

FR

FR

FR



COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES

Bruxelles, ...
C

Version préliminaire

RÈGLEMENT (UE) N° .../... DE LA COMMISSION

du [...]

modifiant le règlement (UE) N° .../... de la Commission établissant les règles de l'air communes et des dispositions opérationnelles en ce qui concerne les services et procédures de navigation aérienne et modifiant les règlements (CE) n° 2096/2005, (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)

RÈGLEMENT (UE) N° .../... DE LA COMMISSION

du [...]

modifiant le règlement (UE) N° .../... de la Commission établissant les règles de l'air communes et des dispositions opérationnelles relatives aux services et procédures de navigation aérienne et modifiant les règlements (CE) n° 2096/2005, (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° 549/2004 du Parlement européen et du Conseil du 10 mars 2004 fixant le cadre pour la réalisation du ciel unique européen, tel que modifié par le règlement n° 1070/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 modifiant les règlements (CE) n° 549/2004, (CE) n° 550/2004, (CE) n° 551/2004 et (CE) n° 552/2004 afin d'accroître les performances et la viabilité du système aéronautique européen (dénommé ci-après «règlement-cadre») ⁽¹⁾, et notamment ses articles 5 et 8,

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, tel que modifié par le règlement n° 1070/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 modifiant les règlements (CE) n° 549/2004, (CE) n° 550/2004, (CE) n° 551/2004 et (CE) n° 552/2004 afin d'accroître les performances et la viabilité du système aéronautique européen, (dénommé ci-après «règlement de l'espace aérien») ⁽²⁾, et notamment son article 4,

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, tel que modifié par le règlement (CE) n° 1108/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 (dénommé ci-après le «règlement de base de l'AESA»), et notamment ses articles 8 et 8ter et son annexe Vter,

¹ JO L 300, 14.11.2009, p. 34.

² JO L 300, 14.11.2009, p. 34.

A ARRÊTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article 1er

Le règlement (CE) n° .../... de la Commission est modifié comme suit:

1. à l'article 2, les définitions suivantes sont ajoutées:

«observation d'aéronef», évaluation d'un ou de plusieurs éléments météorologiques effectuée à partir d'un aéronef en vol.

«renseignements AIRMET», données émises par un centre de veille météorologique relatives à la présence ou à la prévision en route de phénomènes météorologiques spécifiés, qui peuvent avoir une incidence sur la sécurité dans le cas de l'exploitation d'aéronefs à basse altitude et qui ne sont pas toujours incluses dans les bulletins émis pour les vols à basse altitude dans la région d'information de vol concernée ou l'une de ses sous-zones.

«compte-rendu en vol», 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.

«instructions du contrôle de la circulation aérienne», directives établies par le contrôle de la circulation aérienne qui demandent à un pilote d'effectuer une action spécifique.

«service automatique d'information de région terminale (ATIS)», fourniture automatique de renseignements généraux et actualisés à des aéronefs à l'arrivée et au départ, durant 24 heures ou d'une partie spécifique de celles-ci:

- a. «service D-ATIS», fourniture de messages ATIS par le biais d'une liaison de données.
- b. «service Voice-ATIS», fourniture de messages ATIS par le biais de diffusions continues et répétitives en phonie.

«limite de clairance», point jusqu'auquel est valable une clairance du contrôle de la circulation aérienne.

«clairance en aval», clairance délivrée à un aéronef par un centre de contrôle de la circulation aérienne qui n'est pas l'autorité actuelle de contrôle dudit aéronef.

«nuage ayant une importance opérationnelle», 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 voire un cumulus bourgeonnant à n'importe quelle hauteur.

«prévision», exposé de conditions météorologiques prévues pour une heure spécifiée ou une période définie et pour une région ou une partie d'espace aérien déterminée.

«zone à utilisation obligatoire de radio (RMZ)», espace aérien de dimensions déterminées dans lequel l'emport et l'utilisation d'équipements radio sont obligatoires.

«service de radioguidage», 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 plusieurs équipements de radioguidage.

«portée visuelle de piste (RVR)», 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.

«renseignements SIGMET», renseignements établis par un centre de veille météorologique, concernant l'apparition ou la prévision d'un ou plusieurs phénomènes météorologiques spécifiés qui peuvent avoir une incidence sur la sécurité de l'exploitation aérienne.

«aéronef égaré», aéronef qui s'est écarté sensiblement de sa trajectoire prévue ou qui signale qu'il ne connaît pas sa position.

«avis d'évitement de trafic», avis fourni par un centre de services de la circulation aérienne établissant des manœuvres destinées à aider un pilote à éviter un abordage.

«informations de circulation», informations fournies à un pilote par un centre de la circulation aérienne pour l'avertir que d'autres aéronefs, dont la présence est connue ou observée, peuvent être suffisamment près de sa position ou de sa route prévue, afin de l'aider à éviter un abordage.

«point de transfert de contrôle», point défini sur la trajectoire de vol d'un aéronef, où la responsabilité d'assurer le service de contrôle de la circulation aérienne à cet aéronef est transférée d'un centre de contrôle au suivant ou d'une position de contrôle à la suivante.

«niveau de transition», niveau de vol le plus bas utilisable au-dessus de l'altitude de transition.

«zone à utilisation obligatoire de transpondeur (TMZ)», espace aérien de dimensions déterminées dans lequel l'emport et l'utilisation de transpondeurs transmettant l'altitude-pression sont obligatoires.

«aéronef non identifié», aéronef qui a été observé ou signalé comme évoluant dans une région donnée, mais dont l'identité n'a pas été déterminée.»

2. A l'annexe au règlement (UE) N° .../... de la Commission, une partie B est insérée, conformément à l'annexe au présent règlement.

Article 2

1. Le présent règlement entre en vigueur le vingtième jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*.
2. Il est applicable à dater du [XX/XX/XX].

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

Fait à Bruxelles, [...]

Pour la Commission

[...]

Le Président

ANNEXE

Partie B — Exigences relatives aux services de la navigation aérienne

Chapitre 1 — Services de la circulation aérienne

1.1 Généralités

1.1.1 Objectifs des services de la circulation aérienne

1.1.1.1 Les services de la circulation aérienne ont pour objectifs de:

- a) prévenir les abordages entre aéronefs;
- b) prévenir les collisions entre aéronefs sur l'aire de manœuvre ainsi qu'avec des obstacles présents sur ladite aire;
- c) accélérer et maintenir un courant ordonné de trafic aérien;
- d) fournir des avis et des renseignements utiles pour une exécution sûre et efficace des vols;
- e) notifier les organismes appropriés du besoin de mesures de recherche et de sauvetage pour des aéronefs et assister lesdits organismes le cas échéant.

1.1.2 Coordination entre l'exploitant d'aéronefs et les services de la circulation aérienne

1.1.2.1 Dans l'exécution de leurs tâches, les centres de services de la circulation aérienne prennent dûment en compte les exigences des exploitants d'aéronefs qui découlent de leurs obligations spécifiées dans les règles applicables de l'Union européenne relatives aux exploitations, et si les exploitants l'exigent, mettent à la disposition des exploitants ou de leurs mandataires toute information disponible pour que les exploitants ou leurs mandataires soient en mesure d'assumer leurs responsabilités.

1.1.2.2 Lorsqu'un exploitant d'aéronefs le demande, les messages (y compris les comptes-rendus de position) reçus par des centres de services de la circulation aérienne et qui sont 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 adoptées localement.

1.1.3 Données horaires dans les services de la circulation aérienne

1.1.3.1 Préalablement au roulage pour le décollage d'un aéronef, les tours de contrôle d'un aéroport fournissent l'heure exacte au pilote, à moins que des dispositions aient été prises pour que le pilote les obtienne d'autres sources. Les centres de services de la circulation aérienne fournissent en outre, sur demande, l'heure exacte aux aéronefs. Des tops horaires sont fournis à la demi-minute près.

1.2 Classification des espaces aériens

1.2.1 En fonction de leurs besoins, les États membres définissent l'espace aérien en vertu de la classification suivante de l'espace aérien et conformément à l'appendice 4:

Classe A. Seuls les vols IFR sont permis. Tous les vols bénéficient du service de contrôle de la circulation aérienne et sont séparés les uns des autres. Des communications radiotéléphoniques air-sol continues sont exigées pour tous les vols. Tous les vols sont soumis à une clairance ATC.

Classe B. Des vols IFR et VFR sont permis. Tous les vols bénéficient du service de contrôle de la circulation aérienne et sont séparés les uns des autres. Des communications radiotéléphoniques air-sol continues sont exigées pour tous les vols. Tous les vols sont soumis à une clairance ATC.

Classe C. Des vols IFR et VFR sont permis. Tous les vols bénéficient du service de 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 avis d'évitement de trafic sur demande. Des communications radiotéléphoniques air-sol continues 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) au-dessus du niveau moyen de la mer (AMSL). Tous les vols sont soumis à une clairance ATC.

Classe D. Les vols IFR et VFR sont permis et tous les vols bénéficient du service de contrôle de la circulation aérienne. Les vols IFR sont séparés des autres vols IFR et reçoivent des renseignements sur la circulation des autres vols VFR ainsi que des avis d'évitement de trafic sur demande. Les vols VFR reçoivent des renseignements sur la circulation de tous les autres vols ainsi que des avis d'évitement de trafic sur demande. Des communications radiotéléphoniques air-sol continues sont exigées pour tous les vols et une limitation de la vitesse à 250 kts IAS s'applique à tous les vols en dessous de 3 050 m (10 000 ft) AMSL. Tous les vols sont soumis à une clairance ATC.

Classe E. Des vols IFR et VFR sont permis. Tous les vols IFR bénéficient du service de contrôle de la circulation aérienne et sont séparés des autres vols IFR. Tous les vols reçoivent des renseignements relatifs à la circulation, dans la mesure du possible. Des communications radiotéléphoniques air-sol continues sont exigées pour les vols IFR. Une limitation de la vitesse à 250 kts IAS s'applique à tous les vols en-dessous de 3 050 m (10 000 ft) AMSL. Tous les vols IFR sont soumis à une clairance ATC. La classe E n'est pas utilisée pour les zones de contrôle.

Classe F. Des vols IFR et VFR sont permis. Tous les vols IFR participants bénéficient d'un service consultatif de circulation aérienne et tous les vols bénéficient du service d'information de vol sur demande. Des communications radiotéléphoniques air-sol continues sont exigées pour les vols IFR qui participent au service consultatif et tous les vols IFR sont en mesure d'établir des communications radiotéléphoniques air-sol. Une limitation de la vitesse à 250 kts IAS s'applique à tous les vols en dessous de 3 050 m (10 000 ft) AMSL. Une clairance ATC n'est pas exigée.

Classe G. Les vols IFR et VFR sont autorisés et bénéficient d'un service d'information de vol sur demande. Tous les vols IFR sont en mesure d'établir des communications radiotéléphoniques air-sol. Une limitation de la vitesse à 250 kts IAS s'applique à tous les vols en dessous de 3 050 m (10 000 ft) AMSL. Une clairance ATC n'est pas exigée.

1.2.2 L'instauration d'une classe F est considérée comme une mesure transitoire, jusqu'à ce qu'une autre classification puisse la remplacer.

1.3 Exigences en matière de communications et de transpondeurs SSR

1.3.1 Zone à utilisation obligatoire de radio (RMZ)

1.3.1.1 Des vols VFR qui sont exécutés dans des parties d'espace aérien de classe E, F ou G et des vols IFR qui sont exécutés 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), maintiennent une veille radiotéléphonique air-sol continue et établissent une communication bilatérale, selon le cas, sur le canal de communication adéquat, sauf mise en application de dispositions autres prescrites par l'autorité compétente pour cet espace aérien spécifique.

1.3.1.2 Avant de pénétrer 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 requis par l'autorité compétente, est émis par les pilotes sur le canal de communication approprié.

1.3.2 Zone à utilisation obligatoire de transpondeur (TMZ)

1.3.2.1 Tous les vols exploités dans un espace aérien que l'autorité compétente a défini 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 de dispositions autres prescrites par l'autorité compétente pour cet espace aérien spécifique.

1.3.3 Les espaces aériens définis comme étant des zones à utilisation obligatoire de radio et/ou des zones à utilisation obligatoire de transpondeur sont dûment promulgués dans les publications d'information aéronautique.

1.4 Service à assurer aux aéronefs en cas d'urgence

1.4.1 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 centres de services de la circulation aérienne et a la priorité sur les autres aéronefs compte tenu des circonstances.

1.4.2 Lorsque l'on sait ou croit qu'un aéronef est l'objet d'une intervention illicite, les centres de services de la circulation aérienne 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.

1.4.3 Lorsqu'une intervention illicite se produit à bord d'un aéronef ou y est suspectée, les centres de services de la circulation aérienne, conformément aux procédures adoptées localement, en informent immédiatement l'autorité appropriée désignée par l'État et échangent les renseignements nécessaires avec l'exploitant de l'aéronef ou son mandataire.

1.5 Situations fortuites en vol

1.5.1 Aéronefs égarés ou non identifiés

1.5.1.1 Dès qu'un centre de services de la circulation aérienne sait qu'un aéronef est égaré, il prend toutes les mesures nécessaires indiquées aux paragraphes 1.5.1.1.1 et 1.5.1.1.3 pour aider cet aéronef et pour assurer la sécurité du vol.

1.5.1.1.1 Si la position de l'aéronef n'est pas connue, le centre de services de la circulation aérienne:

- a) s'efforce d'établir des communications bilatérales avec l'aéronef, à moins que de telles communications ne soient déjà établies;
- b) utilise tous les moyens disponibles pour déterminer la position de l'aéronef;
- c) informe les autres centres de services de la circulation aérienne 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;
- d) informe, conformément aux procédures approuvées localement, les organes militaires appropriés et leur communique les données du plan de vol et autres données pertinentes relatives à l'aéronef égaré;
- e) demande aux organismes mentionnés en c) et d) 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.

1.5.1.1.2 Les exigences mentionnées aux points d) et e) s'appliquent également aux centres de services de la circulation aérienne informés conformément au point c).

1.5.1.1.3 Lorsque la position de l'aéronef a été déterminée, le centre de services de la circulation aérienne:

- a) informe l'aéronef de sa position et des mesures correctives à prendre. Cet avis est fourni immédiatement lorsque l'ATS est informé d'une possibilité d'interception ou d'autres dangers pour la sécurité de l'aéronef; et
- b) fournit, en fonction des besoins, à d'autres centres de services de la circulation aérienne et aux organes militaires appropriés, des renseignements pertinents sur l'aéronef égaré ainsi que tous les avis qui ont été transmis à celui-ci.

1.5.1.2 Dès qu'un centre de services de la circulation aérienne sait qu'un aéronef non identifié se trouve dans la partie d'espace aérien dont il est responsable, il s'efforce de déterminer l'identité de l'aéronef lorsque cela s'avère nécessaire pour assurer les services de la circulation aérienne ou lorsque les autorités militaires appropriées en ont fait la demande, conformément aux procédures adoptées localement. À cette fin, le centre de services de la circulation aérienne prend celles des mesures ci-après qui conviennent dans les circonstances:

- a) il s'efforce d'établir des communications bilatérales avec l'aéronef;
- b) il se renseigne au sujet du vol auprès des autres centres de 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;
- c) il se renseigne au sujet du vol auprès des centres de services de la circulation aérienne qui desservent les régions d'information de vol contiguës et leur demande d'aider à établir des communications bilatérales avec l'aéronef;
- d) il tente d'obtenir des renseignements auprès d'autres aéronefs se trouvant dans la région.

1.5.1.2.1 Dès que l'identité de l'aéronef a été déterminée, le centre de services de la circulation aérienne en informe, au besoin, l'organe militaire approprié.

1.5.1.3 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 centre de services de la circulation aérienne considère qu'un aéronef égaré ou non identifié peut être l'objet d'une intervention illicite, l'autorité adéquate désignée par l'État en est immédiatement informée, conformément aux procédures adoptées localement.

1.5.2 Interception d'aéronefs civils

1.5.2.1 Dès qu'un centre de 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:

- a) 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;
- b) il informe le pilote de l'aéronef intercepté de l'interception en cours;
- c) il entre en communication avec le centre de contrôle d'interception qui maintient les communications bilatérales avec l'aéronef intercepteur et lui fournit les renseignements disponibles sur l'aéronef;
- d) il assure la retransmission des messages entre l'aéronef intercepteur, ou le centre de contrôle d'interception, et l'aéronef intercepté, au besoin;
- e) il prend, en étroite coordination avec le centre de contrôle d'interception, toutes les mesures nécessaires pour assurer la sécurité de l'aéronef intercepté;

- f) il informe les centres de 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.

1.5.2.2 Dès qu'un centre de 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:

- a) il informe le centre de 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 paragraphe 1.5.2.1;
- b) il assure la retransmission des messages entre l'aéronef intercepté et le centre de services de la circulation aérienne approprié, le centre de contrôle d'interception ou l'aéronef intercepteur.

Chapitre 2 — Service de contrôle de la circulation aérienne

2.1 Application

2.1.1 Le service de contrôle de la circulation aérienne est assuré pour:

- a) tous les vols IFR dans les espaces aériens de classes A, B, C, D et E;
- b) tous les vols VFR dans les espaces aériens de classes B, C et D;
- c) tous les vols VFR spéciaux;
- d) l'ensemble de la circulation d'aérodrome des aérodromes contrôlés.

2.2 Fonctionnement du service de contrôle de la circulation aérienne

2.2.1 Pour fournir un service de contrôle de la circulation aérienne, un centre de contrôle de la circulation aérienne:

- a) reçoit les renseignements relatifs aux mouvements prévus de chaque aéronef ainsi que les modifications qui leur sont apportées et connaît en permanence la progression réelle de chaque aéronef;
- b) détermine, d'après les renseignements reçus, les positions relatives des aéronefs signalés;
- c) délivre des clairances et des renseignements aux fins de prévenir les abordages entre des aéronefs placés sous son contrôle et d'accélérer ainsi que de maintenir un courant ordonné de trafic aérien;
- d) coordonne les clairances, le cas échéant, avec d'autres centres:
 - 1) chaque fois qu'un aéronef serait susceptible d'entraver la circulation aérienne placée sous le contrôle de ces autres centres;
 - 2) avant de transférer à ces autres centres le contrôle d'un aéronef.

2.2.2 Les clairances délivrées par les centres de contrôle de la circulation aérienne assurent la séparation:

- a) entre tous les vols dans les espaces aériens de classes A et B;
- b) entre des vols IFR dans les espaces aériens de classes C, D et E;
- c) entre des vols IFR et des vols VFR dans un espace aérien de classe C;
- d) entre des vols IFR et des vols VFR spéciaux;

e) entre des vols VFR spéciaux, sauf indication contraire de l'autorité compétente;

outre ce cas, 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 repris au point b) ci-dessus dans des espaces aériens de classes D et E, un vol peut obtenir une clairance 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.

2.2.3 À l'exception des cas où une réduction des minima de séparation peut être appliquée à proximité d'aérodromes, un centre de contrôle de la circulation aérienne assure la séparation par au moins l'un des moyens suivants:

- a) séparation verticale, obtenue en attribuant des niveaux différents choisis dans le tableau des niveaux de croisière qui figure à l'appendice 2 de l'annexe au présent règlement, si ce n'est que la corrélation entre les niveaux et la route prescrite dans ce tableau ne s'applique pas si des indications contraires figurent dans les publications d'information aéronautique ou dans les clairances du contrôle de la circulation aérienne. Le minimum nominal de séparation verticale est de 300 m (1 000 ft) jusqu'au FL 410 inclus et de 600 m (2 000 ft) au-dessus de ce niveau;
- b) séparation horizontale, obtenue en assurant:
 - 1) 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
 - 2) une séparation latérale, en maintenant les aéronefs sur des routes différentes ou dans des régions géographiques différentes.

2.3 Minima de séparation

2.3.1 Les minima de séparation applicables dans une partie déterminée de l'espace aérien sont choisis par les prestataires de services de la navigation aérienne (PSNA) chargés de fournir des services de circulation aérienne et agréés par l'autorité compétente concernée.

2.3.2 Dans le cas de circulation entre des espaces aériens adjacents et dans le cas de routes qui sont plus proches des limites communes des espaces aériens contigus que ne le sont les minima de séparation applicables compte tenu des circonstances, le choix des minima de séparation se fait d'un commun accord entre les PSNA chargés de fournir les services de circulation aérienne dans l'espace aérien voisin.

2.3.3 Les détails des minima de séparation choisis et de leur zone d'application sont notifiés:

- a) aux centres de services de la circulation aérienne concernés; et
- b) aux pilotes et aux exploitants d'aéronefs par l'intermédiaire des publications d'information aéronautique, lorsque la séparation repose sur l'emploi, par les aéronefs, d'aides ou de techniques de navigation spécifiques.

2.4 Clairances du contrôle de la circulation aérienne

2.4.1 Les clairances du contrôle de la circulation aérienne reposent exclusivement sur les exigences liées à la fourniture du service de contrôle de la circulation aérienne.

2.4.2 Teneur des clairances

2.4.2.1 Une clairance du contrôle de la circulation aérienne comprend:

- a) l'identification de l'aéronef, tel qu'indiquée dans le plan de vol;

- b) la limite de clairance;
- c) la route;
- d) le ou les niveaux de vol pour la totalité de la route ou pour ses différentes parties ainsi que les changements de niveaux, le cas échéant;
- e) les autres instructions ou renseignements nécessaires sur des questions telles que les manœuvres d'approche ou de départ, les communications et l'heure d'expiration de la clairance.

2.4.3 Clairances pour vol transsonique

2.4.3.1 La clairance du contrôle de la circulation aérienne relative à la phase d'accélération transsonique d'un vol supersonique se poursuit jusqu'à la fin de ladite phase.

2.4.3.2 La clairance du contrôle de la circulation aérienne liée aux phases de décélération et de descente d'un aéronef pour passer de croisière supersonique en vol subsonique s'efforce de permettre une descente ininterrompue depuis la phase transsonique.

2.4.4 Répétition des clairances et des informations liées à la sécurité

2.4.4.1 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:

- a) clairances de route ATC;
- b) clairances et instructions d'entrer sur une piste quelconque, d'y atterrir, d'en décoller, d'attendre avant la piste, de la traverser, d'y circuler en surface ou de la remonter; et
- c) piste en service, calage altimétrique, codes SSR, canaux de communication nouvellement attribués, instructions de niveau, instructions de cap et de vitesse; et
- d) niveaux de transition lorsqu'ils sont indiqués par le contrôleur ou figurent dans les messages ATIS.

2.4.4.1.1 Les autres clairances ou instructions, y compris les clairances conditionnelles et instructions de roulage, sont répétées ou il en est accusé réception de manière à indiquer clairement qu'elles ont été comprises et qu'elles seront respectées.

2.4.4.1.2 Le contrôleur écoute la répétition pour s'assurer que l'équipage de conduite a bien reçu et compris la clairance ou l'instruction et il intervient immédiatement pour corriger toute disparité éventuellement révélée par la répétition.

2.4.4.2 Sauf spécification contraire du PSNA, la répétition n'est pas exigée dans le cas des messages CPDLC.

2.4.5 Coordination des clairances

2.4.5.1 Une clairance du contrôle de la circulation aérienne fait l'objet d'une coordination entre les centres de contrôle de la circulation aérienne afin de couvrir la totalité de la route d'un aéronef ou une portion spécifiée de celle-ci, comme décrit dans les dispositions des paragraphes 2.4.5.1.1 à 2.4.5.4.

2.4.5.1.1 Un aéronef reçoit une clairance pour la totalité de la route jusqu'à l'aérodrome prévu initialement pour l'atterrissage:

- a) lorsque cela s'avère possible, avant le départ, aux fins de coordonner la clairance avec tous les centres au contrôle desquels l'aéronef sera soumis; ou
- b) lorsqu'il y a une assurance raisonnable qu'une coordination préalable sera effectuée entre les centres au contrôle desquels l'aéronef sera soumis par la suite.

- 2.4.5.2 Lorsque la coordination prévue au paragraphe 2.4.5.1.1 n'a pu s'accomplir ou n'est pas prévue, l'aéronef ne reçoit la clairance que jusqu'au point auquel la coordination est raisonnablement garantie; avant d'atteindre ce point ou lorsqu'il l'atteint, l'aéronef reçoit une clairance additionnelle, des instructions d'attente étant émises si nécessaire.
- 2.4.5.2.1 Lorsque le centre ATS le prescrit, l'aéronef contacte un centre de contrôle de la circulation aérienne en aval aux fins de recevoir une clairance en aval avant le point de transfert de contrôle.
- 2.4.5.2.1.1 L'aéronef maintient la communication bilatérale nécessaire avec le centre de contrôle de la circulation aérienne actuel pendant qu'il obtient une clairance en aval.
- 2.4.5.2.1.2 Une clairance établie comme clairance en aval est clairement identifiable comme telle par le pilote.
- 2.4.5.2.1.3 À moins d'être coordonnées, les clairances en aval n'auront aucune incidence sur le profil initial de vol de l'aéronef dans un espace aérien, si ce n'est celui du centre de contrôle de la circulation aérienne responsable de la délivrance de la clairance en aval.
- 2.4.5.3 Lorsqu'un aéronef envisage de partir d'un aérodrome se trouvant dans une zone de contrôle aux fins d'entrer dans une autre zone de contrôle dans un délai de 30 minutes, ou tout autre laps de temps spécifique adopté par les centres de contrôle de zones concernés, une coordination avec le centre de contrôle de zone suivant est effectuée avant de délivrer la clairance de départ.
- 2.4.5.4 Lorsqu'un aéronef envisage de quitter une zone de contrôle pour effectuer un vol en dehors d'un espace aérien contrôlé pour ensuite rentrer dans la même zone de contrôle ou une autre zone de contrôle, une clairance peut être délivrée depuis le point de départ jusqu'à l'aérodrome initialement prévu pour l'atterrissage. Une telle clairance ou les révisions qui y sont apportées ne s'appliquent qu'à ces portions du vol effectuées au sein de l'espace aérien contrôlé.

2.5 Contrôle de la circulation des personnes et des véhicules sur les aérodromes

- 2.5.1 La circulation des personnes ou des véhicules, y compris les aéronefs remorqués sur l'aire de manœuvre d'un aérodrome, est contrôlée par la tour de contrôle d'aérodrome dans la mesure nécessaire pour éviter tout risque pour eux-mêmes ou pour les aéronefs qui atterrissent, roulent au sol ou décollent.
- 2.5.2 Si les procédures à suivre 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 strict minimum, et il est tenu compte en particulier des spécifications relatives à la protection des zones sensibles ILS/MLS lorsque des approches de précision de catégorie II ou III sont en cours;
 - b) sous réserve des dispositions du paragraphe 2.5.3, la séparation minimale appliquée entre des véhicules et des aéronefs qui circulent en surface est celle prescrite par le 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 ILS et MLS de catégorie II ou III, ce sont les zones critiques et les zones sensibles de l'ILS ou du MLS les plus restrictives qui sont protégées.
- 2.5.3 Les véhicules de secours qui se dirigent vers un aéronef en détresse ont priorité de passage sur tout autre mouvement en surface.
- 2.5.4 Sous réserve des dispositions du paragraphe 2.5.3, les véhicules circulant sur l'aire de manœuvre sont tenus de se conformer aux règles suivantes:
- a) tous les véhicules, y compris les véhicules remorquant un aéronef, donnent priorité de passage aux aéronefs qui atterrissent, décollent ou circulent en surface;

- b) un véhicule qui remorque un aéronef a priorité de passage sur tout autre véhicule;
- c) un véhicule donne priorité de passage à un autre véhicule conformément aux instructions du centre de services de la circulation aérienne;
- d) nonobstant les dispositions des points a), b) et c), tous les véhicules, y compris les véhicules remorquant un aéronef, se conforment aux instructions données par la tour de contrôle de l'aérodrome.

2.6 Vols VFR spéciaux en zones de contrôle

2.6.1 Des vols VFR spéciaux peuvent être autorisés au sein d'une zone de contrôle, sous réserve de l'obtention d'une clairance ATC. À l'exception des autorisations délivrées aux hélicoptères par l'autorité compétente dans des cas particuliers tels que vols médicaux, opérations de recherche et de sauvetage ainsi que de lutte contre l'incendie, les conditions additionnelles suivantes sont applicables:

- a) par le pilote:
 - i) absence de nuages et surface en vue;
 - ii) la visibilité de vol n'est pas inférieure à 1 500 m ou, pour les hélicoptères, 800 m;
 - iii) vitesse de 140 kts IAS, voire moins, pour laisser l'opportunité d'observer la circulation et de voir à temps les obstacles et ainsi éviter toute collision; et
- b) par l'ATC:
 - i) de jour uniquement, sauf autorisation de l'autorité compétente;
 - ii) la visibilité au sol n'est pas inférieure à 1 500 m ou, pour les hélicoptères, 800 m;
 - iii) le plafond est d'au moins 180 m (600 ft).

Chapitre 3 — Service d'information de vol

3.1 Application

- 3.1.1 Le service d'information de vol doit être assuré par les centres de services de la circulation aérienne au bénéfice de tous les aéronefs auxquels les renseignements pourraient être utiles et:
 - a) auxquels est assuré le service de contrôle de la circulation aérienne; ou
 - b) dont la présence est connue par ailleurs des centres de services de la circulation aérienne.
- 3.1.2 La réception du service d'information de vol ne dégage pas le commandant de bord d'un aéronef de ses responsabilités et ce dernier prendra la décision ultime concernant une modification suggérée du plan de vol.
- 3.1.3 Lorsque des centres de services de la circulation aérienne assurent à la fois le service d'information de vol et le service de contrôle de la circulation aérienne, le service de contrôle de la circulation aérienne aura priorité sur le service d'information de vol chaque fois que le service de contrôle de la circulation aérienne l'exigera.

3.2 Champ d'application du service d'information de vol

- 3.2.1 Les renseignements suivants relèvent du service d'information de vol:
 - a) renseignements SIGMET et AIRMET;

- b) renseignements concernant toute activité volcanique pré-éruptive, toute éruption volcanique et la présence de cendres volcaniques;
- c) renseignements concernant la libération dans l'atmosphère de matières radioactives ou de substances chimiques toxiques;
- d) renseignements sur des changements dans l'état de fonctionnement des aides à la navigation;
- e) renseignements sur des changements dans l'état des aérodromes et notamment des installations connexes, y compris l'état des aires de manœuvre lorsque leurs caractéristiques sont modifiées par la présence de neige, de verglas ou d'une épaisseur significative d'eau;
- f) renseignements sur la présence de ballons libres non habités;

et tout autre renseignement susceptible d'avoir une incidence sur la sécurité.

3.2.2 Le service d'information de vol fourni aux aéronefs inclut, outre les renseignements indiqués au paragraphe 3.2.1., les informations suivantes:

- a) conditions météorologiques observées ou prévues aux aérodromes de départ, de destination et de dégagement;
- b) risques de collision pour les aéronefs exploités dans des espaces aériens de classes C, D, E, F et G;
- c) en cas de vol au-dessus d'étendues d'eau, dans la mesure du possible et sur demande du pilote, tout renseignement disponible tel que l'indicatif d'appel radio, la position, la trajectoire réelle, la vitesse, etc. des vaisseaux de surface se trouvant dans la zone.

3.2.3 Le service d'information de vol destiné aux vols VFR comprend, outre les renseignements définis au paragraphe 3.2.1, la fourniture des renseignements disponibles sur la circulation et les conditions météorologiques sur la route du vol qui sont susceptibles de rendre impossible l'exploitation selon les règles du vol à vue.

3.3 Service automatique d'information de région terminale (ATIS)

3.3.1 Utilisation de messages ATIS en transmissions dirigées demande/réponse

3.3.1.1 À la demande du pilote, le ou les message(s) ATIS applicable(s) est/sont transmis par le centre approprié de services de la circulation aérienne.

3.3.1.2 Chaque fois que des messages Voice-ATIS et/ou D-ATIS sont fournis:

- a) l'aéronef accuse réception de l'information en établissant une communication avec le centre ATS qui effectue le service de contrôle d'approche, la tour de contrôle de l'aérodrome ou le service d'information de vol de l'aérodrome (AFIS), selon le cas; et
- b) le centre approprié de services de la circulation aérienne 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.

3.3.1.3 Les informations contenues dans un message ATIS actualisé, dont la réception a été accusée par l'aéronef concerné, ne doivent pas être incluses dans une transmission dirigée vers l'aéronef, à l'exception du calage altimétrique qui sera fourni conformément au paragraphe 3.3.1.2.

3.3.1.4 Si un aéronef accuse réception d'un message ATIS qui n'est plus valide, tout renseignement nécessitant une mise à jour est immédiatement transmis à l'aéronef.

3.3.2 ATIS pour les aéronefs à l'arrivée et au départ

3.3.2.1 Les messages ATIS contenant tant les informations d'arrivée que de départ reprennent les renseignements suivants dans l'ordre indiqué:

- a) nom de l'aérodrome;
- b) indicateur de départ et/ou d'arrivée;
- c) type de contact, si la communication s'effectue via D-ATIS;
- d) lettre d'identification;
- e) heure d'observation, si approprié;
- f) type d'approche(s) à prévoir;
- g) la ou les piste(s) en service; statut du système d'arrêt présentant un danger potentiel, le cas échéant;
- h) l'état de la piste et, si approprié, le coefficient de freinage;
- i) le délai d'attente, si approprié;
- j) le niveau de transition, si applicable;
- k) d'autres renseignements opérationnels essentiels;
- l) le sens et la vitesse du vent de surface, y compris les variations sensibles et, si des capteurs de vent de surface spécifiquement liés à des portions de la ou des pistes en service sont disponibles et que les informations sont requises par les exploitants, l'indication relative à la piste et à la section de la piste à laquelle les renseignements se rapportent;
- m) la visibilité et la portée visuelle de piste (RVR), lorsque applicable; (³)
- n) les conditions météorologiques actuelles; (*)
- o) les nuages sous 1 500 m (5 000 ft) ou en dessous de l'altitude minimale de secteur (la plus grande des deux valeurs); la présence de cumulonimbus; si le ciel est couvert, la visibilité verticale lorsqu'elle est disponible; (*)
- p) la température ambiante;
- q) la température du point de rosée;
- r) le calage altimétrique;
- s) tout renseignement disponible relatif à des phénomènes météorologiques significatifs dans la zone d'approche et de montée, y compris les cisaillements de vent et les informations relatives aux événements météorologiques récents ayant une importance opérationnelle;
- t) les prévisions de tendance, si disponibles; et
- u) toute instruction ATIS spécifique.

3.3.3 ATIS pour les aéronefs à l'arrivée

3.3.3.1 Les messages ATIS contenant les informations d'arrivée reprennent les renseignements suivants dans l'ordre indiqué:

- a) nom de l'aérodrome;
- b) indicatif d'arrivée;

³ *) 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 opérationnelle; et c) absence de phénomènes météorologiques significatifs.

- c) type de contact, si la communication s'effectue via D-ATIS;
- d) lettre d'identification;
- e) heure d'observation, si approprié;
- f) type d'approche(s) à prévoir;
- g) piste(s) principale(s) d'atterrissage; statut du système d'arrêt présentant un danger potentiel, le cas échéant;
- h) l'état de la piste et, si approprié, le coefficient de freinage;
- i) le délai d'attente, si approprié;
- j) le niveau de transition, si applicable;
- k) d'autres renseignements opérationnels essentiels;
- l) le sens et la vitesse du vent de surface, y compris les variations sensibles et, si des capteurs de vent de surface spécifiquement liés à des portions de la ou des pistes en service sont disponibles et que les informations sont requises par les exploitants, l'indication relative à la piste et à la section de la piste à laquelle les renseignements se rapportent;
- m) la visibilité et la portée visuelle de piste (RVR), si applicable; (*)
- n) les conditions météorologiques actuelles; (4)
- o) les nuages sous 1 500 m (5 000 ft) ou en dessous de l'altitude minimale de secteur (la plus grande des deux valeurs); la présence de cumulonimbus; si le ciel est couvert, la visibilité verticale lorsqu'elle est disponible; (*)
- p) la température ambiante;
- q) la température du point de rosée;
- r) le calage altimétrique;
- s) tout renseignement disponible relatif à des phénomènes météorologiques significatifs dans la zone d'approche y compris les cisaillements de vent et les informations sur les événements météorologiques récents ayant un impact opérationnel;
- t) les prévisions de tendance, si disponibles; et
- u) toute instruction ATIS spécifique.

3.3.4 ATIS pour les aéronefs au départ

3.3.4.1 Les messages ATIS contenant les informations de départ reprennent les renseignements suivants dans l'ordre indiqué:

- a) nom de l'aérodrome;
- b) indicatif de départ;
- c) type de contact, si la communication s'effectue via D-ATIS;
- d) lettre d'identification;
- e) heure d'observation, si approprié;

⁴ *) 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 opérationnelle; et c) absence de phénomènes météorologiques significatifs.

- f) la ou les piste(s) en service pour le décollage; statut du système d'arrêt présentant un danger potentiel, le cas échéant;
- g) état de la ou des piste(s) en service pour le décollage et, si approprié, le coefficient de freinage;
- h) le délai d'attente au départ, si approprié;
- i) le niveau de transition, si applicable;
- j) d'autres renseignements opérationnels essentiels;
- k) le sens et la vitesse du vent de surface, y compris les variations sensibles et, si des capteurs de vent de surface spécifiquement liés à des portions de la ou des pistes en service sont disponibles et que les informations sont requises par les exploitants, l'indication relative à la piste et à la section de la piste à laquelle les renseignements se rapportent;
- l) la visibilité et la portée visuelle de piste (RVR), si applicable; (*)
- m) les conditions météorologiques actuelles; (⁵)
- n) les nuages sous 1 500 m (5 000 ft) ou en dessous de l'altitude minimale de secteur (la plus grande des deux valeurs); la présence de cumulonimbus; si le ciel est couvert, la visibilité verticale lorsqu'elle est disponible; (*)
- o) la température ambiante;
- p) la température du point de rosée;
- q) le calage altimétrique;
- r) tout renseignement disponible relatif à des phénomènes météorologiques significatifs dans la zone de montée, y compris la présence de cisaillement de vent;
- s) les prévisions de tendance, si disponibles; et
- t) toute instruction ATIS spécifique.

Chapitre 4 — Service d'alerte

4.1 Application

4.1.1 Le service d'alerte est assuré par les centres de services de la circulation aérienne et est fourni:

- a) à tout aéronef bénéficiant du service de contrôle de la circulation aérienne;
- b) dans la mesure du possible, à tout autre aéronef ayant déposé un plan de vol ou qui est connu des services de la circulation aérienne; et
- c) à tout aéronef que l'on sait ou croit être l'objet d'une intervention illicite.

4.2 Notification aux aéronefs évoluant à proximité d'un aéronef en état d'urgence

4.2.1 Lorsqu'un centre de services de la circulation aérienne a établi qu'un aéronef se trouve en difficulté, il en informe dès que possible les autres aéronefs se trouvant à proximité en précisant la nature du cas d'urgence, à l'exception des cas prévus au paragraphe 4.2.2.

⁵ *) 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 opérationnelle; et c) absence de phénomènes météorologiques significatifs.

- 4.2.2 Si toutefois le centre de services de la circulation aérienne sait ou croit qu'un aéronef fait l'objet d'une intervention illicite, il n'en sera pas fait mention dans les communications ATS air-sol à moins que cela n'ait été fait auparavant dans les échanges de communication avec l'aéronef en cause et que l'on soit certain que cette mention n'aggraverait pas la situation.

Chapitre 5 — Services liés à la météorologie — Observations d'aéronef et comptes-rendus par radiotéléphonie

5.1 Types d'observations d'aéronef

5.1.1 Les observations d'aéronef suivantes sont faites pendant toute phase du vol:

- a) observations spéciales d'aéronef; et
- b) autres observations exceptionnelles d'aéronef.

5.2 Observations spéciales d'aéronef

5.2.1 Des observations spéciales sont effectuées et rapportées par tout aéronef chaque fois que les conditions suivantes sont présentes ou observées:

- a) turbulences modérées ou sévères; ou
- b) givrage modéré ou sévère; ou
- c) onde orographique sévère; ou
- d) orages sans grêle, qui sont masqués, noyés, étalés ou en lignes de grain; ou
- e) orages avec grêle, qui sont masqués, noyés, étalés ou en lignes de grain; ou
- f) forte tempête de poussière ou de sable; ou
- g) nuage de cendres volcaniques; ou
- h) activité volcanique pré-éruptive ou éruption volcanique.

5.2.2 Les autorités compétentes définissent, si nécessaire, les autres conditions devant être rapportées par les aéronefs lorsqu'elles sont rencontrées ou observées.

5.3 Autres observations exceptionnelles d'aéronef

5.3.1 Lorsque d'autres conditions météorologiques sont rencontrées qui ne sont pas reprises au paragraphe 5.2.1, notamment le cisaillement de vent, et que le 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 commandant de bord en informe le centre de services de la circulation aérienne approprié dès que possible.

5.4 Compte-rendu des observations d'aéronef par radiotéléphonie

5.4.1 Les observations d'aéronef sont rapportées durant le vol au moment où elles sont faites ou dès que possible après qu'elles aient été faites.

5.4.2 Les observations d'aéronef sont transmises sous la forme de comptes-rendus en vol et satisfont aux spécifications techniques de l'appendice 5.

5.5 Échange de comptes-rendus en vol

- 5.5.1 Les centres ATS transmettent, dès que possible, les comptes-rendus en vols spéciaux et exceptionnels:
- a) aux autres aéronefs concernés;
 - b) au centre de veille météorologique (MWO) associé; et
 - c) aux autres centres ATS concernés.
- 5.5.2 Les transmissions aux aéronefs sont répétées régulièrement et poursuivies pendant un laps de temps déterminé par le centre ATS concerné.

APPENDICE 4 — CLASSES D'ESPACES AÉRIENS ATS — SERVICES FOURNIS ET EXIGENCES APPLICABLES AU VOL

(Partie B, Chapitre 1, paragraphe 1.2.1)

<i>Classe</i>	<i>Type de vol</i>	<i>Séparation fournie</i>	<i>Service fourni</i>	<i>Limitation de la vitesse (*)</i>	<i>Exigences en termes de communications radio</i>	<i>Radiotéléphonie bilatérale air-sol continue exigée</i>	<i>Soumis à une clairance ATC</i>
A	IFR uniquement	Tous les aéronefs	Service de contrôle de la circulation aérienne	Sans objet	Oui	Oui	Oui
B	IFR	Tous les aéronefs	Service de contrôle de la circulation aérienne	Sans objet	Oui	Oui	Oui
	VFR	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 la séparation des vols IFR; 2) Renseignements sur la circulation VFR/VFR (et avis d'évitement de trafic 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, renseignements sur la circulation des vols VFR (et avis d'évitement de trafic sur demande)	250 kts IAS en dessous de 3 050 m (10 000 ft) AMSL	Oui	Oui	Oui

<i>Classe</i>	<i>Type de vol</i>	<i>Séparation fournie</i>	<i>Service fourni</i>	<i>Limitation de la vitesse (*)</i>	<i>Exigences en termes de communications radio</i>	<i>Radiotéléphonie bilatérale air-sol continue exigée</i>	<i>Soumis à une clairance ATC</i>
	VFR	Néant	Renseignements sur la circulation IFR/VFR et VFR/VFR (et avis d'évitement de trafic 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, renseignements sur la circulation des vols VFR	250 kts IAS en dessous de 3 050 m (10 000 ft) AMSL	Oui	Oui	Oui
	VFR	Néant	Renseignements sur la circulation dans la mesure du possible	250 kts IAS en dessous de 3 050 m (10 000 ft) AMSL	Non (**)	Non (**)	Non
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

<i>Classe</i>	<i>Type de vol</i>	<i>Séparation fournie</i>	<i>Service fourni</i>	<i>Limitation de la vitesse (*)</i>	<i>Exigences en termes de communications radio</i>	<i>Radiotéléphonie bilatérale air-sol continue exigée</i>	<i>Soumis à une clairance ATC</i>
	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 FL 100 devrait être utilisé au lieu de 10 000 ft.

(**) Les pilotes maintiennent une veille radiotéléphonique air-sol continue et établissent une communication bilatérale, selon le cas, sur le canal de communication approprié en RMZ.

(***) Communications radiotéléphoniques air-sol obligatoires pour des vols participant au service consultatif. Les pilotes maintiennent une veille radiotéléphonique air-sol continue et établissent une communication bilatérale, selon le cas, sur le canal de communication approprié en RMZ.

APPENDICE 5

EXIGENCES EN MATIERE DE SERVICES DE LA NAVIGATION AERIENNE SPÉCIFICATIONS TECHNIQUES LIÉES 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 contiennent 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 dans la liste reprise à la partie B, chapitre 5, paragraphe 5.2.1.

2. DISPOSITIONS SPÉCIFIQUES LIÉES À L'ÉTABLISSEMENT D'UN COMPTE-RENDU RELATIF À LA PRESENCE 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 inclus.

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 centres de services de la circulation aérienne appropriés dès que possible, sauf si le commandant de bord sait que les centres des services de la circulation aérienne appropriés 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 délai 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:

PARTIE B

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

<p>Différence A11-01 OACI, annexe 11 Chapitre 2</p>	<p>Nouvelle disposition. Le règlement de l'Union, paragraphe 1.5.1.1.2, qui est fondé sur l'annexe 11 de l'OACI, paragraphe 2.24.1.1.1, Note, indique:</p> <p>1.5.1.1.2 Les exigences mentionnées aux points d) et e) s'appliquent également aux centres de services de la circulation aérienne informés conformément au point c).</p>
<p>Différence A11-02 OACI, annexe 11 Chapitre 2</p>	<p>Nouvelle disposition. Le règlement de l'Union, paragraphe 1.5.1.1.3, qui est fondé sur l'annexe 11 de l'OACI, paragraphe 2.24.1.1.2 et paragraphe 2.24.1.1, Note, indique:</p> <p>1.5.1.1.3 Lorsque la position de l'aéronef a été déterminée, le centre de services de la circulation aérienne:</p> <p>a) informe l'aéronef de sa position et des mesures correctives à prendre. Cet avis est fourni immédiatement lorsque l'ATS est informé d'une possibilité d'interception ou d'autres dangers pour la sécurité de l'aéronef; et</p> <p>b) fournit, en fonction des besoins, à d'autres centres de services de la circulation aérienne et aux organes militaires appropriés, des renseignements pertinents sur l'aéronef égaré ainsi que tous les avis qui ont été transmis à celui-ci.</p>
<p>Différence A11-03 OACI, annexe 11 Chapitre 2</p>	<p>Nouvelle disposition. Le règlement de l'Union, paragraphe 1.5.1.3, qui repose sur l'annexe 11 de l'OACI, paragraphe 2.23.3, Note 1 et paragraphe 2.24.1.3, indique:</p> <p>1.5.1.3 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 centre de services de la circulation aérienne considère qu'un aéronef égaré ou</p>

<p>Différence A11-04 OACI, annexe 11 Chapitre 3</p>	<p>non identifié peut faire l'objet d'une intervention illicite, l'autorité adéquate désignée par l'État en est immédiatement informée, conformément aux procédures adoptées localement.</p> <p>Nouvelle disposition. Le règlement de l'Union, paragraphe 2.2.2, indique:</p> <p>2.2.2 Les clairances délivrées par les centres de contrôle de la circulation aérienne assurent la séparation:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) entre tous les vols dans les espaces aériens de classes A et B; b) entre des vols IFR dans les espaces aériens de classes C, D et E; c) entre des vols IFR et des vols VFR dans un espace aérien de classe C; d) entre des vols IFR et des vols VFR spéciaux; e) entre des vols VFR spéciaux, sauf indication contraire de l'autorité compétente; <p>outre ce cas, 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 repris au point b) ci-dessus dans des espaces aériens de classes D et E, un vol peut obtenir une clairance 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.</p>
<p>Différence A11-05 OACI, annexe 11 Chapitre 3</p>	<p>Le règlement de l'Union, paragraphe 2.4.4.1, spécifie (avec l'ajout du texte souligné par rapport à la norme OACI, annexe 11, paragraphe 3.7.3.1):</p> <p>2.4.4 Répétition des clairances et des informations liées à la sécurité</p> <p>2.4.4.1 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:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) clairances de route ATC; b) 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</u>

<p>Différence A11-06 OACI, annexe 11 Chapitre 3</p>	<p><u>en surface</u> ou de la remonter; et</p> <p>c) piste en service, calage altimétrique, codes SSR, <u>canaux de communication nouvellement attribués</u>, instructions de niveau, instructions de cap et de vitesse; et</p> <p>d) niveaux de transition lorsqu'ils sont indiqués par le contrôleur ou figurent dans les messages ATIS.</p> <p>Le règlement de l'Union, paragraphe 2.4.4.1.1, spécifie (avec l'ajout du texte souligné par rapport à la norme OACI, annexe 11, paragraphe 3.7.3.1.1):</p> <p>2.4.4.1.1 Les autres autorisations ou instructions, y compris les autorisations conditionnelles et <u>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.</p> <p>Nouvelle disposition. Le règlement de l'Union, paragraphe 2.6, indique:</p>
<p>Différence A11-07 OACI, annexe 11 Chapitre 3</p>	<p>2.6 Vols VFR spéciaux en zones de contrôle</p> <p>2.6.1 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 vols médicaux, opérations de recherche et de sauvetage ainsi que de lutte contre l'incendie, les conditions additionnelles suivantes sont applicables:</p> <p>a) par le pilote:</p> <ul style="list-style-type: none"> i) absence de nuages et surface en vue; ii) la visibilité de vol n'est pas inférieure à 1 500 m ou, pour les hélicoptères, 800 m; iii) vitesse de 140 kts IAS, voire moins, pour laisser l'opportunité d'observer la circulation et de voir à temps les obstacles et ainsi éviter toute collision; et <p>b) par l'ATC:</p> <ul style="list-style-type: none"> i) de jour uniquement, sauf autorisation de l'autorité compétente; ii) la visibilité au sol n'est pas inférieure à 1 500 m ou, pour les hélicoptères, 800 m; iii) le plafond est d'au moins 180 m (600 ft).

<p>Différence A11-08 OACI, annexe 11 Chapitre 4</p>	<p>Nouvelle disposition. Le règlement de l'Union, paragraphe 3.1.2, qui repose sur l'annexe 11 de l'OACI, paragraphe 4.1.1, Note, indique:</p> <p>3.1.2 La réception du service d'information de vol ne dégage pas le commandant de bord d'un aéronef de ses responsabilités et ce dernier prendra la décision ultime concernant une modification suggérée du plan de vol.</p>
<p>Différence A3-01 OACI, annexe 3 Chapitre 5</p>	<p>Nouvelle disposition. Le règlement de l'Union, paragraphe 5.2.2, indique:</p> <p>5.2.2 Les autorités compétentes définissent, si nécessaire, les autres conditions devant être rapportées par les aéronefs lorsqu'elles sont rencontrées ou observées.</p>