - 3) La clôture de la procédure de prise en charge manuelle des communications, y compris la confirmation de l'organisme transféreur, est transmise au centre ATC acceptant.
  - 4) Si la clôture de la procédure de prise en charge manuelle des communications n'est pas confirmée conformément aux exigences de qualité de service applicables, un avertissement est affiché au poste de travail du contrôleur approprié dans le centre ATC acceptant.
  - 5) Les informations relatives à la prise en charge manuelle des communications sont transmises immédiatement au contrôleur dans l'organisme transféreur.
- d) Notification d'intention de traversée
- 1) Les informations faisant l'objet de la procédure de notification d'intention de traversée comprennent au moins les éléments suivants:
    - i) identification de l'aéronef;
    - ii) mode et code SSR;
    - iii) nombre et type d'aéronefs;
    - iv) identifiant du secteur en charge;
    - v) route de traversée, avec indication du temps et du niveau de vol estimés pour chaque point sur la route.
  - 2) La procédure de notification d'intention de traversée est lancée manuellement par le contrôleur ou automatiquement, selon ce qui est prévu dans les lettres d'accord.
  - 3) La clôture de la procédure de notification d'intention de traversée, y compris la confirmation de l'organisme notifié, est transmise à l'organisme notifiant.
  - 4) Si la clôture de la procédure de notification d'intention de traversée n'est pas confirmée conformément aux exigences de qualité de service applicables, un avertissement est affiché dans l'organisme notifiant.
  - 5) Les informations relatives à la notification d'intention de traversée sont mises à disposition au poste de travail du contrôleur approprié dans l'organisme notifié.
- e) Demande d'autorisation de traversée
- 1) Les informations faisant l'objet de la procédure de demande d'autorisation de traversée comprennent au moins les éléments suivants:
    - i) identification de l'aéronef;
    - ii) mode et code SSR;
    - iii) nombre et type d'aéronefs;
    - iv) identifiant du secteur en charge;
    - v) route de traversée, avec indication du temps et du niveau de vol estimés pour chaque point sur la route.
  - 2) S'il en a été convenu bilatéralement, une demande d'autorisation de traversée comprend des informations sur l'aptitude et l'état des équipements.

- 3) Les informations relatives à l'aptitude et à l'état des équipements comprennent au moins les RVSM et peuvent contenir d'autres éléments convenus bilatéralement.
  - 4) La demande d'autorisation de traversée est lancée à la discrétion du contrôleur, conformément aux conditions spécifiées dans les lettres d'accord.
  - 5) La clôture de la procédure de demande d'autorisation de traversée, y compris la confirmation de l'organisme recevant la demande, est communiquée à l'organisme faisant la demande.
  - 6) Si la clôture de la procédure de demande d'autorisation de traversée n'est pas confirmée conformément aux exigences de qualité de service applicables, un avertissement est affiché au poste de travail du contrôleur approprié dans l'organisme faisant la demande.
  - 7) Les informations relatives à la demande d'autorisation de traversée sont mises à disposition au poste de travail du contrôleur approprié dans l'organisme recevant la demande.
  - 8) Une procédure de demande d'autorisation de traversée peut aboutir aux réponses suivantes:
    - i) l'acceptation de la route/des détails de traversée de l'espace aérien proposés;
    - ii) une contre-proposition, avec une route/des détails de traversée de l'espace aérien différents, comme indiqué à la section 6 ci-dessous;
    - iii) le refus de la route/des détails de traversée de l'espace aérien proposés.
  - 9) Si une réponse opérationnelle n'est pas reçue dans un délai convenu bilatéralement, un avertissement est affiché au poste de travail du contrôleur approprié dans l'organisme faisant la demande.
- f) Contre-proposition de traversée
- 1) La procédure de contre-proposition de traversée assure le lien avec le vol précédemment coordonné.
  - 2) Les informations faisant l'objet de la procédure de contre-proposition de traversée comprennent au moins les éléments suivants:
    - i) identification de l'aéronef;
    - ii) route de traversée, avec indication du temps et du niveau de vol estimés pour chaque point sur la route.
  - 3) La contre-proposition comprend un nouveau niveau de vol et/ou une nouvelle route.
  - 4) La clôture de la procédure de contre-proposition de traversée, y compris la confirmation de l'organisme ayant fait la demande initiale, est transmise à l'organisme faisant la contre-proposition.
  - 5) Si la clôture de la procédure de contre-proposition de traversée n'est pas confirmée conformément aux exigences de qualité de service applicables, un avertissement est affiché au poste de travail du contrôleur approprié dans l'organisme faisant la contre-proposition.
  - 6) Les informations relatives à la contre-proposition de traversée sont mises à disposition au poste de travail du contrôleur approprié dans l'organisme ayant fait la demande initiale.
  - 7) La confirmation du traitement réussi des informations relatives à la contre-proposition de traversée par l'organisme ayant fait la demande initiale est suivie d'une réponse opérationnelle de cet organisme.
  - 8) La réponse opérationnelle à une contre-proposition de traversée peut être une acceptation ou un refus, selon le cas.
  - 9) Si une réponse opérationnelle n'est pas reçue dans un délai convenu bilatéralement, un avertissement s'affiche au poste de travail du contrôleur approprié dans l'organisme faisant la contre-proposition.
- g) Annulation de traversée
- 1) La procédure d'annulation de traversée assure le lien avec la procédure de notification ou de coordination précédente qui est annulée.

- 2) Une procédure d'annulation de traversée est lancée par l'organisme responsable du vol lorsque l'un des cas suivants se produit:
    - i) le vol précédemment notifié par une procédure de données de vol de base n'entrera pas dans l'espace aérien de l'organisme notifié ou ne concerne plus l'organisme notifié;
    - ii) la traversée n'aura pas lieu sur la route indiquée dans la notification d'intention de traversée;
    - iii) la traversée n'aura pas lieu dans les conditions en cours de négociation ou dans les conditions convenues après un dialogue de traversée d'espace aérien.
  - 3) Une procédure d'annulation de traversée est déclenchée automatiquement ou manuellement par l'intervention d'un contrôleur, conformément aux lettres d'accord.
  - 4) La clôture de la procédure d'annulation de traversée, y compris la confirmation de l'organisme notifié/sollicité, est transmise à l'organisme effectuant l'annulation.
  - 5) Si la clôture de la procédure d'annulation de traversée n'est pas confirmée conformément aux exigences de qualité de service applicables, un avertissement est affiché au poste de travail approprié dans l'organisme effectuant l'annulation.
  - 6) Les informations relatives à l'annulation de traversée sont mises à disposition au poste de travail du contrôleur approprié dans l'organisme notifié/sollicité.
- C. Entre les organismes fournissant le service de contrôle régional nécessaire à l'exploitation des services de liaison de données mentionnés au point AUR.COM.2005, point 1) a) du règlement d'exécution (UE) 2023/1770 ou, s'il en a été ainsi convenu, avec d'autres organismes ou entre d'autres organismes, les procédures suivantes s'appuient sur l'automatisation:
- a) Transmission d'identification
    - 1) Les informations faisant l'objet de la procédure de transmission d'identification comprennent au moins les éléments suivants:
      - i) identification de l'aéronef;
      - ii) aéroport de départ;
      - iii) aéroport de destination;
      - iv) type d'identification;
      - v) paramètres d'identification.
    - 2) Une procédure de transmission d'identification est exécutée pour chaque vol prévoyant de franchir des limites dont l'identification est transmise par liaison de données.
    - 3) La procédure de transmission d'identification est lancée lors de, ou dès que possible après, la première des échéances calculées suivantes, conformément aux lettres d'accord:
      - i) un nombre de minutes, calculé selon des paramètres définis, avant l'heure estimée de passage au point de coordination;
      - ii) au moment où le vol se trouve à une distance convenue bilatéralement du point de coordination.
    - 4) Les critères d'éligibilité pour la procédure de transmission d'identification sont conformes aux lettres d'accord.
    - 5) Les informations faisant l'objet d'une transmission d'identification sont intégrées aux informations de vol correspondantes dans l'organisme recevant.
    - 6) Le statut d'identification du vol peut être affiché au poste de travail du contrôleur approprié dans l'organisme recevant.
    - 7) La clôture de la procédure de transmission d'identification, y compris la confirmation de l'organisme recevant, est transmise à l'organisme transféreur.

- 8) Si la clôture de la procédure de transmission d'identification n'est pas confirmée conformément aux exigences de qualité de service applicables, une demande de contact par liaison de données air-sol est adressée à l'aéronef.
- b) Notification de l'autorité suivante
  - 1) Les informations faisant l'objet de la procédure de notification de l'autorité suivante comprennent au moins les éléments suivants:
    - i) identification de l'aéronef;
    - ii) aéroport de départ;
    - iii) aéroport de destination.
  - 2) Une procédure de notification de l'autorité suivante est exécutée pour chaque vol éligible franchissant des limites.
  - 3) La procédure de notification de l'autorité suivante est lancée une fois que la demande de l'autorité suivante auprès de l'aéronef a été reconnue par le système embarqué.
  - 4) Une fois que les informations relatives à la notification de l'autorité suivante ont été traitées avec succès, l'organisme recevant entame une demande d'ouverture de communications contrôleur-pilote par liaison de données (CPDLC) auprès de l'aéronef.
  - 5) Si les informations relatives à la notification de l'autorité suivante ne sont pas reçues dans un délai convenu bilatéralement selon des paramètres définis, des procédures locales sont exécutées par l'organisme recevant pour ouvrir les communications par liaison de données avec l'aéronef.
  - 6) La clôture de la procédure de notification de l'autorité suivante, y compris la confirmation de l'organisme recevant, est transmise à l'organisme transféreur.
  - 7) Si la clôture de la procédure de notification de l'autorité suivante n'est pas confirmée conformément aux exigences de qualité de service applicables, l'organisme transféreur entame des procédures locales.
- 5) À l'annexe VIII, sous-partie B, la section 2 suivante est ajoutée:

«SECTION 2

***Exigences techniques applicables aux prestataires de services de surveillance***

**CNS.TR.205 Attribution et utilisation des codes d'interrogateur mode S**

- a) Un prestataire de services de surveillance n'exploite d'interrogateur mode S éligible, à l'aide d'un code d'interrogateur (ci-après dénommé "IC") éligible, que s'il a reçu une attribution de code d'interrogateur à cet effet de la part de l'État membre compétent.
- b) Un prestataire de services de surveillance qui exploite, ou a l'intention d'exploiter, un interrogateur mode S éligible pour lequel aucune attribution de code d'interrogateur n'a été reçue, soumet à l'État membre concerné une demande d'attribution de code d'interrogateur, comprenant au minimum les éléments essentiels suivants:
  - 1) une référence de demande unique donnée par l'État membre concerné;
  - 2) les coordonnées complètes du représentant de l'État membre responsable de la coordination de l'attribution des codes d'interrogateur mode S;
  - 3) les coordonnées complètes de la personne à contacter, auprès de l'opérateur mode S, pour les questions d'attribution d'IC mode S;
  - 4) le nom de l'interrogateur mode S;
  - 5) l'utilisation (à des fins opérationnelles ou de test) de l'interrogateur mode S;
  - 6) l'emplacement de l'interrogateur mode S;
  - 7) la date prévue de première transmission mode S de l'interrogateur mode S;
  - 8) la couverture mode S demandée;
  - 9) les besoins opérationnels spécifiques;

- 10) la possibilité SI;
  - 11) la possibilité de traitement de code II/SI;
  - 12) la possibilité de carte de couverture.
- c) Les prestataires de services de surveillance se conforment aux éléments essentiels des attributions de code d'interrogateur qu'ils ont reçues, y compris, au minimum, les éléments suivants:
- 1) la référence de demande correspondante donnée par l'État membre concerné;
  - 2) une référence d'attribution unique donnée par le service d'attribution des codes d'interrogateur;
  - 3) les références d'attribution remplacées le cas échéant;
  - 4) le code d'interrogateur attribué;
  - 5) les restrictions de couverture de surveillance et de verrouillage sous la forme de portées sectorisées ou de carte de couverture mode S;
  - 6) la période de mise en œuvre pendant laquelle l'attribution doit être enregistrée dans l'interrogateur mode S identifié dans la demande;
  - 7) la séquence de mise en œuvre qui doit être respectée;
  - 8) à titre facultatif et en rapport avec d'autres options: recommandation de regroupement;
  - 9) les restrictions d'exploitation particulières, le cas échéant.
- d) Les prestataires de services de surveillance informent l'État membre concerné, au moins tous les six mois, de toute modification apportée au programme d'installation ou au statut opérationnel des interrogateurs mode S éligibles en ce qui concerne l'un des éléments essentiels de l'attribution de code d'interrogateur énumérés au point c).
- e) Les prestataires de services de surveillance veillent à ce que chacun de leurs interrogateurs mode S utilise exclusivement le code d'interrogateur qui lui a été attribué.»
- 6) À l'annexe IX, le point ATFM.TR.100 est remplacé par le texte suivant:

**«ATFM.TR.100 Méthodes de travail et procédures opérationnelles pour les prestataires de gestion des courants de trafic aérien**

Un prestataire de gestion des courants de trafic aérien est en mesure de démontrer que ses méthodes de travail et ses procédures opérationnelles sont conformes aux règlements (UE) n° 255/2010 (\*) et (UE) 2019/123 de la Commission.

---

(\*) Règlement (UE) n° 255/2010 de la Commission du 25 mars 2010 établissant des règles communes relatives à la gestion des courants de trafic aérien (JO L 80 du 26.3.2010, p. 10).».

- 7) À l'annexe X, le point ASM.TR.100 est remplacé par le texte suivant:

**«ASM.TR.100 Méthodes de travail et procédures opérationnelles pour les prestataires de gestion de l'espace aérien**

Un prestataire de gestion de l'espace aérien est en mesure de démontrer que ses méthodes de travail et ses procédures opérationnelles sont conformes aux règlements (CE) n° 2150/2005 (\*) et (UE) 2019/123 de la Commission.

---

(\*) Règlement (CE) n° 2150/2005 de la Commission du 23 décembre 2005 établissant des règles communes pour la gestion souple de l'espace aérien (JO L 342 du 24.12.2005, p. 20).».

- 8) L'annexe XII est modifiée comme suit:

- a) le point NM.TR.100 est remplacé par le texte suivant:

**«NM.TR.100 Méthodes de travail et procédures opérationnelles pour le gestionnaire de réseau**

Le gestionnaire de réseau est en mesure de démontrer que ses méthodes de travail et ses procédures opérationnelles sont conformes aux règlements (UE) n° 255/2010 et (UE) 2019/123 de la Commission.»;

- b) la section 2 suivante est ajoutée:

## «SECTION 2

**Exigences techniques relatives à l'exécution des fonctions de réseau de la gestion du trafic aérien (fonctions de réseau)****NM.TR.105 Attribution et utilisation des codes d'interrogateur mode S**

- a) Le gestionnaire de réseau dispose d'une procédure pour garantir que le système d'attribution des codes d'interrogateur:
- 1) vérifie si les demandes de code d'interrogateur sont conformes aux conventions applicables en matière de format et de données;
  - 2) vérifie si les demandes de code d'interrogateur sont complètes, exactes et introduites dans les délais;
  - 3) au plus tard six mois civils après la date de la demande:
    - i) effectue des simulations d'actualisation du plan d'attribution des codes d'interrogateur sur la base des demandes en instance;
    - ii) prépare une proposition d'actualisation du plan d'attribution des codes d'interrogateur à soumettre, pour approbation, aux États membres concernés;
    - iii) veille à ce que la proposition d'actualisation du plan d'attribution des codes d'interrogateur réponde, dans toute la mesure du possible, aux besoins opérationnels des demandes de code d'interrogateur décrits par les éléments essentiels 7), 8) et 9) énumérés au point b) du point CNS.TR.205;
    - iv) actualise et communique aux États membres le plan d'attribution des codes d'interrogateur immédiatement après son approbation, sans préjudice des procédures nationales concernant la communication des informations sur les interrogateurs mode S exploités par les militaires.
- b) Le gestionnaire de réseau prend les mesures nécessaires pour faire en sorte que les unités militaires exploitant des interrogateurs mode S éligibles à l'aide de tout code d'interrogateur autre que le code II 0 et les autres codes réservés à la gestion militaire respectent les exigences relatives à l'attribution et à l'utilisation des codes d'interrogateur mode S.
- c) Le gestionnaire de réseau prend les mesures nécessaires pour faire en sorte que les unités militaires exploitant des interrogateurs mode S à l'aide du code II 0 ou d'autres codes réservés à la gestion militaire contrôlent l'utilisation exclusive de ces codes d'interrogateur pour éviter l'utilisation non coordonnée de tout code d'interrogateur éligible.
- d) Le gestionnaire de réseau prend les mesures nécessaires pour faire en sorte que l'attribution et l'utilisation de codes d'interrogateur réservés à des unités militaires n'aient pas d'effet préjudiciable sur la sécurité de la circulation aérienne générale.

**NM.TR.110 Détermination des vols pouvant faire l'objet d'une identification individuelle en utilisant le système d'identification d'aéronef**

- a) Sur la base du volume d'espace aérien déclaré conformément à l'appendice 1 relatif au point b) du point ATS. OR.446 du présent règlement et sur la base des plans de vol déposés conformément au point SERA.4013 du règlement d'exécution (UE) n° 923/2012, le gestionnaire de réseau évalue si les vols sont éligibles pour l'assignation du code SSR de perceptibilité A1000.
- b) Le gestionnaire de réseau communique à tous les organismes des services de la circulation aérienne concernés les vols qui sont éligibles pour l'utilisation du code SSR à grande visibilité A1000.».
-