

REPUBLIQUE DU CAMEROUN

Paix - Travail - Patrie

AUTORITE AERONAUTIQUE



REPUBLIC OF CAMEROON

Peace - Work - Fatherland

CAMEROON CIVIL AVIATION AUTHORITY

Avis de Proposition d'Amendement 2021-03

RMT.2018-03

**Projet d'arrêté fixant les exigences spécifiques applicables
à la fourniture des services de la circulation aérienne au
Cameroun**

17/05/2021



RÉSUMÉ

Le présent projet d'arrêté fixe les exigences spécifiques applicables à la fourniture des services de la circulation aérienne au Cameroun.

Les services de la circulation aérienne (ATS) ont pour objet principal, selon l'Annexe 11 de l'OACI, d'empêcher les collisions entre aéronefs, que ce soit pendant la circulation sur l'aire de manœuvre, le décollage, l'atterrissage, la phase en route ou l'exécution d'un circuit d'attente à l'aérodrome de destination. Cette Annexe porte également sur les moyens d'accélérer et de maintenir le débit ordonné de la circulation aérienne, ainsi que sur la diffusion des renseignements et avis nécessaires à l'exécution sûre et efficace des vols et sur les services d'alerte prévus pour les aéronefs en détresse.

Au Cameroun, l'Annexe 11 a été transposée dans le cadre juridique national par arrêté N°711/MINT du 08 juin 2006 portant organisation des services de circulation aérienne au Cameroun. Cet arrêté n'a connu aucune évolution depuis sa publication, bien que l'Annexe 11 ait enregistré dix (10) amendements entre 2006 et 2020.

Le projet de texte vise à mettre la réglementation sur les services de la circulation aérienne en conformité avec les normes et pratiques recommandées de l'Annexe 11 de l'OACI. Il opère également une restructuration du règlement pour améliorer sa lisibilité. Les changements apportés concernent notamment :

- l'introduction de nouvelles définitions et la mise à jour de certaines définitions déjà présentes dans l'arrêté N°711/MINT ;
- la mise à jour des dispositions relative à l'identification et la délimitation des zones interdites, réglementées et dangereuses ;
- l'introduction de dispositions relatives à la communication et à la surveillance basées sur la performance (PBCS) ;
- l'introduction d'exigences relatives à la gestion de la fatigue pour les contrôleurs de la circulation aérienne ;
- les amendements corrélatifs résultant de la refonte de l'Annexe 15 et de l'introduction des PANS-AIM (Doc 10066) de l'OACI ;
- l'introduction d'exigences relatives à l'exécution d'évaluations des risques de sécurité pour des activités qui présentent un danger potentiel pour les aéronefs civils ;
- la réglementation de la fourniture du service d'information de vol d'aérodrome (AFIS).

Le présent projet d'arrêté, qui abroge l'arrêté N°711/MINT cité supra, comporte cinq (05) articles et une (01) annexe complétée par quatre (04) appendices.



L'annexe, dénommée « Partie ATS », est organisée en quatre (04) sous-parties.

La Sous-partie A contient les définitions et abréviations utilisées dans cette annexe.

La Sous-partie B contient les exigences générales applicables à la fourniture des services de la circulation aérienne.

La Sous-partie C contient les exigences organisationnelles applicables à la fourniture des services de la circulation aérienne.

La Sous-partie D contient les exigences techniques applicables à la fourniture des services de la circulation aérienne.

ARRETE N° _____/A/MINT DU _____

**FIXANT LES EXIGENCES SPECIFIQUES APPLICABLES A LA FOURNITURE
DES SERVICES DE LA CIRCULATION AERIENNE AU CAMEROUN**

LE MINISTRE DES TRANSPORTS,

- Vu la Constitution ;
- Vu la Convention relative à l'aviation civile internationale, ratifiée le 15 janvier 1960 ;
- Vu le Règlement N°07/12-UEAC-006-CM-23 du 22 juillet 2012 portant adoption du Code de l'aviation civile des Etats membres de la CEMAC ;
- Vu le Code de l'aviation civile de la Communauté Economique et Monétaire de l'Afrique Centrale ;
- Vu la loi N°2013/010 du 24 juillet 2013 portant régime de l'aviation civile au Cameroun ;
- Vu le décret N°2011/408 du 09 décembre 2011 portant organisation du Gouvernement, modifié et complété par le décret N°2018/190 du 02 mars 2018 ;
- Vu le décret N°2012/250 du 1^{er} juin 2012 portant organisation du Ministère des Transports ;
- Vu le décret N°2018/190 du 02 mars 2018 modifiant et complétant certaines dispositions du décret N°2011/408 du 09 décembre 2011 portant organisation du Gouvernement ;
- Vu le décret N°2018/191 du 02 mars 2018 portant réaménagement du gouvernement ;
- Vu le décret N°2019/174 du 09 avril 2019 portant réorganisation de l'Autorité Aéronautique ;
- Vu le décret N°2003/2030 du 04 septembre 2003 portant définition, organisation et gestion de l'espace aérien camerounais ;
- Vu le décret N° _____ du 04 _____ portant réglementation de fourniture des services navigation aérienne dans l'espace aérien et sur le territoire camerounais ;

ARRÊTE :

Article 1^{er}.- (1) Le présent arrêté fixe les exigences spécifiques applicables à la fourniture des services de la circulation aérienne au Cameroun.

(2) L'annexe au présent arrêté en fait intégralement partie.

Article 2.- Le présent arrêté s'applique aux portions d'espace aérien et aux aérodromes où sont assurés des services de la circulation aérienne au bénéfice des aéronefs relevant de la circulation aérienne générale.

Article 3.- Les services de la circulation aérienne sont fournis conformément :

- aux dispositions de l'annexe au présent arrêté; et
- aux procédures pour les services de la navigation aérienne – Gestion du trafic aérien publiées par l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (Doc. 4444).

Article 4.- Le présent arrêté abroge toutes les dispositions antérieures contraires, notamment celles de l'arrêté N°711/MINT du 08 juin 2006 portant organisation des services de la circulation aérienne.

Article 5.- Le Directeur Général de l'Autorité Aéronautique est chargé de l'exécution du présent arrêté qui doit être enregistré, publié suivant la procédure d'urgence, puis inséré au journal officiel en français et en anglais./-

Yaoundé, le

LE MINISTRE DES TRANSPORTS,

Jean Ernest Masséna NGALLE BIBEHE

ANNEXE A L'ARRETE N° _____/A/MINT DU _____
FIXANT LES EXIGENCES SPECIFIQUES APPLICABLES A LA FOURNITURE
DES SERVICES DE LA CIRCULATION AERIENNE AU CAMEROUN
« PARTIE ATS »

TABLE DES MATIÈRES

SOUS-PARTIE A : Définitions et abréviations.....	1
Section 1: Définitions.....	1
Section 2: Abréviations	13
SOUS-PARTIE B : Exigences générales applicables à la fourniture des services de la circulation aérienne (ATS.GEN)	1
ATS.GEN.001 Objet des services de la circulation aérienne	1
ATS.GEN.005 Subdivision des services de la circulation aérienne.....	1
ATS.GEN.010 Détermination de la nécessité des services de la circulation aérienne.....	1
ATS.GEN.015 Désignation des portions d'espace aérien et des aérodromes contrôlés où les services de la circulation aérienne seront assurés.....	2
ATS.GEN.020 Classification des espaces aériens.....	2
ATS.GEN.025 Création et désignation des organismes assurant les services de la circulation aérienne.....	3
ATS.GEN.030 Spécifications relatives aux régions d'information de vol, aux régions de contrôle et aux zones de contrôle	4
ATS.GEN.035 Identification des organismes assurant les services de la circulation aérienne	5
ATS.GEN.040 Création et identification des routes ATS.....	6
ATS.GEN.045 Établissement des points de transition	6
ATS.GEN.050 Établissement et identification des points significatifs.....	6
ATS.GEN.055 Établissement et identification de parcours normalisés pour les aéronefs circulant à la surface.....	7
ATS.GEN.060 Données aéronautiques.....	7
ATS.GEN.065 Altitudes minimales de vol.....	7
ATS.GEN.070 Identification et délimitation des zones interdites, réglementées et dangereuses	7
ATS.GEN.075 Spécifications de communication, de navigation et de surveillance fondées sur les performances	8
SOUS-PARTIE C : Exigences organisationnelles applicables à la fourniture des services de la circulation aérienne (ATS.OR)	9
Section 1: Exigences générales.....	9

ATS.OR.100	Coordination entre l'exploitant d'aéronefs et les services de la circulation aérienne	9
ATS.OR.105	Coordination entre les exploitants d'aérodromes et les services de la circulation aérienne.....	9
ATS.OR.110	Coordination entre les autorités militaires et les prestataires de services de la circulation aérienne	9
ATS.OR.115	Coordination des activités qui présentent un danger potentiel pour les aéronefs civils en vol	10
ATS.OR.120	Coordination entre un prestataire de services de la circulation aérienne et prestataires de services météorologiques associés	10
ATS.OR.125	Coordination entre un prestataire de services de la circulation aérienne et un prestataire de services d'information aéronautique.....	11
ATS.OR.130	Importance de l'heure dans les services de la circulation aérienne	12
ATS.OR.135	Mesures d'exception	12
ATS.OR.140	Défaillance ou anomalie de systèmes ou d'équipements.....	12
ATS.OR.145	Fonctionnement du service du contrôle de la circulation aérienne	13
ATS.OR.150	Transfert de responsabilité du contrôle et transfert de communications	13
Section 2: Sécurité des services.....		14
ATS.OR.200	Système de management de la sécurité	14
ATS.OR.205	Évaluation de sécurité et assurance des changements du système fonctionnel.....	14
ATS.OR.210	Critères de sécurité.....	15
ATS.OR.215	Exigences en matière d'octroi des licences et de certification médicale applicables aux contrôleurs de la circulation aérienne	15
Section 3: Exigences spécifiques en matière de facteurs humains relatives aux prestataires de services de contrôle de la circulation aérienne		16
ATS.OR.300	Champ d'application	16
ATS.OR.305	Responsabilités des prestataires de services de contrôle de la circulation aérienne en ce qui concerne la consommation problématique de substances psychoactives par les contrôleurs de la circulation aérienne	16
ATS.OR.310	Stress	16
ATS.OR.315	Fatigue	17

ATS.OR.320 Limitations de temps de service.....	17
Section 4: Moyens de télécommunications nécessaires aux services de la circulation aérienne	18
ATS.OR.400 Service mobile aéronautique (communications air-sol) – Généralités	18
ATS.OR.405 Utilisation et disponibilité de la fréquence d’urgence	18
ATS.OR.410 Service mobile aéronautique (communications air-sol) – Service d’information de vol.....	19
ATS.OR.415 Service mobile aéronautique (communications air-sol) – Contrôle régional	19
ATS.OR.420 Service mobile aéronautique (communications air-sol) – Contrôle d’approche.....	19
ATS.OR.425 Service mobile aéronautique (communications air-sol) – Contrôle d’aérodrome	20
ATS.OR.430 Service fixe aéronautique (communications sol-sol) - Généralités	20
ATS.OR.435 Service fixe aéronautique (communications sol-sol) - Communications à l’intérieur d’une région d’information de vol	20
ATS.OR.440 Service fixe aéronautique (communications sol-sol) - Communications entre régions d’information de vol.....	23
ATS.OR.445 Communications pour le contrôle/gestion de la circulation des véhicules autres que les aéronefs sur les aires de manœuvre aux aérodromes	24
ATS.OR.450 Enregistrement automatique des données de surveillance.....	24
ATS.OR.455 Conservation des informations et données enregistrées	24
ATS.OR.460 Enregistrement des communications en arrière-plan et de l’ambiance sonore	25
Section 5: Renseignements nécessaires aux services de la circulation aérienne	25
ATS.OR.500 Renseignements météorologiques – Généralités	25
ATS.OR.505 Renseignements météorologiques pour les Centres d’information de vol et centres de contrôle régional	26
ATS.OR.510 Renseignements météorologiques pour le contrôle d’approche .	26
ATS.OR.515 Renseignements météorologiques pour les tours de contrôle d’aérodrome et les organismes AFIS.....	27
ATS.OR.520 Renseignements sur l’état des aérodromes et sur l’état	

opérationnel des installations et services associés	28
ATS.OR.525 Renseignements sur l'état opérationnel des services de navigation	28
ATS.OR.530 Renseignements sur les ballons libres non habités	28
ATS.OR.535 Renseignements sur les activités volcaniques	29
ATS.OR.540 Renseignements sur les « nuages » de matières radioactives et de produits chimiques toxiques.....	29
SOUS-PARTIE D : Exigences techniques applicables à la fourniture des services de la circulation aérienne (ATS.TR).....	30
Section 1: Exigences générales.....	30
ATS.TR.100 Langue de communication entre les organismes des services de la circulation aérienne	30
ATS.TR.105 Expression de la position de l'aéronef dans le plan vertical	30
ATS.TR.110 Détermination du niveau de transition	30
ATS.TR.115 Niveau de croisière minimal pour vols IFR	31
ATS.TR.120 Communication des renseignements sur le calage altimétrique .	31
ATS.TR.125 Suspension des vols VFR au-dessus et aux abords d'un aéroport	32
ATS.TR.130 Feux aéronautiques à la surface.....	32
ATS.TR.135 Services de surveillance ATS.....	32
Section 2: Service du contrôle de la circulation aérienne	34
ATS.TR.200 Application	34
ATS.TR.205 Fourniture du service de contrôle de la circulation aérienne.....	34
ATS.TR.210 Fonctionnement du service du contrôle de la circulation aérienne	35
ATS.TR.215 Choix et notification des minimums de séparation.....	36
ATS.TR.220 Application de la séparation en fonction de la turbulence de sillage	36
ATS.TR.225 Responsabilité du contrôle.....	37
ATS.TR.230 Transfert de contrôle.....	37
ATS.TR.235 Autorisations du contrôle de la circulation aérienne	39
ATS.TR.240 Gestion des courants de trafic aérien	42
ATS.TR.245 Contrôle de la circulation des personnes et des véhicules sur les	

aérodromes	43
ATS.TR.250 Renseignements sur la circulation essentielle et la circulation essentielle locale	43
ATS.TR.255 Choix de la piste en service	44
ATS.TR.260 Contrôle de la circulation de surface de l'aérodrome par faible visibilité	44
ATS.TR.265 Autorisation de vols VFR spéciaux	45
Section 3: Service d'information de vol.....	45
ATS.TR.300 Mise en œuvre.....	45
ATS.TR.305 Portée du service d'information de vol.....	45
ATS.TR.310 Diffusions du service d'information de vol pour l'exploitation.....	47
ATS.TR.315 Diffusions du service automatique d'information de région terminale par liaison vocale (ATIS-voix).....	47
ATS.TR.320 Service automatique d'information de région terminale par liaison de données (D-ATIS).....	48
ATS.TR.325 Service automatique d'information de région terminale (voix et/ou par liaison de données)	48
ATS.TR.330 ATIS destiné aux aéronefs à l'arrivée et au départ	49
ATS.TR.335 ATIS destiné aux aéronefs à l'arrivée	50
ATS.TR.340 ATIS destiné aux aéronefs au départ.....	51
Section 4: Service d'alerte	52
ATS.TR.400 Mise en œuvre.....	52
ATS.TR.405 Alerte des centres de coordination de sauvetage / centres secondaires de sauvetage.....	53
ATS.TR.410 Utilisation des installations de télécommunications.....	55
ATS.TR.415 Repérage sur carte de la position de l'aéronef en difficulté	55
ATS.TR.420 Notification à l'exploitant	55
ATS.TR.425 Notification aux aéronefs évoluant à proximité d'un aéronef en état d'urgence	56
Section 5: Gestion des situations d'urgence et fortuites.....	56
ATS.TR.500 Service à assurer aux aéronefs en cas d'urgence	56
ATS.TR.505 Situations fortuites en vol.....	56
Appendice 1 : Classes d'espace aérien ATS - services assurés et prescriptions de vol	

..... APP 1-1

Appendice 2 : Principes régissant l'identification des spécifications de navigation et l'identification des routes ATS à l'exception des itinéraires normalisés de départ et d'arrivée APP 2-1

APPENDICE 3 : Principes régissant l'identification des itinéraires normalisés de départ et d'arrivée et des procédures correspondantes..... APP 3-1

Appendice 4 : Principes régissant l'établissement et l'identification des points significatifs APP 4-1

SOUS-PARTIE A : DEFINITIONS ET ABREVIATIONS

Section 1: Définitions

Dans la présente annexe, les termes suivants ont la signification indiquée ci-après :

Accident: Événement lié à l'utilisation d'un aéronef, qui, dans le cas d'un aéronef habité, se produit entre le moment où une personne monte à bord avec l'intention d'effectuer un vol et le moment où toutes les personnes qui sont montées dans cette intention sont descendues, ou, dans le cas d'un aéronef non habité, qui se produit entre le moment où l'aéronef est prêt à manœuvrer en vue du vol et le moment où il s'immobilise à la fin du vol et où le système de propulsion principal est arrêté, et au cours duquel:

- a) une personne est mortellement ou grièvement blessée du fait qu'elle se trouve:
 - dans l'aéronef, ou
 - en contact direct avec une partie quelconque de l'aéronef, y compris les parties qui s'en sont détachées, ou
 - directement exposée au souffle des réacteurs,

sauf s'il s'agit de lésions dues à des causes naturelles, de blessures infligées à la personne par elle-même ou par d'autres ou de blessures subies par un passager clandestin caché hors des zones auxquelles les passagers et l'équipage ont normalement accès; ou

- b) l'aéronef subit des dommages ou une rupture structurelle:
 - qui altèrent ses caractéristiques de résistance structurelle, de performances ou de vol, et
 - qui normalement devraient nécessiter une réparation importante ou le remplacement de l'élément endommagé,

sauf s'il s'agit d'une panne de moteur ou d'avaries de moteur, lorsque les dommages sont limités à un seul moteur, (y compris ses capotages ou ses accessoires), aux hélices, aux extrémités d'ailes, aux antennes, aux sondes, aux girouettes d'angle d'attaque, aux pneus, aux freins, aux roues, aux carénages, aux panneaux, aux trappes de train d'atterrissage, aux pare-brise, au revêtement de fuselage (comme de petites entailles ou perforations ou de dommages mineurs aux pales de rotor principal, aux pales de rotor anticouple, au train d'atterrissage et ceux causés par de la grêle ou des impacts d'oiseaux (y compris les perforations du radôme); ou

- c) l'aéronef a disparu ou est totalement inaccessible.

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

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

Aérodrome contrôlé : Aérodrome où le service du contrôle de la circulation aérienne est assuré au bénéfice de la circulation d'aérodrome.

Aérodrome de dégagement : Aérodrome vers lequel un aéronef peut poursuivre son vol lorsqu'il devient impossible ou inopportun de poursuivre le vol ou d'atterrir à l'aérodrome d'atterrissage prévu, où les services et installations nécessaires sont disponibles, où les exigences de l'aéronef en matière de performances peuvent être respectées et qui sera opérationnel à l'heure d'utilisation prévue. On distingue les aérodromes de dégagement suivants:

Aérodrome de dégagement au décollage : Aérodrome de dégagement où un aéronef peut atterrir si cela devient nécessaire peu après le décollage et qu'il n'est pas possible d'utiliser l'aérodrome de départ.

Aérodrome de dégagement en route : Aérodrome de dégagement où un aéronef peut atterrir si un déroutement devient nécessaire pendant la phase en route.

Aérodrome de dégagement à destination : Aérodrome de dégagement où un aéronef peut atterrir s'il devient impossible ou inopportun d'utiliser l'aérodrome d'atterrissage prévu.

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

Aéronef égaré : Aéronef qui s'est écarté sensiblement de sa trajectoire prévue ou qui signale qu'il ne connaît pas sa position.

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.

Aire de manœuvre : Partie d'un aérodrome à utiliser pour les décollages, les atterrissages et la circulation des aéronefs à la surface, à l'exclusion des aires de trafic.

Aire de mouvement : Partie d'un aérodrome à utiliser pour les décollages, les atterrissages et la circulation des aéronefs à la surface, et qui comprend l'aire de manœuvre et les aires de trafic.

Aire de trafic : Aire définie, sur un aérodrome terrestre, destinée aux aéronefs pendant l'embarquement ou le débarquement des voyageurs, le chargement ou le déchargement de la poste ou du fret, l'avitaillement ou la reprise de carburant, le stationnement ou l'entretien.

ALERFA : Expression conventionnelle désignant une phase d'alerte.

Altitude : Distance verticale entre un niveau, un point ou un objet assimilé à un point, et le niveau moyen de la mer (MSL).

Approche finale : Partie d'une procédure d'approche aux instruments qui commence

au repère ou point spécifié d'approche finale ou, lorsque ce repère ou ce point ne sont pas spécifiés :

- a) à la fin du dernier virage conventionnel, virage de base ou virage en rapprochement d'une procédure d'attente en hippodrome, si celle-ci est spécifiée; ou
- b) au point d'interception de la dernière route spécifiée dans la procédure d'approche;

et qui se termine en un point situé au voisinage d'un aéroport et à partir duquel:

- a) un atterrissage peut être exécuté; ou
- b) une procédure d'approche interrompue est amorcée.

Autorisation du contrôle de la circulation aérienne : Autorisation accordée à un aéronef de manœuvrer dans des conditions spécifiées par un organisme de contrôle de la circulation aérienne.

Autorisation en aval : Autorisation délivrée à un aéronef par un organisme de contrôle de la circulation aérienne qui n'est pas l'autorité de contrôle actuelle de cet aéronef.

Bureau de piste des services de la circulation aérienne : Organisme chargé de recevoir des comptes rendus concernant les services de la circulation aérienne et des plans de vol soumis avant le départ.

Bureau NOTAM international : Tout bureau désigné par un État pour échanger des NOTAM sur le plan international.

Calendrier : Système de référence temporel discret qui sert de base à la définition de la position temporelle avec une résolution de un jour (ISO 19108).

Calendrier grégorien : Calendrier d'usage courant. Introduit en 1582 pour définir une année qui soit plus proche de l'année tropique que celle du calendrier julien.

Capacité déclarée : Mesure de l'aptitude du système ATC, ou de l'un quelconque de ses sous-systèmes ou positions d'utilisation, à fournir un service aux aéronefs dans le cadre des activités normales. Elle est exprimée en fonction du nombre d'aéronefs qui entrent dans une portion spécifiée de l'espace aérien dans un temps donné, compte dûment tenu des conditions météorologiques, de la configuration, du personnel et des moyens de l'organisme ATC ainsi que de tout autre facteur qui peut influencer sur la charge de travail du contrôleur chargé de l'espace aérien considéré.

Centre de contrôle régional : Organisme chargé d'assurer le service du contrôle de la circulation aérienne pour les vols contrôlés dans les régions de contrôle relevant de son autorité.

Centre de coordination de sauvetage: Organisme chargé d'assurer l'organisation efficace des services de recherches et de sauvetage et de coordonner les opérations à l'intérieur d'une région de recherches et de sauvetage.

Centre d'information de vol : Organisme chargé d'assurer le service d'information de vol et le service d'alerte.

Centre météorologique : Centre désigné pour procurer l'assistance météorologique à la navigation aérienne internationale.

Circulation aérienne : Ensemble des aéronefs en vol et des aéronefs évoluant sur l'aire de manœuvre d'un aéroport.

Circulation à la surface : Déplacement d'un aéronef, par ses propres moyens, à la surface d'un aéroport, à l'exclusion des décollages et des atterrissages.

Circulation d'aéroport : Ensemble de la circulation sur l'aire de manœuvre d'un aéroport et des aéronefs évoluant aux abords de cet aéroport.

Circulation essentielle : Ensemble des aéronefs en vol contrôlé pour lesquels le contrôle de la circulation aérienne assure la séparation mais qui, relativement à un aéronef particulier en vol contrôlé, ne sont pas ou ne seront pas séparés des autres aéronefs en vol contrôlé par le minimum de séparation approprié.

Classification de l'intégrité (données aéronautiques) : Classification basée sur le risque que peut entraîner l'utilisation de données altérées. Les données aéronautiques sont classées comme suit :

- a) données ordinaires : données dont l'utilisation, si elles sont altérées, entraîne une très faible probabilité que la poursuite du vol et l'atterrissage d'un aéronef comportent un risque sérieux de catastrophe ;
- c) données essentielles : données dont l'utilisation, si elles sont altérées, entraîne une faible probabilité que la poursuite du vol et l'atterrissage d'un aéronef comportent un risque sérieux de catastrophe ;
- d) données critiques : données dont l'utilisation, si elles sont altérées, entraîne une forte probabilité que la poursuite du vol et l'atterrissage d'un aéronef comportent un risque sérieux de catastrophe.

Communication basée sur la performance: Communication basée sur les spécifications de performance appliquées à la fourniture des services de la circulation aérienne.

Communications air-sol : Communications bilatérales entre aéronefs et stations ou points au sol.

Communications contrôleur-pilote par liaison de données: Moyen de communication par liaison de données pour les communications ATC entre le contrôleur et le pilote.

Communications par liaison de données : Mode de communication dans lequel l'échange des messages se fait par liaison de données.

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.

Conditions météorologiques de vol aux instruments : Conditions météorologiques, exprimées en fonction de la visibilité, de la distance par rapport aux nuages et du plafond, inférieures aux minimums spécifiés pour les conditions météorologiques de vol à vue.

Conditions météorologiques de vol à vue : Conditions météorologiques, exprimées en fonction de la visibilité, de la distance par rapport aux nuages et du plafond, égales ou supérieures aux minimums spécifiés.

Contrôle d'aérodrome : Service du contrôle de la circulation aérienne pour la circulation d'aérodrome.

Contrôle d'approche : Service du contrôle de la circulation aérienne pour les aéronefs en vol contrôlé à l'arrivée ou au départ.

Contrôle régional : Service du contrôle de la circulation aérienne pour les aéronefs en vol contrôlé à l'intérieur des régions de contrôle.

DETRESFA : Expression conventionnelle désignant une phase de détresse.

Espace aérien à service consultatif : Espace aérien de dimensions définies, ou route désignée, où le service consultatif de la circulation aérienne est assuré.

Espace aérien contrôlé : Espace aérien de dimensions définies à l'intérieur duquel le service du contrôle de la circulation aérienne est assuré selon la classification des espaces aériens.

Espaces aériens des services de la circulation aérienne : Espaces aériens de dimensions définies, désignés par une lettre de l'alphabet, à l'intérieur desquels des types précis de vol sont autorisés et pour lesquels il est spécifié des services de la circulation aérienne et des règles d'exploitation.

Exploitant : Personne, organisme ou entreprise qui se livre ou propose de se livrer à l'exploitation d'un ou de plusieurs aéronefs.

Fatigue : Etat physiologique qui se caractérise par une diminution des capacités mentales ou physiques due à un manque de sommeil, à une période d'éveil prolongée, à une phase du rythme circadien ou à la charge de travail (mental ou physique, ou les deux), qui peut réduire la vigilance d'un individu et sa capacité à exécuter ses tâches en toute sécurité;

Gestion des courants de trafic aérien: Service destiné à contribuer à la sécurité, à l'ordre et à la rapidité de l'écoulement de la circulation aérienne en faisant en sorte que la capacité ATC soit utilisée au maximum et que le volume de trafic soit compatible avec les capacités déclarées par l'autorité ATS compétente.

Hauteur : Distance verticale entre un niveau, un point ou un objet assimilé à un point, et un niveau de référence spécifié.

IFR : Abréviation utilisée pour désigner les règles de vol aux instruments.

IMC : Abréviation utilisée pour désigner les conditions météorologiques de vol aux instruments.

INCERFA : Expression conventionnelle désignant une phase d'incertitude.

Incident : Evènement, autre qu'un accident, lié à l'utilisation d'un aéronef, qui compromet ou pourrait compromettre la sécurité de l'exploitation.

Information de circulation : Renseignements donnés à un pilote par un organisme des services de la circulation aérienne pour l'avertir que d'autres aéronefs, dont la présence est connue ou observée, peuvent se trouver à proximité de sa position ou de sa route prévue, afin de l'aider à éviter une collision.

Intégrité des données (niveau d'assurance) : Degré d'assurance qu'une donnée aéronautique et sa valeur n'ont pas été perdues ou altérées depuis leur création ou leur modification autorisée.

Limite d'autorisation : Point jusqu'où est valable une autorisation du contrôle de la circulation aérienne accordée à un aéronef.

Membre d'équipage de conduite : Membre d'équipage titulaire d'une licence, chargé d'exercer des fonctions essentielles à la conduite d'un aéronef pendant une période de service de vol.

Moyens de communication « omnibus » : Moyens de communication permettant de tenir, entre trois points ou plus simultanément, des conversations verbales directes.

Moyens de communication par téléimpression : Moyens de communication permettant d'enregistrer automatiquement à chaque extrémité d'un circuit, sous forme imprimée, tous les messages transmis sur ce circuit.

Navigation de surface: Méthode de navigation permettant le vol sur n'importe quelle trajectoire voulue dans les limites de la couverture d'aides de navigation basées au sol ou dans l'espace, ou dans les limites des possibilités d'une aide autonome, ou grâce à une combinaison de ces moyens.

Navigation fondée sur les performances : Navigation de surface fondée sur des exigences en matière de performances que doivent respecter des aéronefs volant sur une route ATS, selon une procédure d'approche aux instruments ou dans un espace aérien désigné.

Niveau : Terme générique employé pour indiquer la position verticale d'un aéronef en vol et désignant, selon le cas, une hauteur, une altitude ou un niveau de vol.

Niveau de croisière : Niveau auquel un aéronef se maintient pendant une partie appréciable d'un vol.

Niveau de vol : Surface isobare, liée à une pression de référence spécifiée, soit 1 013,2 hectopascals (hPa) et séparée des autres surfaces analogues par des intervalles de pression spécifiés.

NOTAM : Avis diffusé par télécommunication et donnant, sur l'établissement, l'état ou

la modification d'une installation, d'un service, d'une procédure aéronautique, ou d'un danger pour la navigation aérienne, des renseignements qu'il est essentiel de communiquer à temps au personnel chargé des opérations aériennes.

Obstacle : Tout ou partie d'un objet fixe (temporaire ou permanent) ou mobile :

- a) qui est situé sur une aire destinée à la circulation des aéronefs à la surface ; ou
- b) qui fait saillie au-dessus d'une surface définie destinée à protéger les aéronefs en vol ; ou
- c) qui se trouve à l'extérieur d'une telle surface définie et qui est jugé être un danger pour la navigation aérienne.

Organisme accepteur : Le prochain organisme de contrôle de la circulation aérienne à prendre en charge un aéronef

Organisme de contrôle d'approche : Organisme chargé d'assurer le service du contrôle de la circulation aérienne aux aéronefs en vol contrôlé arrivant à un ou plusieurs aérodromes ou partant de ces aérodromes.

Organisme de contrôle de la circulation aérienne : Terme générique désignant, selon le cas, un centre de contrôle régional, un organisme de contrôle d'approche ou une tour de contrôle d'aérodrome.

Organisme des services de la circulation aérienne : Terme générique désignant, selon le cas, un organisme de contrôle de la circulation aérienne, un centre d'information de vol ou un bureau de piste des services de la circulation aérienne.

Organisme des services de recherches et de sauvetage : Terme générique désignant, selon le cas, un centre de coordination de sauvetage, un centre secondaire de sauvetage ou un poste d'alerte.

Organisme transféreur : Organisme de contrôle de la circulation aérienne en train de transférer à l'organisme suivant, le long de la route, la responsabilité d'assurer à un aéronef le service du contrôle de la circulation aérienne.

Pause : Plage de temps pendant la période de service au cours de laquelle un contrôleur de la circulation aérienne n'est pas tenu d'exécuter ses fonctions, à des fins de récupération.

Performances humaines : Capacités et limites de l'être humain qui ont une incidence sur la sécurité et l'efficacité des opérations aéronautiques.

Période de service : Période qui commence au moment où un contrôleur de la circulation aérienne est tenu par un prestataire de services de la circulation aérienne de se présenter pour le service ou de prendre son service, et qui se termine au moment où il est dégagé de tout service.

Période libre : Période continue et définie, qui précède et suit une période de service, pendant laquelle le contrôleur de la circulation aérienne est dégagé de tout service.

Phase critique : Terme générique qui désigne, selon le cas, la phase d'incertitude, la phase d'alerte ou la phase de détresse.

Phase d'alerte : Situation dans laquelle on peut craindre pour la sécurité d'un aéronef et de ses occupants.

Phase de détresse : Situation dans laquelle il y a tout lieu de penser qu'un aéronef et ses occupants sont menacés d'un danger grave et imminent et qu'ils ont besoin d'un secours immédiat.

Phase d'incertitude : Situation dans laquelle il y a lieu de douter de la sécurité d'un aéronef et de ses occupants.

Pilote commandant de bord : Pilote désigné par l'exploitant, ou par le propriétaire dans le cas de l'aviation générale, comme étant celui qui commande à bord et qui est responsable de l'exécution sûre du vol.

Piste : Aire rectangulaire définie, sur un aérodrome terrestre, aménagée afin de servir au décollage et à l'atterrissage des aéronefs

Plan de vol : Ensemble de renseignements spécifiés au sujet d'un vol projeté ou d'une partie d'un vol, transmis aux organismes des services de la circulation aérienne :

Point de cheminement : Emplacement géographique spécifié utilisé pour définir une route à navigation de surface ou la trajectoire d'un aéronef utilisant la navigation de surface. Les points de cheminement sont désignés comme suit:

Point de cheminement par le travers : Point de cheminement qui nécessite une anticipation du virage de manière à intercepter le segment suivant d'une route ou d'une procédure ; ou

Point de cheminement à survoler : Point de cheminement auquel on amorce un virage pour rejoindre le segment suivant d'une route ou d'une procédure.

Point de compte rendu : Emplacement géographique déterminé, par rapport auquel la position d'un aéronef peut être signalée.

Point de transfert de contrôle : Point défini situé le long de la trajectoire de vol d'un aéronef où la responsabilité d'assurer les services du contrôle de la circulation aérienne à cet aéronef est transférée d'un organisme de contrôle ou d'un poste de contrôle à l'organisme ou au poste suivant.

Point de transition : Point où un aéronef navigant sur un tronçon de route ATS défini par référence à des radiophares omnidirectionnels à très haute fréquence doit en principe transférer sa principale référence de navigation de l'installation située en arrière de l'aéronef à la première installation située devant lui.

Point significatif : Emplacement géographique spécifié utilisé pour définir une route ATS ou la trajectoire d'un aéronef, ainsi que pour les besoins de la navigation et des services de la circulation aérienne.

Portée visuelle de piste : Distance jusqu'à laquelle le pilote d'un aéronef placé sur

l'axe de la piste peut voir les marques ou les feux qui délimitent la piste ou qui balisent son axe.

Précision des données : Degré de conformité entre une valeur mesurée ou estimée et la valeur réelle.

Prévision : Exposé de conditions météorologiques prévues pour une heure ou une période définies et pour une zone ou une partie d'espace aérien déterminées.

Principes des facteurs humains : Principes qui s'appliquent à la conception, à la certification, à la formation, aux opérations et à la maintenance aéronautiques et qui visent à assurer la sécurité de l'interface entre l'être humain et les autres composantes des systèmes par une prise en compte appropriée des performances humaines.

Prestataire compétent des services de la circulation aérienne : Autorité appropriée désignée par l'État chargé de fournir les services de la circulation aérienne dans un espace aérien donné.

Publication d'information aéronautique : Publication d'un État, ou éditée par décision d'un État, renfermant des informations aéronautiques de caractère durable et essentielles à la navigation aérienne.

Radiotéléphonie : Mode de radiocommunication prévu principalement pour l'échange d'informations vocales.

Région de contrôle : Espace aérien contrôlé situé au-dessus d'une limite déterminée par rapport à la surface.

Région de contrôle terminale : Région de contrôle établie, en principe, au carrefour de routes ATS aux environs d'un ou de plusieurs aérodromes importants.

Région d'information de vol : Espace aérien de dimensions définies à l'intérieur duquel le service d'information de vol et le service d'alerte sont assurés.

Renseignements AIRMET : Renseignements établis et communiqués par un centre de veille météorologique, concernant l'apparition effective ou prévue de phénomènes météorologiques en route spécifiés qui peuvent affecter la sécurité des vols exécutés à basse altitude et qui ne sont pas déjà inclus dans les prévisions destinées auxdits vols dans la région d'information de vol concernée ou l'une de ses sous-régions.

Renseignements SIGMET : Renseignements établis et communiqués par un centre de veille météorologique, concernant l'occurrence effective ou prévue de phénomènes météorologiques en route spécifiés et d'autres phénomènes touchant l'atmosphère qui peuvent affecter la sécurité de l'exploitation aérienne.

Route : Projection à la surface de la terre de la trajectoire d'un aéronef, trajectoire dont l'orientation, en un point quelconque, est généralement exprimée en degrés par rapport au nord (vrai, magnétique ou grille).

Route à navigation de surface : Route ATS établie à l'usage des aéronefs qui peuvent utiliser la navigation de surface.

Route à service consultatif : Route désignée le long de laquelle le service consultatif de la circulation aérienne est assuré.

Route ATS : Route déterminée destinée à canaliser la circulation pour permettre d'assurer les services de la circulation aérienne.

Service : Toute tâche qu'un contrôleur de la circulation aérienne est tenu par le prestataire de services de la circulation aérienne d'accomplir. Comprend les tâches effectuées pendant le temps en poste, les tâches administratives et la formation.

Service automatique d'information de région terminale : Service assuré dans le but de fournir automatiquement et régulièrement des renseignements à jour aux aéronefs à l'arrivée et au départ, tout au long de la journée ou d'une partie déterminée de la journée :

Service automatique d'information de région terminale par liaison de données (D-ATIS) : Service ATIS assuré au moyen d'une liaison de données.

Service automatique d'information de région terminale par liaison vocale (ATIS-voix) : Service ATIS assuré au moyen de diffusions vocales continues et répétées.

Service consultatif de la circulation aérienne : Service fourni à l'intérieur de l'espace aérien à service consultatif aux fins d'assurer, autant que possible, l'espacement des avions volant conformément à un plan de vol IFR.

Service d'alerte : Service assuré dans le but d'alerter les organismes appropriés lorsque des aéronefs ont besoin de l'aide des organismes de recherches et de sauvetage et de prêter à ces organismes le concours nécessaire.

Service de gestion d'aire de trafic : Service fourni pour assurer la régulation des activités et des mouvements des aéronefs et des autres véhicules sur une aire de trafic.

Service de la circulation aérienne : Terme générique désignant, selon le cas, le service d'information de vol, le service d'alerte, le service consultatif de la circulation aérienne, le service du contrôle de la circulation aérienne (contrôle régional, contrôle d'approche ou contrôle d'aérodrome).

Service de radionavigation : Service fournissant des informations de guidage ou des données de position au moyen d'une ou de plusieurs aides radio à la navigation pour assurer l'efficacité et la sécurité de l'exploitation des aéronefs.

Service d'information de vol : Service assuré dans le but de fournir les avis et les renseignements utiles à l'exécution sûre et efficace des vols.

Service d'information de vol d'aérodrome : Service d'information de vol et le service d'alerte pour la circulation d'aérodrome sur un aérodrome.

Service du contrôle de la circulation aérienne : Service assuré dans le but :

- a) d'empêcher:

- 1) les abordages entre aéronefs;
 - 2) les collisions, sur l'aire de manœuvre, entre les aéronefs et des obstacles;
- b) d'accélérer et de régulariser la circulation aérienne.

Service fixe aéronautique : Service de télécommunications entre points fixes déterminés, prévu essentiellement pour la sécurité de la navigation aérienne et pour assurer la régularité, l'efficacité et l'économie d'exploitation des services aériens.

Service mobile aéronautique : Service mobile entre stations aéronautiques et stations d'aéronef, ou entre stations d'aéronef, auquel les stations d'engin de sauvetage peuvent également participer; les stations de radiobalise de localisation des sinistres peuvent également participer à ce service sur des fréquences de détresse et d'urgence désignées.

Spécification de navigation : Ensemble de conditions à remplir par un aéronef et un équipage de conduite pour l'exécution de vols en navigation fondée sur les performances dans un espace aérien défini. Il y a deux types de spécification de navigation:

Spécification RNAV (navigation de surface) : Spécification de navigation fondée sur la navigation de surface qui ne prévoit pas une obligation de surveillance et d'alerte en ce qui concerne les performances et qui est désignée par le préfixe RNAV (p. ex. RNAV 5, RNAV 1).

Spécification RNP (qualité de navigation requise) : Spécification de navigation fondée sur la navigation de surface qui prévoit une obligation de surveillance et d'alerte en ce qui concerne les performances et qui est désignée par le préfixe RNP (p. ex. RNP 4, RNP APCH).

Spécification de performance de communication requise : Ensemble d'exigences applicables à la fourniture d'un service de la circulation aérienne, et équipement sol, capacité embarquée et opérations connexes nécessaires à la prise en charge de la communication basée sur la performance.

Spécification de performance de surveillance : Ensemble d'exigences applicables à la fourniture d'un service de la circulation aérienne, et équipement sol, capacité embarquée et opérations connexes nécessaires à la prise en charge de la surveillance basée sur la performance.

Station de télécommunications aéronautiques : Station du service des télécommunications aéronautiques.

Stress : Résultats ressentis par un individu lorsqu'il est confronté à une cause potentielle (« facteur de stress ») de modification des performances humaines ; L'expérience du facteur de stress peut influencer sur les performances de l'individu de manière négative (détresse), neutre ou positive (eustress), sur la base de la perception par l'individu de sa capacité à gérer le facteur de stress.

Stress dû à un incident critique : Manifestation de réactions émotionnelles,

physiques et/ou comportementales inhabituelles et/ou excessives chez un individu à la suite d'un événement inattendu, d'un accident ou d'un incident.

Substances psychoactives : Alcool, opioïdes, cannabinoïdes, sédatifs et hypnotiques, cocaïne, autres psychostimulants, hallucinogènes et solvants volatils. Le café et le tabac sont exclus.

Suggestion de manœuvre d'évitement : Suggestion d'un organisme des services de la circulation aérienne au pilote d'un aéronef pour l'aider à éviter une collision en lui indiquant les manœuvres à exécuter.

Surveillance basée sur la performance : Surveillance basée sur les spécifications de performance appliquées à la fourniture des services de la circulation aérienne.

Surveillance dépendante automatique en mode diffusion : Moyen par lequel des aéronefs, des véhicules d'aérodrome et d'autres objets peuvent automatiquement transmettre et/ou recevoir des données telles que des données d'identification, de position et autres, selon les besoins, sur une liaison de données fonctionnant en mode diffusion.

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

Système anticollision embarqué : Système embarqué qui, au moyen des signaux du transpondeur de radar secondaire de surveillance (SSR) et indépendamment des systèmes sol, renseigne le pilote sur les aéronefs dotés d'un transpondeur SSR qui risquent d'entrer en conflit avec son aéronef.

Système de gestion de la sécurité : Approche systémique de la gestion de la sécurité comprenant les structures organisationnelles, responsabilités, politiques et procédures nécessaires.

Système de gestion des risques de fatigue : Moyen dirigé par des données qui permet de surveiller et de gérer en continu les risques de sécurité liés à la fatigue, basé sur des principes et des connaissances scientifiques ainsi que sur l'expérience opérationnelle, qui vise à faire en sorte que le personnel concerné s'acquitte de ses fonctions avec un niveau de vigilance satisfaisant.

Tableau de service : Plan d'attribution des périodes de service et périodes libres aux contrôleurs de la circulation aérienne, pour un temps donné).

Temps en poste : Temps pendant lequel un contrôleur de la circulation aérienne exerce les privilèges de la licence de contrôleur de la circulation aérienne à un poste opérationnel.

Tour de contrôle d'aérodrome : Organisme chargé d'assurer le service du contrôle de la circulation aérienne pour la circulation d'aérodrome.

VFR : Abréviation utilisée pour désigner les règles de vol à vue.

Virage de base : Virage exécuté par un aéronef au cours de l'approche initiale, entre l'extrémité de la trajectoire d'éloignement et le début de la trajectoire d'approche intermédiaire ou finale. Ces deux trajectoires ne sont pas exactement opposées.

VMC : Abréviations utilisées pour désigner les conditions météorologiques de vol à vue. Voie aérienne. Région de contrôle ou portion de région de contrôle présentant la forme d'un couloir.

Voie aérienne : Région de contrôle ou portion de région de contrôle présentant la forme d'un couloir.

Vol contrôlé : Tout vol exécuté conformément à une autorisation du contrôle de la circulation aérienne.

Vol IFR : Vol effectué conformément aux règles de vol aux instruments.

Vol VFR : Vol effectué conformément aux règles de vol à vue.

Vol VFR spécial : Vol VFR autorisé par le contrôle de la circulation aérienne à l'intérieur d'une zone de contrôle dans des conditions météorologiques inférieures aux conditions VMC.

Zone dangereuse : Espace aérien, de dimensions définies, à l'intérieur duquel des activités dangereuses pour le vol des aéronefs peuvent se dérouler pendant des périodes spécifiées.

Zone de contrôle : Espace aérien contrôlé s'étendant verticalement à partir de la surface jusqu'à une limite supérieure spécifiée.

Zone interdite : Espace aérien, de dimensions définies, au-dessus du territoire ou des eaux territoriales d'un État, dans les limites duquel le vol des aéronefs est interdit.

Zone réglementée : Espace aérien, de dimensions définies, au-dessus du territoire ou des eaux territoriales d'un État, dans les limites duquel le vol des aéronefs est subordonné à certaines conditions spécifiées

Section 2: Abréviations

ACAS Systèmes Anticollision Embarqués (*Airborne Collision Avoidance System*)

ADS-B Surveillance dépendante automatique en mode diffusion (*Automatic Dependent Surveillance - Broadcast*)

ADS-C Surveillance dépendante automatique en mode contrat (*Automatic Dependent Surveillance - Contract*)

AFIS Service d'information de vol d'aérodrome (*Aerodrome Flight Information Service*)

AFS Service Fixe Aéronautique (*Aeronautical fixed service*)

AIP	Publication d'information aéronautique (<i>Aeronautical Information Publication</i>)
AIRAC	Régularisation et contrôle de la diffusion des renseignements aéronautiques (<i>Aeronautical Information Regulation And Control</i>)
AIRMET	(<i>AIRman's METeorological Information</i>)
ALERFA	Phase d'alerte (<i>Alert phase</i>)
APCH	Approche (<i>Approach</i>)
ATC	Contrôle de la Circulation Aérienne (<i>Air Traffic Control</i>)
ATFM	Gestion des courants de trafic aérien (<i>Air Traffic Flow Management</i>)
ATIS	Service automatique d'information de région terminale (<i>Automatic Terminal Information Service</i>)
ATS	Service de la circulation aérienne (<i>Air Traffic Service</i>)
CPDLC	Communications contrôleur-pilote par liaison de données (<i>Controller-Pilot Data Link Communications</i>)
DETRESFA	Phase de détresse (<i>Distress phase</i>)
ELT	Émetteurs de localisation d'urgence (<i>Emergency Locator Transmitter</i>)
FIR	Région d'information de vol (<i>Flight Information Region</i>)
FRMS	Systèmes de gestion des risques de fatigue (<i>Fatigue Risk Management System</i>)
IFR	Règles de vol aux instruments (<i>Instrument Flight Rules</i>)
ILS	Système d'atterrissage aux instruments (<i>Instrument Landing System</i>)
IMC	Conditions météorologiques de vol aux instruments (<i>Instrument Meteorological Conditions</i>)
INCERFA	Phase d'incertitude (<i>Uncertainty phase</i>)
ISO	Organisation internationale de normalisation (<i>International Organization for Standardization</i>)
MLS	Système d'atterrissage hyperfréquences (<i>Microwave Landing System</i>)
MSL	Niveau moyen de la mer (<i>Mean Sea Level</i>)
NOTAM	Avis aux navigateurs aériens (<i>Notice to airmen</i>)
OFIS	Service d'information de vol pour l'exploitation (<i>Operational Flight Information System</i>)
PBC	Communication basée sur la performance (<i>Performance-Based Communication</i>)
PBN	Navigation fondée sur les performances (<i>Performance-Based Navigation</i>)

PBS	Surveillance basée sur la performance (<i>Performance-Based Surveillance</i>)
RADAR	(<i>R</i> Adio <i>D</i> etection <i>A</i> nd <i>R</i> anging)
RCC	Centre de coordination et de sauvetage (<i>Rescue Coordination Center</i>)
RCP	Spécification de performance de communication requise (<i>Required Communication Performance</i>)
RNAV	Navigation de surface (<i>Area navigation</i>)
RNP	Qualité de navigation requise (<i>Required Navigation Performance</i>)
RSP	Spécification de performance de surveillance requise (<i>Required Surveillance Performance</i>)
RVR	Portée visuelle de piste (<i>Runway Visual Range</i>)
SIGMET	(<i>S</i> IGNificant <i>M</i> ETEorological <i>I</i> nformation)
SMS	Système de gestion de la sécurité (<i>Safety Management System</i>)
SSR	Radar secondaire de surveillance (<i>Secondary Surveillance Radar</i>)
TMA	Région de contrôle terminale (<i>Terminal Control Area</i>)
UTC	Temps universel coordonné (<i>Coordinated Universal Time</i>)
VAAC	Centre d'avis en cendres volcaniques (<i>Volcanic Ash Advisory Center</i>)
VFR	Règles de vol à vue (<i>Visual Flight Rules</i>)
VHF	Bandes des très hautes fréquences (<i>Very High Frequency</i>)
VMC	Conditions météorologiques de vol à vue (<i>Visual Meteorological Conditions</i>)
VOR	VHF Omnidirectionnel (<i>VHF Omnidirectional Range</i>)

SOUS-PARTIE B : EXIGENCES GENERALES APPLICABLES A LA FOURNITURE DES SERVICES DE LA CIRCULATION AERIENNE (ATS.GEN)

ATS.GEN.001 Objet des services de la circulation aérienne

Les services de la circulation aérienne ont pour objet :

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

ATS.GEN.005 Subdivision des services de la circulation aérienne

Les services de la circulation aérienne comprennent trois services, définis ci-après :

- 1) Le service du contrôle de la circulation aérienne, correspondant aux fonctions définies aux points ATS.GEN.001 a), b) et c), ce service étant lui-même subdivisé en trois, de la façon suivante :
 - a) le contrôle régional : pour les vols contrôlés sauf pour les parties de ces vols indiquées aux points ATS.GEN.005 b) et c) ci-dessous, correspondant aux fonctions indiquées aux points ATS.GEN.001 a) et c) ;
 - b) le contrôle d'approche : pour les parties des vols contrôlés se rattachant à l'arrivée ou au départ, correspondant aux fonctions indiquées aux points ATS.GEN.001 a) et c);
 - c) le contrôle d'aérodrome : pour la circulation d'aérodrome sauf pour les parties des vols indiquées aux points ATS.GEN.005 b), correspondant aux fonctions indiquées au point ATS.GEN.001 a), b) et c).
- 2) Le service d'information de vol, correspondant aux fonctions indiquées au point ATS.GEN.001 d).
- 3) Le service d'alerte, correspondant aux fonctions indiquées au point ATS.GEN.005 e).

ATS.GEN.010 Détermination de la nécessité des services de la circulation aérienne

- 1) La nécessité des services de la circulation aérienne est déterminée par les considérations ci-après :
 - a) types de trafic en cause ;

- b) densité de la circulation aérienne ;
 - c) conditions atmosphériques ;
 - d) toutes autres conditions particulières.
- 2) L'emport de systèmes anticollision embarqués par des aéronefs évoluant dans une zone donnée ne constitue pas un facteur dans la détermination de la nécessité d'assurer des services de la circulation aérienne dans cette zone.

ATS.GEN.015 Désignation des portions d'espace aérien et des aérodromes contrôlés où les services de la circulation aérienne seront assurés

- 1) Lorsque des services de la circulation aérienne sont assurés dans des portions déterminées de l'espace aérien ou à des aérodromes déterminés, ces portions de l'espace aérien et ces aérodromes sont désignés suivant la nature des services de la circulation aérienne qui doivent être établis.
- 2) La désignation de portions déterminées d'espace aérien ou d'aérodromes déterminés est effectuée de la manière suivante :
- a) Régions d'information de vol : les portions d'espace aérien dans lesquelles il est décidé d'établir un service d'information de vol et un service d'alerte sont appelées régions d'information de vol.
 - b) Régions de contrôle et zones de contrôle :
 - i) les portions d'espace aérien dans lesquelles il est décidé d'établir un service du contrôle de la circulation aérienne pour les vols IFR sont appelées régions de contrôle ou zones de contrôle.
 - ii) les régions de contrôle et les zones de contrôle désignées font partie de la région d'information de vol à l'intérieur de laquelle elles sont établies.
 - c) Aérodromes contrôlés : les aérodromes pour lesquels il est décidé d'assurer le service du contrôle de la circulation aérienne pour la circulation d'aérodrome sont désignés comme aérodromes contrôlés.

ATS.GEN.020 Classification des espaces aériens

- 1) Les espaces aériens ATS seront classés et désignés comme suit :
- a) Classe A. Seuls les vols IFR sont admis ; il est fourni un service de contrôle de la circulation aérienne à tous les vols et la séparation est assurée entre tous.
 - b) Classe B. Les vols IFR et VFR sont admis ; il est fourni un service de contrôle de la circulation aérienne à tous les vols et la séparation est assurée entre tous.
 - c) Classe C. Les vols IFR et VFR sont admis ; il est fourni un service de contrôle de la circulation aérienne à tous les vols et la séparation est assurée entre vols IFR et entre vols IFR et vols VFR. Les vols VFR sont séparés des vols IFR et reçoivent des informations de circulation relatives aux autres vols VFR.
 - d) Classe D. Les vols IFR et VFR sont admis, et il est fourni un service de contrôle

de la circulation aérienne à tous les vols ; la séparation est assurée entre vols IFR et les vols IFR reçoivent des informations de circulation relatives aux vols VFR ; les vols VFR reçoivent des informations de circulation relatives à tous les autres vols.

- e) Classe E. Les vols IFR et VFR sont admis ; il est fourni un service de contrôle de la circulation aérienne aux vols IFR et la séparation est assurée entre vols IFR. Tous les vols reçoivent dans la mesure du possible des informations de circulation.

La classe E n'est pas utilisée pour les zones de contrôle.

- f) Classe F. Les vols IFR et VFR sont admis ; tous les vols IFR participants bénéficient du service consultatif de la circulation aérienne, et tous les vols bénéficient du service d'information de vol s'ils le demandent.
- g) Classe G. Les vols IFR et VFR sont admis et bénéficient du service d'information de vol s'ils le demandent.

2) Le choix des classes d'espaces aériens à mettre en œuvre répond aux besoins opérationnels.

3) Les conditions applicables aux vols effectués dans chacune des classes d'espaces aériens sont conformes à l'appendice 1 de la présente annexe.

ATS.GEN.025 Création et désignation des organismes assurant les services de la circulation aérienne

Les services de la circulation aérienne sont assurés au moyen d'organismes institués et désignés comme suit :

- a) des centres d'information de vol sont institués pour assurer à l'intérieur des régions d'information de vol le service d'information de vol et le service d'alerte, à moins que cette fonction ne soit confiée à un organisme de contrôle de la circulation aérienne disposant d'installations appropriées pour s'acquitter de telles fonctions ;
- b) des organismes de contrôle de la circulation aérienne sont institués pour assurer le service du contrôle de la circulation aérienne, le service d'information de vol et le service d'alerte à l'intérieur des régions de contrôle, des zones de contrôle et des aérodromes contrôlés ;
- c) des organismes AFIS sont institués pour assurer le service d'information de vol et le service d'alerte aux aérodromes AFIS et à l'intérieur de l'espace aérienne associé à ces aérodromes ;
- d) des bureaux de piste des services de la circulation aérienne ou autres arrangements sont institués dans le but de recevoir des comptes rendus concernant les services de la circulation aérienne et des plans de vol soumis avant le départ.

ATS.GEN.030 Spécifications relatives aux régions d'information de vol, aux régions de contrôle et aux zones de contrôle

- 1) La délimitation des portions d'espace aérien à l'intérieur desquelles doivent être assurés des services de la circulation aérienne est effectuée en fonction de la nature du réseau de routes et des conditions d'efficacité du service.
- 2) Régions d'information de vol
 - a) une région d'information de vol est délimitée de façon à couvrir tout le réseau des routes aériennes qu'elle doit desservir ;
 - b) une région d'information de vol englobe tout l'espace aérien compris dans ses limites latérales, sauf si elle est limitée par une région supérieure d'information de vol ;
 - c) lorsqu'une région d'information de vol est limitée par une région supérieure d'information de vol, la limite inférieure prescrite pour la région supérieure d'information de vol constitue la limite verticale supérieure de la région d'information de vol et coïncide avec un des niveaux de croisière VFR prescrits dans la réglementation applicable sur les règles de l'air.
- 3) Régions de contrôle
 - a) les régions de contrôle, et notamment les voies aériennes et les régions de contrôle terminales, sont délimitées de telle sorte qu'elles englobent un espace aérien suffisant pour contenir les trajectoires ou parties de trajectoires des aéronefs en vol IFR auxquels on désire fournir les services nécessaires de contrôle de la circulation aérienne, compte tenu des possibilités des aides à la navigation normalement utilisées dans ces régions ;
 - b) la limite inférieure des régions de contrôle est établie à une hauteur de 300 m (1000 ft) au moins au-dessus du sol ou de l'eau. Lorsque la limite inférieure d'une région de contrôle est supérieure à l'altitude de 900 m (3 000 ft), elle doit coïncider avec un des niveaux de croisière prescrits dans la réglementation applicable sur les règles de l'air ;
 - c) une limite supérieure est établie pour les régions de contrôle, dans l'un des cas ci-après, et coïncide avec un des niveaux de croisière VFR prescrits dans la réglementation applicable sur les règles de l'air :
 - i) lorsque le service du contrôle de la circulation aérienne n'est pas assuré au-dessus de cette limite ;
 - ii) lorsque la région de contrôle est située au-dessous d'une région supérieure de contrôle. Dans ce cas, la limite supérieure de la première région coïncide avec la limite inférieure de la région supérieure de contrôle.
- 4) Régions d'information de vol ou régions de contrôle dans l'espace aérien supérieur
Lorsqu'il est souhaitable de limiter le nombre de régions d'information de vol ou de

régions de contrôle à travers lesquelles les aéronefs à haute altitude devraient normalement opérer, une région d'information de vol ou une région de contrôle est délimitée pour inclure l'espace aérien supérieur dans les limites latérales d'un certain nombre de région d'information de vol inférieures ou de régions de contrôle.

5) Zones de contrôle :

- a) les limites latérales des zones de contrôle doivent englober au moins les portions d'espace aérien contenant les trajectoires des vols IFR à l'arrivée et au départ des aérodromes dont l'utilisation est prévue dans les conditions météorologiques de vol aux instruments, qui ne sont pas à l'intérieur d'une région de contrôle ;
- b) la zone de contrôle s'étend jusqu'à 12 km (6,5 NM) au moins du centre de l'aérodrome ou des aérodromes intéressés, dans toutes les directions d'approche possibles ;
- c) lorsqu'une zone de contrôle est située à l'intérieur des limites latérales d'une région de contrôle, elle s'étend vers le haut, à partir de la surface de la terre, au moins jusqu'à la limite inférieure de la région de contrôle ;
- d) Lorsqu'une zone de contrôle est située à l'extérieur des limites latérales d'une région de contrôle, sa limite supérieure doit être fixée.
- e) Lorsque la limite supérieure d'une zone de contrôle est établie à un niveau supérieur à la limite inférieure de la région de contrôle située au-dessus, ou la zone de contrôle est située en dehors des limites latérales d'une région de contrôle, elle coïncide avec un des niveaux de croisière VFR prescrits dans la réglementation applicable sur les règles de l'air.

ATS.GEN.035 Identification des organismes assurant les services de la circulation aérienne

1) Les organismes ATS sont identifiés sans ambiguïté comme suit :

- a) un centre de contrôle régional ou un centre d'information de vol est normalement identifié au moyen du nom de l'agglomération avoisinante ou d'une particularité géographique ;
- b) une tour de contrôle d'aérodrome ou un organisme de contrôle d'approche est normalement identifié au moyen du nom de l'aérodrome sur lequel il est situé ou du nom de l'agglomération avoisinante ou d'une particularité géographique ;
- c) un organisme AFIS est normalement identifié au moyen du nom de l'aérodrome sur lequel il est situé ou du nom de l'agglomération avoisinante ou d'une particularité géographique.

2) Le nom des organismes et des services de la circulation aérienne sont complétés par un des suffixes suivants pouvant être omis à condition qu'une communication

satisfaisante ait été établie :

- a) Centre de contrôle régional – CONTRÔLE ;
- b) Contrôle d’approche – APPROCHE ;
- c) Radar de contrôle d’approche, arrivées – ARRIVÉE ;
- d) Radar de contrôle d’approche, départs – DÉPART ;
- e) Contrôle d’aérodrome – TOUR ;
- f) Contrôle des mouvements en surface – SOL ;
- g) Radar (en général) – RADAR ;
- h) Service d’information de vol – INFORMATION ;
- i) Organisme AFIS – INFORMATION.

ATS.GEN.040 Création et identification des routes ATS

- 1) Lors de la création d’une route ATS, un espace aérien protégé doit être prévu le long de cette route ainsi qu’un espacement sûr entre routes ATS adjacentes.
- 2) Lorsque la densité, la complexité ou la nature du trafic le justifie, des routes spéciales sont créées en vue d’être utilisées par le trafic à basse altitude, y compris les hélicoptères qui effectuent des vols à destination et en provenance d’héliplates-formes en haute mer. Pour déterminer l’espacement latéral entre ces routes, il faut tenir compte des moyens de navigation disponibles et du matériel de navigation embarqué à bord des hélicoptères.
- 3) Les routes ATS sont identifiées au moyen d’indicatifs.
- 4) Les indicatifs des routes ATS, à l’exception des itinéraires normalisés de départ et d’arrivée, sont choisis conformément aux principes définis à l’appendice 2 de la présente annexe.
- 5) Les itinéraires normalisés de départ et d’arrivée, ainsi que les procédures correspondantes, sont identifiés conformément aux principes définis à l’appendice 3 de la présente annexe.

ATS.GEN.045 Établissement des points de transition

Des points de transition sont établis sur des tronçons de routes ATS définis par référence à des radiophares omnidirectionnels à très haute fréquence lorsque cela contribue à assurer une navigation précise sur ces tronçons de route.

ATS.GEN.050 Établissement et identification des points significatifs

- 1) Des points significatifs sont établis en vue de la définition d’une route ATS ou d’une procédure d’approche aux instruments et/ou en fonction des renseignements nécessaires aux services de la circulation aérienne en ce qui concerne la progression des vols.
- 2) Les points significatifs sont identifiés au moyen d’indicatifs.

- 3) Les points significatifs sont établis et identifiés conformément aux principes exposés à l'appendice 4 de la présente annexe.

ATS.GEN.055 Établissement et identification de parcours normalisés pour les aéronefs circulant à la surface

- 1) Lorsque cela est nécessaire pour les aéronefs qui circulent à la surface d'un aérodrome, des parcours normalisés sont établis entre les pistes, les aires de trafic et les aires d'entretien.
- 2) Les parcours normalisés destinés aux aéronefs qui circulent à la surface sont identifiés au moyen d'indicateurs qui se distinguent nettement de ceux des pistes et des routes ATS.

ATS.GEN.060 Données aéronautiques

- 1) Les données aéronautiques intéressant les services de la circulation aérienne sont déterminées et communiquées conformément à la précision et à la classification d'intégrité requises pour répondre aux besoins de l'utilisateur final des données aéronautiques.
- 2) Des techniques de détection des erreurs de données numériques sont utilisées durant la transmission et/ou le stockage des données aéronautiques et des ensembles de données numériques.

ATS.GEN.065 Altitudes minimales de vol

Des altitudes minimales de vol sont déterminées et promulguées pour chaque route ATS et région de contrôle. Les altitudes minimales de vol ainsi déterminées assurent une marge minimale de franchissement pour l'obstacle déterminant situé dans les régions considérées.

ATS.GEN.070 Identification et délimitation des zones interdites, réglementées et dangereuses

- 1) Lors de la création d'une zone interdite, réglementée ou dangereuse, une identification lui est affectée, et des renseignements détaillés complets sont publiés concernant chaque zone.
- 2) L'identification ainsi assignée est utilisée pour identifier la zone dans toutes les notifications ultérieures à son sujet.
- 3) L'identification est composée d'un groupe de lettres et de chiffres comme suit :
 - a) les lettres de nationalité des indicateurs d'emplacement assignés à l'État ou au territoire qui a établi l'espace aérien visé ;
 - b) la lettre P pour une zone interdite, la lettre R pour une zone réglementée et la lettre D pour une zone dangereuse, selon le cas ;
 - c) un numéro non utilisé ailleurs.

- 4) Pour éviter toute confusion après la suppression des restrictions concernant une zone, les numéros d'identification qui désignaient cette zone ne sont pas utilisés de nouveau pendant un (01) an au moins.
- 5) Lors de la création d'une zone interdite, réglementée ou dangereuse, son étendue doit être limitée au minimum pratiquement possible et sa forme géométrique doit être simple pour faciliter son identification par tous les intéressés.

ATS.GEN.075 Spécifications de communication, de navigation et de surveillance fondées sur les performances

- 1) L'Autorité Aéronautique prescrit des spécifications de communication fondée sur les performances (PBC), de navigation fondée sur les performances (PBN) et de surveillance fondée sur les performances (PBS), sur la base des accords régionaux de navigation aérienne.
- 2) Les spécifications de performance de navigation prescrites sont compatibles avec les services de communications et de navigation et les services de la circulation aérienne fournis dans l'espace aérien considéré.
- 3) Les spécifications de performance de communication prescrites sont adaptées aux services de la circulation aérienne fournis.
- 4) Les spécifications de performance de surveillance prescrites sont adaptées aux services de la circulation aérienne fournis.

SOUS-PARTIE C : EXIGENCES ORGANISATIONNELLES APPLICABLES A LA FOURNITURE DES SERVICES DE LA CIRCULATION AERIENNE (ATS.OR)

Section 1: Exigences générales

ATS.OR.100 Coordination entre l'exploitant d'aéronefs et les services de la circulation aérienne

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

ATS.OR.105 Coordination entre les exploitants d'aérodromes et les services de la circulation aérienne

Un prestataire de services de la circulation aérienne (ATS) établit des arrangements avec l'exploitant d'aérodrome sur lequel il fournit les services de la circulation aérienne afin d'assurer la coordination des activités et services rendus ainsi que l'échange des données et informations pertinentes.

ATS.OR.110 Coordination entre les autorités militaires et les prestataires de services de la circulation aérienne

- 1) Les prestataires ATS établissent et maintiennent une étroite coopération avec les autorités militaires dont relèvent des activités qui peuvent affecter des vols d'aéronefs civils.
- 2) Les prestataires ATS prennent des dispositions afin que les renseignements nécessaires à l'accomplissement sûr et rapide des vols d'aéronefs civils soient échangés promptement entre les organismes ATS et les organismes militaires appropriés
- 3) Les prestataires ATS s'assurent que les organismes ATS fournissent aux organismes militaires appropriés, de façon régulière ou sur demande, selon des procédures adoptées sur le plan local, les plans de vol et autres données pertinentes relatives aux vols d'aéronefs civils afin de faciliter leur identification.
- 4) Les prestataires ATS s'assurent que tous les efforts possibles sont déployés pour :

- a) confirmer l'identité d'un aéronef qu'un organisme militaire considère comme étant ou pouvant être un aéronef civil ayant pénétré ou approchant une région où il pourrait être nécessaire de l'intercepter; et
- b) fournir à cet aéronef le guidage de navigation dont il a besoin pour éviter la nécessité d'une interception.

ATS.OR.115 Coordination des activités qui présentent un danger potentiel pour les aéronefs civils en vol

- 1) Les activités qui présentent un danger potentiel pour les aéronefs civils en vol sont coordonnées avec les prestataires ATS compétents. Cette coordination est assurée tôt pour permettre de publier en temps utile les renseignements concernant les activités en cause, conformément à la réglementation applicable à la fourniture des services d'information aéronautique.
- 2) Les prestataires ATS compétents s'assurent qu'il soit procédé, aussitôt que possible, à une évaluation des risques de sécurité que présentent lesdites activités, et que soient mises en œuvre des mesures appropriées d'atténuation des risques.
- 3) L'organisme qui exécute ou dont relève des activités potentiellement dangereuses pour les aéronefs civils contribue à l'évaluation des risques de sécurité, afin de faciliter l'examen de tous les facteurs importants pertinents pour la sécurité et déterminer les mesures appropriées d'atténuation des risques.
- 4) Les prestataires ATS compétents s'assurent de la publication des renseignements concernant les activités qui présentent un danger potentiel pour les aéronefs civils en vol.
- 5) L'émission de faisceaux laser pouvant avoir des effets préjudiciables sur la sécurité des vols est interdite.

ATS.OR.120 Coordination entre un prestataire de services de la circulation aérienne et prestataires de services météorologiques associés

- 1) Afin de veiller à ce que les aéronefs reçoivent les renseignements météorologiques les plus récents nécessaires à l'exploitation, un prestataire ATS conclut des arrangements avec les prestataires de services météorologiques associés, selon les besoins, pour que le personnel des services de la circulation aérienne :
 - a) en plus d'utiliser des indicateurs de mesure à distance, rende compte, s'ils ont été observés par le personnel des services de la circulation aérienne ou communiqués par un aéronef, d'autres éléments météorologiques dont il pourrait être convenu ;
 - b) rende compte, le plus tôt possible, des phénomènes météorologiques importants pour l'exploitation, s'ils ont été observés par le personnel des services de la circulation aérienne ou communiqués par un aéronef et s'ils n'ont pas été mentionnés dans le message d'observations météorologiques d'aérodrome ;

- c) communique, le plus tôt possible, les renseignements pertinents concernant toute activité volcanique prééruptive, toute éruption volcanique ainsi que la présence d'un nuage de cendres volcaniques. De plus, les centres de contrôle régional et les centres d'information de vol communiquent les renseignements au centre de veille météorologique et au centre d'avis de cendres volcaniques (VAAC) qui leur sont associés.
- 2) Un prestataire ATS veille à ce qu'une étroite coordination soit maintenue entre les centres de contrôle régional, les centres d'information de vol et les centres de veille météorologique associés pour assurer la cohérence des renseignements sur les cendres volcaniques inclus dans les messages SIGMET et les NOTAM.

ATS.OR.125 Coordination entre un prestataire de services de la circulation aérienne et un prestataire de services d'information aéronautique

- 1) Un prestataire ATS fournit au prestataire de services d'information aéronautique approprié les renseignements nécessaires à publier pour permettre l'utilisation de ces services.
- 2) Pour faire en sorte que les prestataires de services d'information aéronautique obtiennent des renseignements leur permettant de fournir des informations prévol à jour et de répondre aux besoins d'information en cours de vol, un prestataire ATS conclut des arrangements avec le prestataire de services d'information aéronautique pour que le personnel des services de la circulation aérienne communique à l'organisme responsable des services d'information aéronautique, dans un délai minimal :
- a) des renseignements sur les conditions d'aérodrome ;
 - b) l'état opérationnel des installations, services et aides de navigation associés dans sa zone de responsabilité ;
 - c) l'apparition d'activités volcaniques observées par le personnel des services de la circulation aérienne ou signalées par des aéronefs ;
 - d) tout autre renseignement considéré comme important pour l'exploitation.
- 3) Avant l'introduction de tout changement au dispositif de navigation aérienne sous sa responsabilité, le prestataire ATS :
- a) assure une étroite coordination entre les services d'information aéronautique concernés pour qu'ils reçoivent l'information en temps utile ;
 - b) tient compte des délais qui sont nécessaires au prestataire de services d'information aéronautique pour la préparation, l'édition et la publication des éléments pertinents.
- 4) Un prestataire ATS se conforme au calendrier préétabli et convenu internationalement des dates d'entrée en vigueur du système de régularisation et de contrôle de la diffusion des renseignements aéronautiques (AIRAC), compte

tenu en outre d'un délai postal de 14 jours, pour la transmission des informations et données brutes aux services d'information aéronautique.

- 5) Un prestataire ATS s'assure que le personnel qui est chargé de fournir les informations et données aéronautiques brutes aux services d'information aéronautique tienne compte, dans cette tâche, des spécifications de précision et d'intégrité requises pour répondre aux besoins de l'utilisateur final des données aéronautiques.

ATS.OR.130 Importance de l'heure dans les services de la circulation aérienne

- 1) Un prestataire ATS utilise le temps universel coordonné (UTC) et indique le temps en heures, minutes et, s'il y a lieu, secondes, le jour étant de 24 heures commençant à minuit.
- 2) Un prestataire ATS s'assure que les organismes ATS sont équipés de chronomètres qui indiquent les heures, les minutes et les secondes et qui sont clairement visibles de chaque poste d'exploitation dans l'organisme intéressé.
- 3) Un prestataire ATS s'assure les chronomètres et autres chronographes des organismes ATS sont vérifiés suivant les besoins, afin de s'assurer que leurs indications sont exactes à 30 secondes près par rapport à l'heure UTC. Lorsqu'un organisme ATS utilise les communications par liaison de données, les chronomètres et autres chronographes sont vérifiés selon les besoins afin de s'assurer que leurs indications sont exactes à une seconde près par rapport à l'heure UTC.
- 4) L'heure exacte est donnée par un observatoire ou, si c'est impossible, par un autre organisme qui obtient l'heure exacte d'un observatoire.
- 5) Avant qu'un aéronef ne circule au sol en vue du décollage, la tour de contrôle d'aérodrome communique au pilote l'heure exacte, à moins que des dispositions ne soient déjà prises pour permettre au pilote de l'obtenir d'autres sources. En outre, un organisme ATS indique l'heure exacte aux aéronefs sur demande. L'heure est vérifiée à une demi-minute près.

ATS.OR.135 Mesures d'exception

Un prestataire ATS élabore et promulgue des plans de mesures d'exception à mettre en œuvre en cas de perturbation, ou de risque de perturbation, des services de la circulation aérienne et des services de soutien dans l'espace aérien où il est tenu d'assurer ces services. Ces plans sont élaborés en étroite coordination avec les prestataires ATS chargés de fournir ces services dans les parties adjacentes de cet espace ainsi qu'avec les usagers de l'espace aérien concernés.

ATS.OR.140 Défaillance ou anomalie de systèmes ou d'équipements

Un prestataire ATS conclut les arrangements nécessaires pour que les organismes ATS signalent immédiatement toute défaillance ou anomalie de fonctionnement des

systèmes de communications, de navigation et de surveillance ou de tous autres systèmes ou équipements importants pour la sécurité qui pourrait compromettre la sécurité ou l'efficacité de l'exploitation ou de la fourniture des services de la circulation aérienne.

ATS.OR.145 Fonctionnement du service du contrôle de la circulation aérienne

- 1) Un prestataire ATS s'assure que les renseignements relatifs aux mouvements aériens, ainsi que les autorisations du contrôle de la circulation aérienne accordées pour ces mouvements, sont affichés de manière que le contrôle de la circulation aérienne puisse les analyser aisément, et assurer avec efficacité l'acheminement de la circulation aérienne et une séparation convenable entre les aéronefs.
- 2) Pour tout espace aérien où un minimum de séparation verticale réduit de 300 m (1 000 ft) est appliqué entre le niveau de vol 290 et le niveau de vol 410 inclus, un prestataire ATS participe à l'élaboration et la mise en œuvre d'un programme régional de suivi de la performance de tenue d'altitude des aéronefs volant aux niveaux en question, afin d'assurer que la poursuite de l'application de ce minimum de séparation verticale respecte les objectifs de sécurité.

Pour les espaces aériens où des spécifications RCP/RSP sont appliquées, un prestataire ATS participe à l'élaboration et la mise en œuvre des programmes de suivi de la performance de l'infrastructure et des aéronefs participants en fonction des spécifications RCP et/ou RSP en question, afin de veiller à ce que les vols effectués dans ces espaces aériens continuent de respecter les objectifs de sécurité. Les programmes de suivi sont d'une portée suffisante qui permet d'évaluer la performance de communication ou la performance de surveillance, selon le cas.

- 3) Un prestataire ATS évalue la nécessité d'établir des itinéraires normalisés de départ et d'arrivée, ainsi que les procédures correspondantes, pour faciliter :
 - a) l'acheminement sûr, ordonné et rapide de la circulation aérienne ;
 - b) la description de la route et des procédures à suivre dans les autorisations du contrôle de la circulation aérienne.

ATS.OR.150 Transfert de responsabilité du contrôle et transfert de communications

Un prestataire ATS élabore sous forme de lettres d'accord et ou dans le manuel d'exploitation, des procédures de coordination applicables comprenant des points de transfert de communication et de transfert de contrôle, pour le transfert de la responsabilité du contrôle des vols.

Section 2: Sécurité des services

ATS.OR.200 Système de management de la sécurité

Un prestataire ATS met en place un système de gestion de la sécurité (SMS) conformément à la réglementation en vigueur. Le SMS d'un prestataire ATS peut faire partie intégrante de son système de gestion.

ATS.OR.205 Évaluation de sécurité et assurance des changements du système fonctionnel

- 1) Pour tout changement apporté à un système fonctionnel qui aurait des incidences sur la sécurité, le prestataire ATS :
 - a) notifie l'Autorité Aéronautique;
 - b) veille à ce qu'une évaluation de sécurité soit réalisée en coordination avec les parties prenantes concernées et couvre la portée du changement, à savoir:
 - i) l'équipement, les éléments de procédures et humains qui sont modifiés;
 - ii) les interfaces et interactions entre les éléments qui sont modifiés et le reste du système fonctionnel;
 - iii) les interfaces et les interactions entre les éléments qui sont modifiés et le contexte dans lequel il entend opérer;
 - iv) le cycle de vie du changement à partir de la définition des opérations, y compris la transition dans le service;
 - v) les modes dégradés prévus de l'exploitation du système fonctionnel; et
 - c) offre l'assurance, avec une confiance suffisante, au moyen d'un dossier d'évaluation de sécurité documenté et valide, que les critères de sécurité définis au point ATS.OR.210 sont valides et qu'ils seront en permanence respectés.
 - d) ne met en œuvre le changement qu'après acceptation de l'évaluation de sécurité par l'Autorité Aéronautique.
- 2) Un prestataire ATS veille à ce que l'évaluation de sécurité visée au point 1) comprenne :
 - a) l'identification des dangers;
 - b) la détermination et la justification des critères de sécurité applicables au changement, conformément au point ATS.OR.210 ;
 - c) l'analyse du risque des effets liés au changement ;
 - d) l'évaluation des risques et, si nécessaire, l'atténuation des risques liés au changement afin qu'il puisse s'opérer dans le respect des critères de sécurité applicables ;
 - e) la vérification de:

- i) l'adéquation entre l'évaluation et la portée du changement tel que définie au point 1) a);
 - ii) la satisfaction aux critères de sécurité applicables au changement;
- f) la définition des critères de suivi nécessaires pour démontrer que le service fourni par le système fonctionnel modifié continuera de satisfaire aux critères de sécurité.

ATS.OR.210 Critères de sécurité

- 1) Un prestataire ATS détermine si une modification apportée à un système fonctionnel est acceptable du point de vue de la sécurité, sur la base de l'analyse des risques posés par l'introduction de la modification, différenciés selon les types d'opérations et les catégories de parties prenantes, le cas échéant.
- 2) L'acceptabilité en matière de sécurité d'une modification est évaluée en ayant recours à des critères de sécurité spécifiques et vérifiables, où chaque critère est exprimé en termes de niveau explicite, quantitatif de risque pour la sécurité ou une autre mesure qui se rapporte au risque pour la sécurité.
- 3) Un prestataire ATS veille à ce que les critères de sécurité :
 - a) soient justifiés pour le changement spécifique, en tenant compte du type de changement;
 - b) lorsqu'ils sont respectés, prédisent que le système fonctionnel, après le changement, sera aussi sûr qu'il l'était avant le changement, ou alors le prestataire ATS démontre que:
 - i) toute réduction temporaire de la sécurité sera contrebalancée par une future amélioration de la sécurité; ou que
 - ii) toute réduction permanente de la sécurité présente d'autres conséquences bénéfiques;
 - c) considérés collectivement, garantissent que le changement ne crée pas un risque inacceptable pour la sécurité du service;
 - d) soutiennent l'amélioration de la sécurité lorsque cela est raisonnablement possible.

ATS.OR.215 Exigences en matière d'octroi des licences et de certification médicale applicables aux contrôleurs de la circulation aérienne

- 1) Un prestataire ATS veille à ce que les contrôleurs de la circulation aérienne soient dûment titulaires d'une licence et d'un certificat médical en cours de validité conformément au règlement applicable.
- 2) Un prestataire ATS s'assure que les contrôleurs de la circulation aérienne parlent et comprennent les langues utilisées pour les communications radiotéléphoniques,

comme il est spécifié dans le règlement applicable.

Section 3: Exigences spécifiques en matière de facteurs humains relatives aux prestataires de services de contrôle de la circulation aérienne

ATS.OR.300 Champ d'application

La présente section établit les exigences à satisfaire par un prestataire de services de contrôle de la circulation aérienne afin de :

- 1) prévenir et atténuer le risque que le service de contrôle de la circulation aérienne soit assuré par des contrôleurs de la circulation aérienne présentant une consommation problématique de substances psychoactives ;
- 2) prévenir et atténuer les effets négatifs du stress sur les contrôleurs de la circulation aérienne afin de garantir la sécurité du trafic aérien ;
- 3) prévenir et atténuer les effets négatifs de la fatigue sur les contrôleurs de la circulation aérienne afin de garantir la sécurité du trafic aérien.

ATS.OR.305 Responsabilités des prestataires de services de contrôle de la circulation aérienne en ce qui concerne la consommation problématique de substances psychoactives par les contrôleurs de la circulation aérienne

- 1) Un prestataire de services de contrôle de la circulation aérienne élabore et met en œuvre une politique, avec ses procédures connexes, afin de garantir que la consommation de substances psychoactives n'affecte pas la prestation du service de contrôle de la circulation aérienne.
- 2) Un prestataire de services de contrôle de la circulation aérienne élabore et met en œuvre une procédure objective, transparente et non discriminatoire pour la détection des cas de consommation problématique de substances psychoactives par les contrôleurs de la circulation aérienne.
- 3) La procédure visée au point 2) est approuvée par l'Autorité Aéronautique.

ATS.OR.310 Stress

Conformément au point ATS.OR.200, un prestataire de services de contrôle de la circulation aérienne:

- 1) élabore et maintient une politique pour la gestion du stress des contrôleurs de la circulation aérienne, y compris la mise en œuvre d'un programme de gestion du stress provoqué par un incident critique;
- 2) fournit aux contrôleurs de la circulation aérienne des programmes d'éducation et d'information sur la prévention du stress, y compris le stress provoqué par un incident critique.

ATS.OR.315 Fatigue

Conformément au point ATS.OR.200, un prestataire de services de contrôle de la circulation aérienne:

- 1) élabore et maintient une politique pour la gestion de la fatigue des contrôleurs de la circulation aérienne;
- 2) fournit aux contrôleurs de la circulation aérienne des programmes d'éducation et d'information sur la prévention de la fatigue.
- 3) met en place, lorsqu'il le juge nécessaire, un système de gestion des risques de fatigue (FRMS) des contrôleurs de la circulation aérienne. Ce FRMS est approuvé par l'Autorité Aéronautique.

ATS.OR.320 Limitations de temps de service

- 1) Un prestataire de services de contrôle de la circulation aérienne établit, met en œuvre et surveille un système de tableau de service afin de gérer les risques de fatigue professionnelle des contrôleurs de la circulation aérienne par une alternance sûre des périodes libre et de service. Dans le cadre des limitations de temps de service, le prestataire de services de contrôle de la circulation aérienne précise les éléments suivants :
 - a) le nombre maximal d'heures dans toute période de service ;
 - b) le nombre maximal de jours de travail consécutifs ;
 - c) le nombre maximal d'heures de travail dans une période donnée ;
 - d) le nombre maximal d'heures de temps en poste ;
 - e) la durée minimale des périodes libres ;
 - f) le nombre minimal de jours libres obligatoires dans une période définie ;
 - g) la durée minimale des pauses entre les périodes de temps en poste dans une période de service.
- 2) Un prestataire de services de contrôle de la circulation aérienne consulte les contrôleurs de la circulation aérienne qui sont soumis au système de tableau de service ou, le cas échéant, leur représentant, pendant son élaboration et son application, afin d'identifier et atténuer les risques concernant la fatigue qui pourraient être dus au système de tableau de service lui-même.
- 3) Les limitations de temps de service visés au point 1) sont approuvés par l'Autorité Aéronautique.
- 4) Un prestataire de services de contrôle de la circulation aérienne s'assure que son tableau de service respecte les limitations de temps de service visés au point 1).
- 5) Un prestataire de services de contrôle de la circulation aérienne soumet pour validation à l'Autorité Aéronautique, toute modification des éléments du système

de tableau de service envisagée pour pouvoir faire face aux risques découlant de l'occurrence soudaine de circonstances opérationnelles imprévues.

Section 4: Moyens de télécommunications nécessaires aux services de la circulation aérienne

ATS.OR.400 Service mobile aéronautique (communications air-sol) – Généralités

- 1) La radiotéléphonie et/ou la liaison de données sont utilisées dans les communications air-sol pour les besoins des services de la circulation aérienne.
- 2) Lorsque les communications radiotéléphoniques bilatérales ou les communications par liaison de données entre pilote et contrôleur sont utilisés pour assurer le contrôle de la circulation aérienne, des dispositifs d'enregistrement sont installés sur toutes ces voies de télécommunications air-sol.
- 3) Lorsque les communications radiotéléphoniques bilatérales ou les communications par liaison de données entre pilote et contrôleur sont utilisés pour le service d'information de vol y compris l'AFIS, des dispositifs d'enregistrement sur toutes ces voies de télécommunications air-sol sont installés par le prestataire de services de la circulaire aérienne sauf exemption de l'Autorité Aéronautique.
- 4) Lorsque l'Autorité Aéronautique prescrit une spécification RCP liée à la communication basée sur la performance, outre l'équipement requis en vertu du point ATS.OR 400 (1), les organismes ATS sont dotés d'un équipement de communication qui leur permettra de respecter la ou les spécifications RCP prescrites.

ATS.OR 405 Utilisation et disponibilité de la fréquence d'urgence

- 1) La fréquence d'urgence (121,500 MHz) n'est utilisée que dans les cas d'urgence véritable, aux fins indiquées ci-après :
 - a) pour assurer une voie libre entre un aéronef en état de détresse ou d'urgence et une station au sol, lorsque les voies normales sont utilisées pour d'autres aéronefs ;
 - b) pour assurer une voie de communication VHF entre un aéronef et un aéroport qui n'est pas normalement utilisé par les services aériens internationaux, lorsqu'un cas d'urgence se présente ;
 - c) pour assurer une voie de communication VHF commune aux aéronefs, civils ou militaires, participant à des opérations conjointes de recherche et de sauvetage et entre ces aéronefs et les services au sol, avant d'effectuer, s'il y a lieu, le passage à la fréquence appropriée ;
 - d) pour permettre les communications air-sol avec les aéronefs lorsqu'une panne de l'équipement de bord interdit l'emploi des fréquences normales ;

- e) pour permettre le fonctionnement des émetteurs de localisation d'urgence (ELT) ainsi que les communications entre les engins de survie et les aéronefs effectuant des opérations de recherche et de sauvetage ;
 - f) pour assurer une voie VHF commune pour les communications entre un aéronef civil, d'une part, et un aéronef intercepteur ou un organisme de contrôle d'interception, d'autre part, et entre un aéronef civil ou un aéronef intercepteur, d'une part, et un organisme ATS, d'autre part, en cas d'interception de l'aéronef civil.
- 2) Un prestataire ATS met en œuvre la fréquence 121,500 MHz aux emplacements suivants :
- a) tous les centres de contrôle régional et d'information de vol ;
 - b) les tours de contrôle d'aérodrome et bureaux du contrôle d'approche desservant des aérodromes internationaux et des aérodromes internationaux de dégagement ;
 - c) tout autre emplacement désigné par l'Autorité Aéronautique.

ATS.OR.410 Service mobile aéronautique (communications air-sol) – Service d'information de vol

- 1) Un prestataire ATS s'assure que ses installations de télécommunication air-sol permettent l'établissement de communications bilatérales entre un centre d'information de vol et les aéronefs en vol dotés de l'équipement approprié, en n'importe quel point de la région d'information de vol.
- 2) Un prestataire ATS s'assure que ses installations de télécommunication air-sol permettent l'établissement de communications bilatérales directes, rapides, ininterrompues et exemptes de parasites atmosphériques entre un organisme AFIS et les aéronefs dotés de l'équipement approprié évoluant dans l'espace aérien défini au ATS.GEN.025 (c).

ATS.OR.415 Service mobile aéronautique (communications air-sol) – Contrôle régional

Un prestataire ATS s'assure que ses installations de télécommunication air-sol permettent l'établissement de communications bilatérales entre un organisme qui assure le service de contrôle régional et les aéronefs en vol dotés de l'équipement approprié, en n'importe quel point de la région (ou des régions) de contrôle.

ATS.OR.420 Service mobile aéronautique (communications air-sol) – Contrôle d'approche

- 1) Un prestataire ATS s'assure que ses installations de télécommunication air-sol permettent l'établissement de communications bilatérales directes, rapides,

ininterrompues et exemptes de parasites atmosphériques entre l'organisme qui assure le contrôle d'approche et les aéronefs dotés de l'équipement approprié qui sont placés sous son contrôle.

- 2) Lorsque l'organisme qui assure le contrôle d'approche fonctionne indépendamment, les communications air-sol ont lieu sur des voies de télécommunications réservées à son usage exclusif.

ATS.OR.425 Service mobile aéronautique (communications air-sol) – Contrôle d'aérodrome

- 1) Un prestataire ATS s'assure que ses installations de télécommunication air-sol permettent l'établissement de communications bilatérales directes, rapides, ininterrompues et exemptes de parasites atmosphériques entre une tour de contrôle d'aérodrome et les aéronefs dotés de l'équipement approprié qui évoluent dans un rayon de 45 km (25 NM) autour de l'aérodrome considéré.
- 2) Lorsque les conditions le justifient, un prestataire ATS met en œuvre des voies de télécommunications distinctes pour le contrôle de la circulation sur l'aire de manœuvre.

ATS.OR.430 Service fixe aéronautique (communications sol-sol) - Généralités

- 1) Un prestataire ATS s'assure que les communications vocales directes et/ou les communications par liaison de données sont utilisées dans les communications sol-sol pour les besoins des services de la circulation aérienne.
- 2) Lorsque les communications pour les besoins de coordination ATC sont basées sur l'automatisation, un prestataire ATS s'assure que toute panne de la coordination automatisée est présentée clairement au contrôleur chargé de coordonner le vol à l'organisme transféreur.

ATS.OR.435 Service fixe aéronautique (communications sol-sol) - Communications à l'intérieur d'une région d'information de vol

- 1) Communications entre organismes ATS
 - a) Un prestataire ATS s'assure qu'un centre d'information de vol dispose de moyens de communication avec les organismes ci-après, lorsqu'ils assurent un service à l'intérieur de sa zone de responsabilité :
 - i) le centre de contrôle régional, à moins qu'il ne soit coimplanté ;
 - ii) les organismes de contrôle d'approche ;
 - iii) les tours de contrôle d'aérodrome ;
 - iv) les organismes AFIS.

- b) Un prestataire ATS s'assure qu'un centre de contrôle régional, en plus d'être relié au centre d'information de vol, comme le prescrivent les dispositions du point a), dispose de moyens de communication avec les organismes ci-après, lorsqu'ils assurent un service à l'intérieur de sa zone de responsabilité :
 - i) organismes de contrôle d'approche ;
 - ii) tours de contrôle d'aérodrome ;
 - iii) organismes AFIS ;
 - iv) bureaux de piste des services de la circulation aérienne, lorsqu'ils sont établis séparément.
- c) Un prestataire ATS s'assure qu'un organisme de contrôle d'approche, en plus d'être relié au centre d'information de vol et au centre de contrôle régional, comme le prescrivent les dispositions des points a) et b), dispose de moyens de communication avec :
 - i) la tour ou les tours de contrôle d'aérodrome qui lui sont associées ;
 - ii) les organismes AFIS pertinents ;
 - iii) le ou les bureaux de piste des services de la circulation aérienne correspondants, lorsque ces derniers sont établis séparément.
- d) Un prestataire ATS s'assure qu'une tour de contrôle d'aérodrome ou un organisme AFIS, en plus d'être reliée au centre d'information de vol, au centre de contrôle régional et à l'organisme de contrôle d'approche, comme le prescrivent les dispositions des points a), b) et c), dispose de moyens de communication avec le bureau de piste des services de la circulation aérienne qui lui est associé, lorsque ce dernier est établi séparément.

2) Communications entre les organismes ATS et d'autres organismes

- a) Un prestataire ATS s'assure qu'un centre d'information de vol et un centre de contrôle régional disposent de moyens de communication avec les organismes ci-après, lorsqu'ils assurent un service à l'intérieur de leurs zones de responsabilité respectives :
 - i) les organismes militaires intéressés ;
 - ii) le centre météorologique qui dessert le centre en question ;
 - iii) la station de télécommunications aéronautiques qui dessert le centre en question ;
 - iv) les bureaux des exploitants intéressés ;
 - v) le centre de coordination de sauvetage ou, à défaut, tout autre service d'urgence intéressé ;
 - vi) le bureau NOTAM international qui dessert le centre en question.
- b) Un prestataire ATS s'assure qu'un organisme de contrôle d'approche, une tour

de contrôle d'aérodrome et un organisme AFIS disposent de moyens de communication avec les organismes ci-après, lorsqu'ils assurent un service à l'intérieur de leurs zones de responsabilité respectives :

- i) les organismes militaires intéressés ;
 - ii) les services de sauvetage et d'urgence (y compris ambulance, service d'incendie, etc.) ;
 - iii) le centre météorologique qui dessert l'organisme en question ;
 - iv) la station des télécommunications aéronautiques qui dessert l'organisme en question ;
 - v) l'organisme assurant le service de gestion d'aire de trafic, lorsqu'il s'agit d'un organisme distinct.
- c) Les installations de télécommunication nécessaires aux termes des points 2) a) i) et 2) b) i) sont dotées de moyens permettant l'établissement de communications rapides et sûres entre l'organisme intéressé des services de la circulation aérienne et l'organisme ou les organismes militaires chargés du contrôle des opérations d'interception à l'intérieur de la zone de responsabilité de l'organisme ATS.

3) Description des installations de télécommunication

- a) Les installations de télécommunication nécessaires aux termes du point 1), du point 2) a) i) et des points 2) b) i), ii) et iii) sont dotées de moyens permettant :
- i) des communications vocales directes, seules ou combinées à des communications par liaison de données, pouvant être établies instantanément pour les besoins du transfert de contrôle au moyen du radar ou de l'ADS-B, et normalement en 15 secondes pour d'autres fins ;
 - ii) des communications par téléimpression lorsqu'un enregistrement écrit est nécessaire. La durée d'acheminement du message pour ce type de communication ne dépasse pas 5 minutes.
- b) Dans tous les cas qui ne sont pas visés au point 3) a), les installations de télécommunication sont dotées de moyens permettant :
- i) des communications vocales directes, seules ou combinées à des communications par liaison de données, pouvant normalement être établies dans un délai de 15 secondes ;
 - ii) des communications par téléimpression lorsqu'un enregistrement écrit est nécessaire. La durée d'acheminement du message pour ce type de communication ne dépasse pas 5 minutes.
- c) Dans tous les cas où le transfert automatique de données à destination et/ou en provenance d'ordinateurs des services de la circulation aérienne est nécessaire, des moyens appropriés d'enregistrement automatique sont mis en

œuvre.

- d) Les installations de télécommunication nécessaires aux termes des points 2) b) i), ii) et iii), sont dotées de moyens permettant des communications vocales directes omnibus par lesquels ces communications peuvent normalement être établies dans un délai de 15 secondes.
- e) Toutes les installations permettant des communications vocales directes ou des communications par liaison de données entre organismes ATS et entre ces organismes et les autres organismes indiqués aux points 2) a) et 2) b) sont dotées de moyens d'enregistrement automatique.

ATS.OR.440 Service fixe aéronautique (communications sol-sol) - Communications entre régions d'information de vol

- 1) Un prestataire ATS s'assure que les centres d'information de vol et les centres de contrôle régional disposent de moyens de communication avec tous les centres voisins d'information de vol et de contrôle régional. Les installations de télécommunication nécessaires sont dotées, dans tous les cas, de moyens permettant de transmettre les messages sous une forme qui se prête à leur conservation à titre d'archives permanentes, et en respectant les durées d'acheminement spécifiées par accord régional de navigation aérienne.
- 2) À moins qu'il n'en soit décidé autrement par accord régional de navigation aérienne, un prestataire ATS s'assure que les installations nécessaires aux communications entre centres de contrôle régional qui desservent des régions de contrôle contiguës sont dotées, en outre, de moyens permettant des communications vocales directes et des communications par liaison de données, le cas échéant, avec enregistrement automatique. Ces communications peuvent être établies instantanément pour les besoins du transfert de contrôle au moyen de données radar, ADS-B ou ADS-C, et normalement dans un délai de 15 secondes pour d'autres fins.
- 3) Lorsqu'un accord entre les États concernés le prescrit, afin d'éliminer ou de réduire la nécessité d'une interception en cas d'écart par rapport à la route assignée, les installations nécessaires aux communications entre centres qui desservent des régions d'information de vol ou des régions de contrôle contiguës, autres que celles dont il est question au point 2) :
 - a) sont dotées de moyens permettant des communications vocales directes seules ou combinées à des communications par liaison de données ;
 - b) permettent normalement l'établissement de communications dans un délai de 15 secondes ;
 - c) sont dotées de moyens d'enregistrement automatique.
- 4) Un prestataire ATS concerné s'assure que des organismes ATS voisins sont reliés entre eux dans tous les cas où l'on observe des situations particulières.

- 5) Lorsque les conditions locales obligent à autoriser un aéronef, avant le départ, à pénétrer dans une région de contrôle voisine, le(s) prestataire(s) ATS concerné(s) s'assure(nt) qu'un organisme de contrôle d'approche et/ou une tour de contrôle d'aérodrome sont reliés au centre de contrôle régional qui dessert la région voisine.
- 6) Les installations de télécommunication nécessaires aux termes des points 4) et 5) sont dotées de moyens permettant des communications vocales directes seules ou combinées à des communications par liaison de données, avec enregistrement automatique. Ces communications peuvent être établies instantanément pour les besoins du transfert de contrôle au moyen de données radar, ADS-B ou ADS-C, et normalement dans un délai de 15 secondes pour d'autres fins.
- 7) Un prestataire ATS met en œuvre des moyens appropriés d'enregistrement automatique dans tous les cas où l'échange automatique des données entre ordinateurs des services de la circulation aérienne est nécessaire.

ATS.OR.445 Communications pour le contrôle/gestion de la circulation des véhicules autres que les aéronefs sur les aires de manœuvre aux aérodromes

- 1) Sauf lorsqu'un système de communications par signaux visuels est jugé suffisant, un prestataire ATS dispose de moyens permettant des communications bilatérales en radiotéléphonie pour :
 - a) le service de contrôle d'aérodrome, le contrôle de la circulation des véhicules sur l'aire de manœuvre ;
 - b) un organisme AFIS, la gestion des véhicules sur l'aire de manœuvre lorsque ce service est assuré conformément au point ATS.TR.305(6).
- 2) Lorsque les conditions le justifient, des voies distinctes de communications sont mises en œuvre pour le contrôle de la circulation des véhicules sur l'aire de manœuvre, et des moyens d'enregistrement automatique sont prévus sur toutes ces voies.

ATS.OR.450 Enregistrement automatique des données de surveillance

Un prestataire de services de la circulation s'assure que les données de surveillance provenant des équipements radar primaire et secondaire ou d'autres systèmes (par exemple, ADS-B, ADS-C), utilisés comme aides aux services de la circulation aérienne sont automatiquement enregistrées afin qu'elles puissent servir aux enquêtes sur les accidents et incidents, aux recherches et au sauvetage, au contrôle de la circulation aérienne ainsi qu'à l'évaluation des systèmes de surveillance et à la formation sur ces systèmes.

ATS.OR.455 Conservation des informations et données enregistrées

- 1) Un prestataire de services de la circulation conserve pendant une période d'au

moins 30 jours :

- a) les enregistrements des voies de communications tel que spécifié au point ATS.OR.400 (2) et (3);
 - b) les enregistrements des données et des communications tel que spécifié au point ATS.OR.435 (3)(c) et (e);
 - c) les enregistrements automatiques tel que spécifié au point ATS.OR.435 (3)(c) et (e);
 - d) Les enregistrements des communications tel que spécifié au point ATS.OR.445 ;
 - e) Les enregistrements des données tel que spécifié au point ATS.OR.450 ;
 - f) les fiches de progression de vol, les données électroniques de progression de vol et de coordination.
- 2) Lorsque que les enregistrement et registres listés au point 1) sont pertinent pour les enquêtes d'accidents et d'incidents, ils sont conservés aussi longtemps que nécessaire.

ATS.OR.460 Enregistrement des communications en arrière-plan et de l'ambiance sonore

- 1) Sauf instruction contraire de l'Autorité Aéronautique, un prestataire de services de la circulation s'assure que les organismes de contrôle de la circulation aérienne sont équipés de dispositifs permettant d'enregistrer les communications en arrière-plan et l'ambiance sonore aux postes de travail des contrôleurs de la circulation aérienne et de conserver les renseignements qui ont été enregistrés durant au moins les vingt-quatre (24) dernières heures de fonctionnement.
- 2) Ces enregistrements sont utilisés uniquement pour les enquêtes d'accidents et d'incidents qui font l'objet de comptes rendus obligatoires conformément au règlement applicable.

Section 5: Renseignements nécessaires aux services de la circulation aérienne

ATS.OR.500 Renseignements météorologiques – Généralités

- 1) Un prestataire ATS s'assure que les renseignements nécessaires les plus récents sur les conditions météorologiques actuelles et prévues sont mis à la disposition des organismes ATS pour l'exécution de leurs fonctions respectives.
- 2) Un prestataire ATS s'assure que les renseignements détaillés disponibles sur l'emplacement, le développement vertical, la direction et la vitesse de déplacement des phénomènes météorologiques situés au voisinage de l'aérodrome, et en particulier dans les zones d'approche et de montée initiale, qui pourraient constituer un danger pour l'exploitation sont mis à la disposition des organismes ATS.

- 3) Les renseignements visés aux points 1) et 2) ci-dessus sont fournis sous une forme qui exige le minimum d'interprétation de la part du personnel des services de la circulation aérienne et selon une fréquence qui satisfait aux exigences des organismes ATS concernés.

ATS.OR.505 Renseignements météorologiques pour les Centres d'information de vol et centres de contrôle régional

- 1) Un prestataire ATS s'assure que les centres d'information de vol et les centres de contrôle régional reçoivent les renseignements météorologiques indiqués dans le règlement applicable à la fourniture des services d'assistance météorologique à la navigation aérienne, surtout en cas d'aggravation constatée ou prévue d'un élément météorologique dès qu'une telle aggravation aura pu être déterminée. Ces observations et ces prévisions couvrent la région d'information de vol ou la région de contrôle ainsi que toutes autres régions déterminées par accord régional de navigation aérienne.
- 2) Un prestataire ATS s'assure que les centres d'information de vol et les centres de contrôle régional reçoivent, à intervalles convenables, les dernières valeurs de la pression pour le calage altimétrique, relevées aux emplacements spécifiés par le centre d'information de vol ou le centre de contrôle régional intéressé.
- 3) Un prestataire ATS s'assure que, lorsque cela est nécessaire pour le service d'information de vol, les stations de télécommunications reçoivent les dernières observations et les dernières prévisions météorologiques. Une copie de ces renseignements est communiquée au centre d'information de vol ou au centre de contrôle régional.

ATS.OR.510 Renseignements météorologiques pour le contrôle d'approche

- 1) Un prestataire ATS s'assure que les organismes assurant le contrôle d'approche reçoivent les renseignements météorologiques indiqués dans le règlement applicable à la fourniture des services d'assistance météorologique à la navigation aérienne, pour l'espace aérien et pour les aérodromes dont ils ont la charge.
- 2) Un prestataire ATS s'assure que les organismes assurant le contrôle d'approche reçoivent des messages d'observations spéciales et des amendements aux prévisions dès qu'ils seront jugés nécessaires selon les critères établis et sans attendre les observations ou prévisions régulières suivantes.
- 3) Un prestataire ATS s'assure que lorsque plusieurs capteurs sont utilisés, les affichages auxquels ils sont reliés sont clairement marqués de façon à identifier la piste et la partie de piste correspondant à chaque capteur.
- 4) Un prestataire ATS s'assure que les organismes assurant le contrôle d'approche reçoivent les dernières valeurs de la pression pour le calage altimétrique, relevées aux emplacements spécifiés par l'organisme assurant le contrôle d'approche

intéressé.

- 5) Un prestataire ATS s'assure que les organismes fournissant le contrôle d'approche pour les phases d'approche finale, d'atterrissage et de décollage sont équipés d'affichages du vent à la surface. Ces affichages sont reliés aux mêmes emplacements d'observation et sont alimentés par les mêmes capteurs que les affichages du vent à la surface situés dans la tour de contrôle d'aérodrome ou à l'organisme AFIS et, le cas échéant, dans la station météorologique.
- 6) Un prestataire ATS s'assure que les organismes fournissant le contrôle d'approche pour les phases d'approche finale, d'atterrissage et de décollage aux aérodromes où la portée visuelle de piste est mesurée par des instruments sont dotés d'affichages indiquant les valeurs actuelles de la portée visuelle de piste. Ces affichages sont reliés aux mêmes emplacements d'observation et sont alimentés par les mêmes capteurs que les affichages correspondants situés dans la tour de contrôle d'aérodrome ou à l'organisme AFIS et, le cas échéant, dans la station météorologique.
- 7) Un prestataire ATS s'assure que les organismes fournissant le contrôle d'approche pour les phases d'approche finale, d'atterrissage et de décollage reçoivent les renseignements sur les cisaillements du vent susceptibles de nuire aux aéronefs sur la trajectoire d'approche ou de décollage ou en approche indirecte.

ATS.OR.515 Renseignements météorologiques pour les tours de contrôle d'aérodrome et les organismes AFIS

- 1) Un prestataire ATS s'assure que les tours de contrôle d'aérodrome et, sauf instruction contraire de l'Autorité Aéronautique, les organismes AFIS reçoivent les renseignements météorologiques indiqués dans le règlement applicable à la fourniture des services d'assistance météorologique à la navigation aérienne, pour l'aérodrome dont elles ont la charge.
- 2) Un prestataire ATS s'assure que des messages d'observations spéciales et des amendements aux prévisions sont communiqués aux tours de contrôle d'aérodrome et, sauf instruction contraire de l'Autorité Aéronautique, aux organismes AFIS dès qu'ils seront jugés nécessaires selon les critères établis et sans attendre les observations ou prévisions régulières suivantes.
- 3) Un prestataire ATS s'assure que les tours de contrôle d'aérodrome et les organismes AFIS reçoivent les dernières valeurs de la pression pour le calage altimétrique à l'aérodrome qu'elles/ils desservent.
- 4) Un prestataire ATS s'assure que les tours de contrôle d'aérodrome et les organismes AFIS sont équipées d'affichages du vent à la surface. Ces affichages sont reliés aux mêmes emplacements d'observation et sont alimentés par les mêmes capteurs que les affichages du vent à la surface situés dans la station météorologique, le cas échéant. Lorsque plusieurs capteurs sont utilisés, les

affichages auxquels ils sont reliés sont clairement marqués de façon à identifier la piste et la partie de piste correspondant à chaque capteur.

- 5) Un prestataire ATS s'assure que les tours de contrôle d'aérodrome et les organismes AFIS où la portée visuelle de piste est mesurée par des instruments sont dotées d'affichages indiquant les valeurs actuelles de la portée visuelle de piste. Ces affichages sont reliés aux mêmes emplacements d'observation et sont alimentés par les mêmes capteurs que les affichages correspondants situés dans la station météorologique, le cas échéant.
- 6) Un prestataire ATS s'assure que les tours de contrôle d'aérodrome et les organismes AFIS reçoivent les renseignements sur les cisaillements du vent susceptibles de nuire aux aéronefs sur la trajectoire d'approche ou de décollage ou en approche indirecte, ou aux avions en roulement à l'atterrissage ou au décollage.
- 7) Un prestataire ATS s'assure que les tours de contrôle d'aérodrome, les organismes AFIS et/ou d'autres organismes appropriés reçoivent les avertissements d'aérodrome conformément au règlement applicable à la fourniture des services d'assistance météorologique à la navigation aérienne.

ATS.OR.520 Renseignements sur l'état des aérodromes et sur l'état opérationnel des installations et services associés

Un prestataire ATS s'assure que les tours de contrôle d'aérodrome, les organismes AFIS et les organismes assurant le contrôle d'approche reçoivent des renseignements sur les conditions régnant sur l'aire de mouvement qui ont une importance au point de vue opérationnel, notamment de l'existence de dangers temporaires, ainsi que de l'état opérationnel des installations et services associés sur l'aérodrome ou les aérodromes dont ils ont la charge.

ATS.OR.525 Renseignements sur l'état opérationnel des services de navigation

- 1) Un prestataire ATS s'assure que les organismes ATS reçoivent des renseignements sur l'état opérationnel des services de radionavigation et des aides visuelles indispensables aux procédures de décollage, de départ, d'approche et d'atterrissage qui sont implantées dans la zone dont ils ont la charge, ainsi que de celui des services de radionavigation et des aides visuelles indispensables à la circulation à la surface.
- 2) Un prestataire ATS s'assure que le ou les organismes ATS appropriés reçoivent en temps opportun les renseignements sur l'état opérationnel, et sur toute modification de l'état opérationnel, des services de radionavigation et des aides visuelles dont il est fait mention au point 1), compte tenu de l'utilisation des services ou des aides en question.

ATS.OR.530 Renseignements sur les ballons libres non habités

Un prestataire ATS s'assure que les exploitants de ballons libres non habités tiennent le ou les organismes ATS appropriés au courant des détails concernant le vol de ces ballons conformément aux dispositions figurant dans le règlement applicable sur les règles de l'air.

ATS.OR.535 Renseignements sur les activités volcaniques

- 1) Un prestataire ATS s'assure que le ou les organismes ATS appropriés reçoivent, conformément à l'accord local, les renseignements sur les activités volcaniques prééruptives, les éruptions volcaniques la présence de nuages de cendres volcaniques à proximité de l'espace aérien emprunté par les vols dans leur zone de responsabilité.
- 2) Un prestataire ATS s'assure que les centres de contrôle régional et les centres d'information de vol reçoivent les renseignements consultatifs concernant les cendres volcaniques qui sont communiqués par le VAAC qui leur est associé.

ATS.OR.540 Renseignements sur les « nuages » de matières radioactives et de produits chimiques toxiques

Un prestataire ATS s'assure que le ou les organismes ATS appropriés reçoivent, conformément à l'accord local, les renseignements sur la présence dans l'atmosphère de substances radioactives ou de produits chimiques toxiques, qui pourraient concerner l'espace aérien emprunté par les vols dans leur zone de responsabilité.

SOUS-PARTIE D : EXIGENCES TECHNIQUES APPLICABLES A LA FOURNITURE DES SERVICES DE LA CIRCULATION AERIEENNE (ATS.TR)

Section 1: Exigences générales

ATS.TR.100 Langue de communication entre les organismes des services de la circulation aérienne

Sauf lorsqu'elles sont effectuées dans une langue mutuellement convenue, les communications entre les organismes de contrôle de la circulation aérienne se font en langue anglaise.

ATS.TR.105 Expression de la position de l'aéronef dans le plan vertical

- 1) Pour les vols effectués aux abords d'aérodromes et dans des régions de contrôle terminales, la position de l'aéronef dans le plan vertical, sous réserve des dispositions du point 2) ci-dessous est exprimée par l'altitude si l'aéronef se trouve à l'altitude de transition ou au-dessous, et par le niveau de vol si l'aéronef se trouve au niveau de transition ou au-dessus. Lorsqu'un aéronef traverse la couche de transition, sa position dans le plan vertical est exprimée par le niveau de vol s'il monte et par l'altitude s'il descend.
- 2) Si un aéronef qui a reçu l'autorisation d'atterrir, ou qui a été informé à un aérodrome AFIS que la piste est disponible pour l'atterrissage, termine son approche en utilisant la pression atmosphérique à l'altitude de l'aérodrome (QFE), la position de cet aéronef dans le plan vertical sera exprimée en fonction de la hauteur au-dessus du niveau de l'aérodrome pendant la partie du vol pour laquelle le QFE peut être utilisé, exceptionnellement elle est exprimée en fonction de la hauteur au-dessus du niveau du seuil de la piste :
 - a) pour les pistes aux instruments dont le seuil se trouve à 2 m (7 ft) ou plus au-dessous de l'altitude de l'aérodrome ;
 - b) pour les pistes avec approche de précision.

ATS.TR.110 Détermination du niveau de transition

- 1) L'organisme ATS compétent détermine le niveau de transition à utiliser pendant la période appropriée aux abords de l'aérodrome ou des aérodromes considérés et, le cas échéant, de la région de contrôle terminale (TMA) touchée, d'après les comptes rendus QNH (calage altimétrique requis pour lire, une fois au sol, l'altitude de l'aérodrome) et les prévisions sur la pression au niveau moyen de la mer, au besoin.
- 2) Le niveau de transition est le niveau de vol le plus bas utilisable au-dessus de l'altitude de transition fixée pour l'aérodrome ou les aérodromes considérés.

ATS.TR.115 Niveau de croisière minimal pour vols IFR

- 1) Les organismes de contrôle de la circulation aérienne n'assignent pas aux aéronefs des niveaux de croisière inférieurs aux altitudes minimales fixées par le Cameroun, sauf autorisation spéciale de l'Autorité Aéronautique.
- 2) Les organismes de contrôle de la circulation aérienne :
 - a) déterminent le ou les niveaux de vol les plus bas utilisables pour la totalité ou certaines parties de la région de contrôle dont ils ont la charge ;
 - b) assignent les niveaux de vol à ou au-dessus de ce(s) niveau(x) ; et
 - c) communiquent le(s) plus bas niveau(x) de vol utilisable sur demande aux pilotes.

ATS.TR.120 Communication des renseignements sur le calage altimétrique

- 1) Les organismes ATS compétents disposent à tout moment, pour transmission sur demande aux aéronefs en vol, des renseignements nécessaires pour déterminer le niveau de vol le plus bas qui assure une marge de franchissement d'obstacles suffisante sur les routes ou tronçons de route pour lesquels ces renseignements sont nécessaires.
- 2) Les centres d'information de vol et les centres de contrôle en route disposent pour transmission aux aéronefs, sur demande, du nombre approprié des messages QNH ou de prévisions barométriques intéressant la FIR ou la région de contrôle dont ils ont la charge ainsi que les régions adjacentes.
- 3) L'équipage de conduite reçoit le niveau de transition en temps utile avant l'arrivée à ce niveau pendant la descente. La communication peut être faite en phonie, par ATIS ou par liaison de données.
- 4) Un calage altimétrique QNH est indiqué dans :
 - a) l'autorisation de descente lors de la première autorisation de se rendre à une altitude au-dessous du niveau de transition ;
 - b) les autorisations d'approche ou dans les autorisations d'entrée dans un circuit ; et
 - c) les autorisations de circuler à la surface données aux aéronefs au départ, sauf lorsque l'on sait que les aéronefs ont déjà reçu ces renseignements.
- 5) Un calage altimétrique QFE décrit au point ATS.TR.125 (2) est fourni aux aéronefs sur demande, ou de façon régulière par accord local.
- 6) Les organismes ATS compétents arrondissent les calages altimétriques donnés aux aéronefs par défaut à l'hectopascal entier immédiatement inférieur.

ATS.TR.125 Suspension des vols VFR au-dessus et aux abords d'un aérodrome

- 1) Tout vol VFR effectué au-dessus d'un aérodrome ou aux abords de celui-ci peut être suspendu par les autorités ou organismes suivants lorsque la sécurité l'exige :
 - a) l'organisme de contrôle d'approche ou l'organisme de contrôle en route approprié ;
 - b) la tour de contrôle d'aérodrome ;
 - c) le prestataire ATS compétent.
- 2) Lorsque les vols VFR sont suspendus au-dessus d'un aérodrome ou aux abords de celui-ci, la tour de contrôle prend les dispositions suivantes :
 - a) suspend tous les départs VFR ;
 - b) rappelle tous les aéronefs effectuant des vols VFR locaux ou obtient l'autorisation de poursuivre les vols VFR spéciaux ;
 - c) informe l'organisme de contrôle d'approche ou l'organisme de contrôle en route, selon le cas, des dispositions prises ;
 - d) notifie à tous les exploitants ou à leur représentant désigné les motifs de ces dispositions, s'il y a lieu, ou sur demande.

ATS.TR.130 Feux aéronautiques à la surface

Un prestataire ATS établit les procédures pour l'exploitation des feux aéronautiques à la surface, qu'ils soient ou non situés aux abords d'un aérodrome.

ATS.TR.135 Services de surveillance ATS

- 1) Un prestataire ATS peut utiliser des systèmes de surveillance dans la fourniture des services de la circulation aérienne. Dans ce cas, le prestataire ATS spécifie les fonctions pour lesquelles l'information de surveillance ATS est utilisée.
- 2) Lorsque les systèmes de surveillance ATS sont fournis, un prestataire ATS :
 - a) s'assure que le(s) système(s) de surveillance ATS offre(nt) une présentation continuellement mise à jour des renseignements de surveillance, y compris des indications de position ;
 - b) lorsque le service de contrôle de la circulation aérienne est assuré :
 - i) détermine le nombre d'aéronefs pour lesquels des services de surveillance ATS peuvent être assurés simultanément en toute sécurité dans chaque cas ;
 - ii) les contrôleurs de la circulation aérienne disposent toujours de renseignements complets et à jour sur:
 - les altitudes minimales de vol établies dans la zone de responsabilité ;

- le ou les niveaux de vol utilisables les plus bas, déterminés conformément aux points ATS.TR.130 et ATS.TR.135 ;
 - les altitudes minimales établies applicables aux procédures fondées sur le guidage tactique.
- c) s'assure que les systèmes sol radar et ADS-B fournissent l'affichage des alertes et avertissements ayant trait à la sécurité, y compris les alertes de conflit, les prévisions de conflit, les avertissements d'altitude minimale de sécurité et les doubles attributions involontaires de code SSR.
- 3) Un prestataire des services de la circulation, conformément aux fonctions pour lesquelles l'information de surveillance ATS est utilisée pour assurer les services de la circulation aérienne, établit des procédures pour :
- a) l'identification des aéronefs ;
 - b) la fourniture de renseignements sur la position d'aéronefs ;
 - c) le guidage des aéronefs ;
 - d) l'assistance à la navigation des aéronefs ;
 - e) la fourniture de renseignements sur le mauvais temps, le cas échéant ;
 - f) le transfert de contrôle d'un aéronef ;
 - g) la gestion des pannes du(des) système(s) de surveillance ATS ;
 - h) la gestion des pannes de transpondeur d'aéronef en accord avec les exigences relatives aux conditions obligatoires d'emport d'un transpondeur en fonctionnement ; et
 - i) l'interruption ou la cessation du service de surveillance ATS.
- 4) Avant de fournir un service de surveillance ATS à un aéronef, l'identification de celui-ci est établie et le pilote prévenu. Par la suite, l'identification est maintenue jusqu'à la cessation du service de surveillance ATS. Si par la suite l'identification est perdue, des instructions appropriées sont émises.
- 5) Lorsque la trajectoire observée d'un aéronef contrôlé identifié est incompatible avec celle d'un aéronef inconnu qui semble constituer un risque d'abordage, le pilote de l'aéronef contrôlé est si cela est possible :
- a) informé de la présence de l'aéronef inconnu et, si le pilote de l'aéronef contrôlé le demande, ou si le contrôleur estime que la situation le justifie, des mesures d'évitement sont suggérées ;
 - b) avisé lorsqu'il n'y a plus d'incompatibilité.
- 6) Sauf instruction contraire de l'Autorité Aéronautique, la vérification de l'indication de niveau obtenue à partir de l'altitude-pression et affichée au contrôleur est effectuée par chaque organisme ATC doté des équipements nécessaires lors du premier contact avec l'aéronef intéressé ou, en cas d'impossibilité, le plus tôt

possible après ce contact.

- 7) Seule l'information de niveau provenant d'altitude-pression vérifiée est utilisée pour déterminer qu'un aéronef :
 - a) maintient un niveau ;
 - b) libère un niveau ;
 - c) passe un niveau en montée ou descente ; ou
 - d) atteint un niveau.

Section 2: Service du contrôle de la circulation aérienne

ATS.TR.200 Application

- 1) Le service du contrôle de la circulation aérienne est assuré :
 - a) à tous les vols IFR dans les espaces aériens des classes A, B, C, D et E ;
 - b) à tous les vols VFR dans les espaces aériens des classes B, C et D ;
 - c) à tous les vols VFR spéciaux ;
 - d) à l'ensemble de la circulation d'aérodrome aux aérodromes contrôlés.

ATS.TR.205 Fourniture du service de contrôle de la circulation aérienne

Les différentes fonctions du service du contrôle de la circulation aérienne décrites au point ATS.GEN.105 (1) sont assurées par les différents organismes de la manière suivante :

- 1) Contrôle régional :
 - a) par un centre de contrôle régional ; ou
 - b) par l'organisme assurant le service du contrôle d'approche dans une zone de contrôle, ou dans une région de contrôle d'étendue limitée, qui est surtout destinée à assurer le service du contrôle d'approche et où il n'a pas été créé de centre de contrôle régional.
- 2) Contrôle d'approche :
 - a) par un organisme de contrôle d'approche, lorsqu'il est nécessaire ou souhaitable d'établir un bureau séparé ;
 - b) par une tour de contrôle d'aérodrome ou un centre de contrôle régional, lorsqu'il est nécessaire ou souhaitable de grouper sous la responsabilité d'un seul organisme les fonctions du service du contrôle d'approche et celles du service du contrôle d'aérodrome ou du service du contrôle régional.
- 3) Contrôle d'aérodrome : par une tour de contrôle d'aérodrome.

ATS.TR.210 Fonctionnement du service du contrôle de la circulation aérienne

- 1) Afin d'assurer le service du contrôle de la circulation aérienne, un organisme de contrôle de la circulation aérienne doit :
 - a) recevoir des renseignements au sujet des mouvements prévus de chaque aéronef et des modifications qui leur sont apportées et connaître en permanence la progression effective de chaque aéronef ;
 - b) déterminer, d'après les renseignements reçus, les positions relatives des aéronefs signalés ;
 - c) transmettre des autorisations et des renseignements aux fins de prévenir les abordages entre les aéronefs placés sous son contrôle et d'accélérer et régulariser la circulation ;
 - d) se mettre d'accord avec les autres organismes au sujet des autorisations :
 - i) chaque fois qu'un aéronef risquerait sans cela d'entraver la circulation établie sous le contrôle de ces autres organismes ;
 - ii) avant de passer à ces autres organismes le contrôle d'un aéronef.
- 2) Les autorisations émises par les organismes de contrôle de la circulation aérienne doivent assurer la séparation :
 - a) entre tous les vols dans les espaces aériens des classes A et B ;
 - b) entre les vols IFR dans les espaces aériens des classes C, D et E ;
 - c) entre les vols IFR et les vols VFR dans l'espace aérien de classe C ;
 - d) entre les vols IFR et les vols VFR spéciaux ;
 - e) entre les vols VFR spéciaux, lorsque le prestataire ATS le prescrit.

Toutefois, à la demande d'un aéronef et si le prestataire ATS le prescrit dans le cas prévu au point b) ci-dessus, dans les espaces aériens des classes D et E, un aéronef peut recevoir une autorisation qui ne lui assure pas cette séparation sur un tronçon déterminé du vol effectué dans les conditions météorologiques de vol à vue.

- 3) Un organisme de contrôle de la circulation aérienne assure la séparation par l'un, au moins, des moyens suivants :
 - a) séparation verticale, obtenue par l'assignation de niveaux différents déterminés d'après :
 - i) le tableau des niveaux de croisière approprié du règlement applicable relatif aux règles de l'air, ou d'après
 - ii) un tableau des niveaux de croisière modifié, conformément aux spécifications du règlement applicable relatif aux règles de l'air, pour les vols effectués au-dessus du niveau de vol 410 ;

toutefois, la correspondance entre niveaux et route, prescrite dans cet appendice, ne s'applique qu'à défaut d'indications contraires données dans les publications d'information aéronautique appropriées ou les autorisations du contrôle de la circulation aérienne ;

- b) séparation horizontale, obtenue en assurant :
 - i) une séparation longitudinale, obtenue en maintenant un intervalle de temps ou de distance entre les aéronefs volant sur une même route, sur des routes convergentes ou dans des directions opposées ; ou
 - ii) une séparation latérale, obtenue en maintenant les aéronefs sur des routes différentes ou dans des régions géographiques différentes.
- c) séparation composite, consistant en une combinaison de la séparation verticale et de l'une des autres formes de séparation prévues au point b) ci-dessus, en utilisant pour chacune d'elles des minimums qui peuvent être inférieurs à ceux utilisés pour chacun des éléments combinés lorsqu'ils sont appliqués séparément, mais au moins égaux à la moitié de ces minimums. La séparation composite ne doit être appliquée que sur la base d'accords régionaux de navigation aérienne.

ATS.TR.215 Choix et notification des minimums de séparation

- 1) Le choix des minimums de séparation applicables dans une portion déterminée de l'espace aérien est effectué par le prestataire ATS et approuvé par l'Autorité Aéronautique.
- 2) Pour les aéronefs qui passent de l'un à l'autre des espaces aériens adjacents et pour les routes qui sont plus proches de la limite commune des espaces aériens adjacents que les minimums de séparation applicables dans les circonstances, le choix des minimums de séparation est effectué par consultation entre prestataires ATS chargées d'assurer les services de circulation aérienne dans des espaces aériens adjacents.
- 3) Les détails des minimums de séparation choisis et des zones d'application correspondantes sont notifiés :
 - a) aux organismes du contrôle de la circulation aérienne intéressés ; et
 - b) aux pilotes et aux exploitants par l'intermédiaire des publications d'information aéronautique, lorsque la séparation est fondée sur l'emploi par l'aéronef de certaines aides ou techniques de navigation.

ATS.TR.220 Application de la séparation en fonction de la turbulence de sillage

Les organismes du contrôle de la circulation aérienne appliquent des minima de séparation en fonction de la turbulence de sillage aux aéronefs en phases d'approche

ou de départ dans les circonstances suivantes :

- 1) lorsqu'un aéronef vole immédiatement derrière un autre à la même altitude ou moins de 300 m (1 000 ft) plus bas ; ou
- 2) lorsque deux aéronefs utilisent une même piste ou des pistes parallèles distantes de moins de 760 m (2 500 ft) ; ou
- 3) lorsqu'un aéronef traverse le sillage d'un autre aéronef, à la même altitude ou moins de 300 m (1 000 ft) plus bas,

sauf pour les vols VFR à l'arrivée et les vols IFR à l'arrivée qui exécutent une approche visuelle lorsque l'aéronef a signalé que l'aéronef qui le précède est en vue et qu'il lui a été demandé de suivre et de maintenir lui-même sa séparation par rapport à cet aéronef, pour lequel l'organisme du contrôle de la circulation aérienne émet une mise en garde concernant la possibilité de turbulence de sillage.

ATS.TR.225 Responsabilité du contrôle

- 1) À tout moment, un vol contrôlé n'est sous le contrôle que d'un seul organisme de contrôle de la circulation aérienne.
- 2) Le contrôle de tous les aéronefs évoluant dans un bloc d'espace aérien donné incombe à un seul organisme de contrôle de la circulation aérienne. Toutefois, le contrôle d'un aéronef ou d'un groupe d'aéronefs peut être délégué à d'autres organismes de contrôle de la circulation aérienne, à condition que soit assurée la coordination entre les organismes de contrôle de la circulation aérienne intéressés.

ATS.TR.230 Transfert de contrôle

- 1) Lieu et moment du transfert

Le transfert du contrôle d'un aéronef d'un organisme de contrôle de la circulation aérienne à un autre s'effectue de la manière suivante :

- a) Entre deux organismes assurant le contrôle régional.

Le contrôle d'un aéronef est transféré d'un organisme assurant le contrôle régional dans une région de contrôle à l'organisme assurant le contrôle régional dans une région de contrôle adjacente à l'heure à laquelle l'aéronef franchit la limite commune aux deux régions de contrôle tel qu'estimée par le centre de contrôle régional qui contrôle l'aéronef ; ou en tout autre lieu ou à tout autre moment dont sont convenus ces deux organismes.

- b) Entre un organisme assurant le contrôle régional et un organisme assurant le contrôle d'approche

Le contrôle d'un aéronef est transféré d'un organisme assurant le contrôle régional à un organisme assurant le contrôle d'approche ou vice versa, au lieu ou à l'heure dont sont convenus ces deux organismes.

c) Entre un organisme assurant le contrôle d'approche et une tour de contrôle d'aérodrome :

i) Aéronef à l'arrivée – Le contrôle d'un aéronef à l'arrivée est transféré, conformément aux lettres d'accord et aux manuels d'exploitation de l'organisme du contrôle de la circulation aérienne, de l'organisme assurant le contrôle d'approche à la tour de contrôle d'aérodrome :

A) lorsque l'aéronef est aux abords de l'aérodrome, et

- qu'on estime qu'il pourra effectuer à vue l'approche et l'atterrissage, ou
- qu'il se trouve dans des conditions météorologiques de vol à vue ininterrompues ; ou

B) lorsque l'aéronef se trouve à un point ou à un niveau prescrit; ou

C) lorsque l'aéronef a atterri,

ii) Aéronef au départ – Le contrôle d'un aéronef au départ est transféré, conformément aux lettres d'accord et aux manuels d'exploitation de l'organisme du contrôle de la circulation aérienne, de la tour de contrôle d'aérodrome à l'organisme assurant le contrôle d'approche :

A) lorsque les conditions météorologiques de vol à vue règnent aux abords de l'aérodrome :

- avant que l'aéronef quitte les abords de l'aérodrome ;
- avant que l'aéronef entre en conditions météorologiques de vol aux instruments ; ou
- lorsque l'aéronef se trouve à un point ou à un niveau prescrit,

B) lorsque les conditions météorologiques de vol aux instruments règnent à l'aérodrome :

- immédiatement après que l'aéronef a décollé, ou
- lorsque l'aéronef se trouve à un point ou à un niveau prescrit,

d) Entre secteurs ou positions de contrôle au sein du même organisme de contrôle de la circulation aérienne.

Le contrôle d'un aéronef est transféré d'un secteur ou d'une position de contrôle à un autre au sein du même organisme ATC à un point, un niveau ou un moment spécifié dans les instructions de l'organisme du contrôle de la circulation aérienne .

2) Coordination du transfert

a) Le contrôle d'un aéronef n'est transféré d'un organisme de contrôle de la circulation aérienne à un autre qu'avec le consentement de l'organisme de contrôle accepteur ; ce consentement est obtenu conformément aux

dispositions des points b), c), d) et e) ci-après.

- b) L'organisme de contrôle transféreur communique à l'organisme de contrôle accepteur les éléments appropriés du plan de vol en vigueur ainsi que tous autres renseignements intéressant le transfert demandé.
- c) Dans le cas d'un transfert de contrôle effectué au moyen de données radar ou ADS-B, les renseignements intéressant ce transfert comprennent notamment la position et, s'il y a lieu, la route et la vitesse de l'aéronef, d'après les observations radar ou ADS-B effectuées immédiatement avant le transfert.
- d) Dans le cas d'un transfert effectué au moyen de données ADS-C, les renseignements intéressant ce transfert comprennent les renseignements de position en quatre dimensions et les autres renseignements nécessaires.
- e) L'organisme de contrôle accepteur :
 - i) indique s'il lui est possible d'accepter le contrôle de l'aéronef dans les conditions spécifiées par l'organisme de contrôle transféreur, à moins que, en vertu d'un accord préalable entre les deux organismes intéressés, l'absence d'une indication de ce genre ne signifie l'acceptation des conditions spécifiées ; ou bien il indique les modifications éventuelles qu'il est nécessaire d'apporter à ces conditions ; et
 - ii) précise tout autre renseignement ou toute autre autorisation concernant une phase ultérieure du vol et dont il exige la possession par l'aéronef au moment du transfert.
- f) Sauf entente contraire des deux organismes intéressés, l'organisme de contrôle accepteur avise l'organisme de contrôle transféreur dès qu'il a établi des communications bilatérales vocales et/ou sur liaison de données avec l'aéronef intéressé et assumé le contrôle de celui-ci.
- g) La phraséologie normalisée est utilisée pour la coordination entre organismes ATS et/ou secteurs. Le langage clair ne doit être utilisé uniquement lorsque la phraséologie normalisée ne peut servir pour une transmission donnée.

ATS.TR.235 Autorisations du contrôle de la circulation aérienne

- 1) Les autorisations du contrôle de la circulation aérienne ont pour but unique d'assurer le service du contrôle de la circulation aérienne.
 - a) Les autorisations sont délivrées uniquement afin d'accélérer la circulation aérienne et de séparer les aéronefs et sont basées sur la circulation dont les services de la circulation aérienne ont connaissance, dans la mesure où cette circulation affecte la sécurité des vols. Cette circulation comprend, non seulement les aéronefs en vol et sur l'aire de manœuvre sur lesquels le contrôle est exercé, mais également tous les véhicules et autres obstacles temporaires placés sur l'aire de manœuvre en service.

- b) Les organismes ATC délivrent les autorisations ATC qui sont nécessaires pour assurer la prévention des abordages et pour accélérer et régulariser la circulation aérienne.
 - c) Les autorisations ATC sont transmises de façon à parvenir à l'aéronef assez tôt pour qu'il puisse s'y conformer.
 - d) Lorsque le pilote commandant de bord d'un aéronef informe un organisme du contrôle de la circulation aérienne que l'autorisation donnée ne convient pas, l'organisme du contrôle de la circulation aérienne délivre une autorisation modifiée dans la mesure du possible.
 - e) Lorsqu'il assure le guidage d'un aéronef en vol IFR et lorsqu'il donne à un vol IFR un parcours direct qui dévie l'aéronef de la route ATS, le contrôleur délivre des instructions de nature à assurer que la marge de franchissement d'obstacles prescrite soit à tout moment respectée, jusqu'à ce que l'aéronef parvienne au point où le pilote reprend sa propre navigation.
- 2) Une autorisation du contrôle de la circulation aérienne comprend :
- a) l'identification de l'aéronef indiquée dans le plan de vol ;
 - b) la limite d'autorisation ;
 - c) la route :
 - i) La route à suivre est indiquée en détail dans chaque autorisation, si cela est jugé nécessaire ; et
 - ii) L'expression « route plan de vol autorisé » ne sera pas utilisée pour accorder une nouvelle autorisation.
 - d) les niveaux de vol pour la totalité ou pour les différentes parties de la route et les changements de niveau, si nécessaire ;
 - e) toutes autres instructions ou renseignements nécessaires sur les questions telles que les manœuvres d'approche ou de départ, les communications et l'heure d'expiration de l'autorisation.
- 3) Autorisations relatives au vol transsonique
- a) L'autorisation du contrôle de la circulation aérienne concernant la phase d'accélération transsonique d'un vol supersonique est valable au minimum jusqu'à la fin de cette phase.
 - b) L'autorisation du contrôle de la circulation aérienne concernant la décélération et la descente d'un avion à partir de l'altitude de croisière supersonique jusqu'à l'altitude de vol subsonique doit permettre l'exécution d'une descente ininterrompue, au moins pendant la phase transsonique.
- 4) Collationnement des autorisations et des informations intéressant la sécurité
- a) L'équipage de conduite répète au contrôleur de la circulation aérienne les

parties des autorisations et instructions ATC communiquées en phonie qui intéressent la sécurité. Les éléments suivants sont toujours collationnés :

- i) autorisations de route ATC ;
 - ii) autorisations et instructions d'entrer sur une piste quelconque, d'y atterrir, d'en décoller, d'attendre avant la piste, de la traverser ou de la remonter ;
 - iii) piste en service, calage altimétrique, codes SSR, instructions de niveau, instructions de cap et de vitesse et, lorsqu'ils sont indiqués par le contrôleur ou figurent dans les diffusions ATIS, niveaux de transition.
- b) Le contrôleur écoute le collationnement des autorisations et des informations intéressant la sécurité pour s'assurer que l'équipage de conduite a bien reçu et compris l'autorisation ou l'instruction, y compris l'autorisation conditionnelle, et il intervient immédiatement pour corriger toute disparité éventuellement révélée par le collationnement.
 - c) Le collationnement vocal n'est pas exigé dans le cas des messages CPDLC sauf spécification contraire du prestataire ATS.
 - d) Les conducteurs de véhicule qui circulent ou qui ont l'intention de circuler sur l'aire de manœuvre collationnent au contrôleur de la circulation aérienne les parties des instructions transmises verbalement qui intéressent la sécurité, comme les instructions d'entrer, d'attendre en retrait, de traverser et de rouler sur une piste en service ou une voie de circulation, quelle qu'elle soit.
 - e) Le contrôleur écoute le collationnement pour s'assurer que le conducteur de véhicule a correctement accusé réception de l'instruction, et il prend immédiatement des mesures pour corriger tout écart révélé par le collationnement.

5) Coordination des autorisations

Une autorisation du contrôle de la circulation aérienne est coordonnée entre les organismes de contrôle de la circulation aérienne pour toute la route que doit suivre un aéronef ou pour une partie spécifiée de cette route, conformément aux règles ci-après.

- a) L'aéronef reçoit une autorisation pour toute la route jusqu'au premier aéroport d'atterrissage prévu :
 - i) lorsqu'il est possible, avant le départ, de coordonner la délivrance des autorisations entre tous les organismes sous le contrôle desquels passera l'aéronef ; ou
 - ii) lorsqu'on est à peu près certain qu'une coordination préalable sera réalisée entre chacun des organismes sous le contrôle desquels passera ultérieurement l'aéronef.
- b) Lorsque la coordination indiquée au point a) n'a pas été réalisée ou n'est pas

prévue, l'aéronef ne reçoit d'autorisation que jusqu'au point où la coordination est à peu près certaine ; à ce point ou avant d'atteindre ce point, l'aéronef reçoit une nouvelle autorisation avec des instructions d'attente, s'il y a lieu.

- c) Si l'organisme ATS l'a prescrit, l'aéronef entre en communication avec un organisme de contrôle de la circulation aérienne situé en aval pour recevoir une autorisation en aval avant le point de transfert de contrôle.
 - i) L'aéronef maintient les communications bilatérales nécessaires avec l'organisme de contrôle de la circulation aérienne dont il relève à ce moment-là pendant qu'il obtient une autorisation en aval ;
 - ii) Une autorisation délivrée à titre d'autorisation en aval est clairement désignée comme telle au pilote.
 - iii) À moins d'une coordination, une autorisation en aval ne modifie pas le profil de vol original de l'aéronef dans quelque espace aérien que ce soit autre que celui de l'organisme de contrôle de la circulation aérienne qui la délivre.
- d) Lorsqu'un aéronef a l'intention de partir d'un aéroport situé à l'intérieur d'une région de contrôle pour entrer dans une autre région de contrôle dans un délai de trente (30) minutes, ou dans tout autre délai qui a été fixé par les centres de contrôle régional intéressés, la coordination avec le centre de contrôle de cette deuxième région est réalisée avant que soit délivrée l'autorisation de départ.
- e) Lorsqu'un aéronef a l'intention de quitter une région de contrôle pour voler hors de l'espace aérien contrôlé, et rejoindra ultérieurement la même région de contrôle ou pénétrera dans une autre région de contrôle, une autorisation couvrant le trajet entre l'aéroport de départ et le premier aéroport d'atterrissage prévu peut être délivré. Néanmoins, une telle autorisation ou les modifications qui y sont apportées ne valent que pour les parties du vol effectuées à l'intérieur de l'espace aérien contrôlé.

ATS.TR.240 Gestion des courants de trafic aérien

- 1) Un prestataire ATS institue une gestion des courants de trafic aérien (ATFM) pour l'espace aérien où la demande de trafic aérien dépasse par moments, ou va dépasser selon les prévisions, la capacité déclarée des services du contrôle de la circulation aérienne intéressés.
- 2) L'ATFM est mise en œuvre sur la base d'accords régionaux de navigation aérienne ou, s'il y a lieu, par voie d'accords multilatéraux.
- 3) Lorsqu'un organisme de contrôle de la circulation aérienne s'aperçoit qu'il lui est impossible d'acheminer d'autres aéronefs dans un délai donné en un point donné ou dans une région particulière, en plus de ceux déjà acceptés, ou qu'il ne pourra les accepter qu'à une certaine cadence, il en informe l'organisme ATFM, lorsqu'il existe, ainsi que, le cas échéant, les organismes ATS intéressés. Les équipages de

conduite des aéronefs se dirigeant vers ce point ou vers cette région et les exploitants intéressés sont également avisés des retards prévus ou des restrictions qui sont imposées.

ATS.TR.245 Contrôle de la circulation des personnes et des véhicules sur les aérodromes

- 1) La circulation des personnes ou des véhicules, y compris les aéronefs en remorque, 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 atterrissant, roulant au sol ou décollant.
- 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 des aides à la navigation aérienne ;
 - b) sous réserve des dispositions du point 3) ci-dessous, la ou les méthodes de séparation des véhicules et des aéronefs qui circulent à la surface est (sont) celle(s) prescrite(s) par le prestataire ATS et approuvée(s) par l'Autorité Aéronautique compte tenu des aides disponibles;;
 - c) lorsqu'une même piste est utilisée de façon continue à la fois pour des approches ILS et des approches 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.
- 3) Les véhicules de secours qui se dirigent vers un aéronef en détresse ont priorité de passage sur tout autre mouvement en surface.
- 4) Sous réserve des dispositions du point 3) ci-dessus, les véhicules circulant sur l'aire de manœuvre sont tenus de se conformer aux règles ci-après :
 - 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 de l'organisme ATS ;
 - 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.

ATS.TR.250 Renseignements sur la circulation essentielle et la circulation

essentielle locale

- 1) Les renseignements relatifs à la circulation essentielle sont communiqués aux aéronefs intéressés en vol contrôlé toutes les fois qu'ils constituent, les uns pour les autres, la circulation essentielle.
- 2) Les renseignements concernant la circulation essentielle locale dont le contrôleur a connaissance sont transmis sans retard aux aéronefs au départ et à l'arrivée.

ATS.TR.255 Choix de la piste en service

L'organisme assurant le contrôle d'aérodrome choisit la piste en service pour le décollage et l'atterrissage des aéronefs en prenant en considération la vitesse et la direction du vent à la surface ainsi que d'autres facteurs tels que :

- 1) la configuration de la piste ;
- 2) les conditions météorologiques ;
- 3) les procédures d'approche aux instruments ;
- 4) les aides à l'approche et à l'atterrissage utilisables ;
- 5) les circuits d'aérodrome et conditions de circulation aérienne ;
- 6) la longueur de la piste.

ATS.TR.260 Contrôle de la circulation de surface de l'aérodrome par faible visibilité

- 1) Lorsque des aéronefs doivent circuler sur l'aire de manœuvre dans des conditions de visibilité qui empêchent la tour de contrôle d'aérodrome d'appliquer une séparation visuelle entre les aéronefs, et entre les aéronefs et les véhicules, les dispositions ci-après s'appliquent :
 - a) À l'intersection de deux voies de circulation, un aéronef ou un véhicule évoluant sur l'une de ces voies n'est pas autorisé à se mettre en attente en un point plus rapproché de l'autre voie que ne l'est la limite de position d'attente définie par une barre de dégagement, une barre d'arrêt ou une marque d'intersection de voies de circulation conforme aux spécifications de conception des aérodromes.
 - b) La séparation longitudinale sur les voies de circulation est celle qui est spécifiée, pour chaque aérodrome particulier, par le prestataire ATS et approuvée par l'Autorité Aéronautique, tenant en compte les caractéristiques des aides disponibles pour la surveillance et le contrôle de la circulation à la surface, la complexité de la configuration de l'aérodrome et les caractéristiques des aéronefs qui utilisent l'aérodrome.
- 2) Les procédures applicables pour l'enclenchement et la poursuite de l'exploitation par faible visibilité sont établies conformément au point ATS.OR.105 et sont approuvées par l'Autorité Aéronautique.

ATS.TR.265 Autorisation de vols VFR spéciaux

- 1) Lorsque les conditions de la circulation le permettent, les vols VFR spéciaux peuvent être autorisés dans une zone contrôlée, sous réserve d'approbation de l'organisme du contrôle de la circulation et des dispositions du point 2) ci-dessous.
- 2) Un organisme du contrôle de la circulation aérienne n'autorise pas les vols VFR spéciaux à pénétrer dans une zone de contrôle en vue d'atterrir, décoller et sortir d'une zone de contrôle, traverser une zone de contrôle ou à voler localement à l'intérieur d'une zone de contrôle lorsque la visibilité au sol est inférieure à 1500 m.
- 3) Un organisme du contrôle de la circulation aérienne examine les demandes d'autorisation de vols VFR spéciaux séparément.

Section 3: Service d'information de vol

ATS.TR.300 Mise en œuvre

- 1) Le service d'information de vol est assuré pour tous les aéronefs auxquels les renseignements correspondants pourraient être utiles, et
 - a) auxquels est assuré le service du contrôle de la circulation aérienne ; ou
 - b) dont la présence est connue par d'autres moyens des organismes ATS intéressés.
- 2) Lorsqu'un organisme ATS assure à la fois le service d'information de vol et le service du contrôle de la circulation aérienne, le service du contrôle de la circulation aérienne a priorité sur le service d'information de vol chaque fois que le service du contrôle de la circulation aérienne l'exige.
- 3) Un prestataire de service d'information de vol conclut des arrangements pour :
 - a) l'enregistrement et transmission des renseignements sur la progression des vols ;
 - b) le transfert de la responsabilité de la fourniture du service d'information de vol.

ATS.TR.305 Portée du service d'information de vol

- 1) Le service d'information de vol comporte la communication des éléments suivants :
 - a) renseignements SIGMET et AIRMET ;
 - b) renseignements concernant toute activité volcanique prééruptive, toute éruption volcanique et la présence de nuages de cendres volcaniques ;
 - c) renseignements concernant le dégagement dans l'atmosphère de matières radioactives ou de produits chimiques toxiques ;
 - d) renseignements sur la disponibilité des services de radionavigation ;

- e) renseignements sur les modifications de l'état des aérodromes et des installations et services connexes, y compris des renseignements sur l'état des aires de mouvement de l'aérodrome quand leurs caractéristiques sont modifiées par la présence d'une épaisseur significative d'eau ;
 - f) renseignements sur les ballons libres non habités ;
 - g) Renseignements sur la configuration ou conditions anormales d'un aéronef ;
 - h) tous autres renseignements susceptibles d'influer sur la sécurité.
- 2) Le service d'information de vol assuré aux aéronefs effectuant des vols comprend, outre les renseignements indiqués au point 1) ci-dessus, des renseignements intéressant :
- a) les conditions météorologiques observées ou prévues aux aérodromes de départ, de destination et de dégagement ;
 - b) les risques de collision, pour les aéronefs évoluant dans les espaces aériens des classes C, D, E, F et G ;
 - c) pour les vols effectués au-dessus d'étendues d'eau, dans la mesure du possible et lorsqu'un pilote en fait la demande, tous renseignements disponibles tels que indicatif d'appel radio, position, route vraie, vitesse, etc. sur les bâtiments de surface se trouvant dans la région ; et
 - d) les messages, y compris les autorisations, reçus d'autres organismes ATS à relayer aux aéronefs.
- 3) Le service d'information de vol d'aérodrome assuré aux aéronefs effectuant des vols comprend, outre les renseignements indiqués aux points 1) et 2) ci-dessus, des renseignements intéressant :
- a) les risques de collisions avec des aéronefs, véhicules et personnes évoluant sur l'aire de manœuvre ;
 - b) la piste en service.
- 4) Les organismes ATS transmettent dès que possible les comptes rendus en vol spéciaux:
- a) aux autres aéronefs intéressés ;
 - b) au centre météorologique associé ; et
 - c) aux autres organismes ATS intéressés.

Les transmissions aux aéronefs sont continues pendant une période qui est déterminée par le prestataire ATS intéressée.

- 5) Le service d'information de vol assuré aux aéronefs effectuant des vols VFR comprend, outre les renseignements indiqués au point 1) ci-dessus, les renseignements disponibles sur la circulation et les conditions météorologiques le long de la route lorsque ces conditions risquent de rendre impossible la poursuite

du vol selon les règles de vol à vue.

- 6) Lorsque l'Autorité Aéronautique le prescrit, l'organisme AFIS assure la gestion de la circulation des véhicules et des personnes sur l'aire de manœuvre conformément aux dispositions du point ATS.TR.245.

ATS.TR.310 Diffusions du service d'information de vol pour l'exploitation

- 1) Les renseignements météorologiques et les renseignements opérationnels sur les services de radionavigation et les aérodromes, qui sont inclus dans les messages du service d'information de vol, sont fournis, chaque fois qu'ils sont disponibles, sous une forme intégrée du point de vue opérationnel.
- 2) Sur demande du pilote, le ou les messages OFIS applicables sont transmis par l'organisme ATS compétent.

ATS.TR.315 Diffusions du service automatique d'information de région terminale par liaison vocale (ATIS-voix)

- 1) Les diffusions du service automatique d'information de région terminale par liaison vocale (ATIS-voix) sont assurées aux aérodromes où il est nécessaire de réduire le volume des communications sur les voies VHF air-sol des services ATS. Lorsqu'elles sont assurées, ces diffusions comprennent :
 - a) une diffusion destinée aux aéronefs à l'arrivée ;
 - b) une diffusion destinée aux aéronefs au départ ;
 - c) une diffusion destinée à la fois aux aéronefs à l'arrivée et aux aéronefs au départ ; ou encore
 - d) aux aérodromes où la durée de la diffusion destinée à la fois aux aéronefs à l'arrivée et aux aéronefs au départ serait excessive, deux diffusions destinées l'une aux aéronefs à l'arrivée, l'autre aux aéronefs au départ.
- 2) Une fréquence VHF distincte est utilisée, toutes les fois que cela est possible, pour les diffusions ATIS-voix. Si une fréquence distincte n'est pas disponible, la diffusion peut être effectuée sur la ou les voies radiotéléphoniques de l'aide ou des aides à la navigation de région terminale les plus appropriées, de préférence un VOR, à condition que la portée et la lisibilité soient adéquates et que le signal d'identification de l'aide à la navigation soit inséré dans la diffusion de manière à ne pas masquer celle-ci.
- 3) Les diffusions ATIS-voix ne sont pas effectuées sur la voie radiotéléphonique d'un ILS.
- 4) Toutes les fois qu'un service ATIS-voix est assuré, la diffusion doit être continue et répétitive.
- 5) Les renseignements contenus dans la diffusion en vigueur sont immédiatement

communiqués à l'organisme ou aux organismes ATS chargés de fournir aux aéronefs des renseignements concernant l'approche, l'atterrissage et le décollage, toutes les fois que le message n'a pas été rédigé par cet organisme ou ces organismes.

- 6) Les diffusions ATIS-voix effectuées aux aérodromes destinés à être utilisés par des services aériens internationaux sont disponibles au moins en langue anglaise.

ATS.TR.320 Service automatique d'information de région terminale par liaison de données (D-ATIS)

- 1) Là où un service D-ATIS complète le service ATIS-voix, la nature et la présentation de l'information fournie sont identiques à celles des renseignements de la diffusion ATIS-voix correspondante.
- 2) Là où l'on dispose de renseignements météorologiques en temps réel, on considère, pour ce qui est du maintien de l'indicatif, que leur teneur est inchangée tant que les données demeurent dans les limites au-delà desquelles le changement est un changement notable.
- 3) Là où un service D-ATIS complète le service ATIS-voix, la mise à jour des renseignements ATIS est effectuée simultanément pour les deux services.

ATS.TR.325 Service automatique d'information de région terminale (voix et/ou par liaison de données)

- 1) Toutes les fois qu'un service ATIS-voix et/ou un service D-ATIS sont assurés :
 - a) les renseignements communiqués se rapportent à un seul aérodrome ;
 - b) les renseignements communiqués sont mis à jour aussitôt qu'un changement notable se produit ;
 - c) le prestataire ATS a la responsabilité de rédiger et de diffuser le message ATIS ;
 - d) chaque message ATIS est identifié par un indicatif constitué par une lettre du code d'épellation de l'OACI. Ces indicatifs sont affectés, dans l'ordre alphabétique, aux messages ATIS successifs ;
 - e) les aéronefs accusent réception des renseignements dès qu'ils établissent la communication avec l'organisme ATS qui assure le contrôle d'approche ou avec la tour de contrôle d'aérodrome, selon le cas ;
 - f) l'organisme ATS compétent, lorsqu'il répond au message décrit au point e) ci-dessus ou, dans le cas d'un aéronef à l'arrivée, à un autre moment éventuellement prescrit par le prestataire ATS compétent, communique à l'aéronef le calage altimétrique en vigueur ; et
 - g) les renseignements météorologiques sont extraits des messages d'observations météorologiques régulières ou spéciales locales.

- 2) Lorsque, par suite de l'évolution rapide des conditions météorologiques, il est peu souhaitable d'inclure des observations météorologiques dans l'information ATIS, les messages ATIS précisent que les renseignements météorologiques nécessaires seront fournis dès le premier contact avec l'organisme ATS approprié.
- 3) Il n'est pas nécessaire d'inclure dans les transmissions dirigées adressées à un aéronef les éléments d'information contenus dans un message ATIS en vigueur dont cet aéronef a accusé réception, à l'exception toutefois du calage altimétrique, qui est communiqué conformément aux dispositions du point 1) f) ci-dessus.
- 4) Si un aéronef accuse réception d'un message ATIS qui n'est plus en vigueur, tout élément d'information nécessitant une mise à jour est transmis sans retard à cet aéronef.

ATS.TR.330 ATIS destiné aux aéronefs à l'arrivée et au départ

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

- a) nom de l'aérodrome ;
- b) indicateur d'arrivée et/ou de départ ;
- c) type de contrat, dans le cas d'une communication par D-ATIS ;
- d) indicatif ;
- e) heure de l'observation, s'il y a lieu ;
- f) type(s) d'approche à prévoir ;
- g) piste(s) en service, état du dispositif d'arrêt constituant un danger possible, le cas échéant ;
- h) conditions significatives à la surface de la piste et, s'il y a lieu, efficacité de freinage ;
- i) durée d'attente, s'il y a lieu ;
- j) niveau de transition, le cas échéant ;
- k) autres renseignements essentiels pour l'exploitation ;
- l) direction (en degrés magnétiques) et vitesse du vent à la surface, y compris les variations significatives, et, si on dispose de capteurs de mesure du vent de surface reliés spécifiquement aux sections de la ou des pistes en service et si les exploitants ont besoin de l'information, indication de la piste et des sections de piste auxquelles les renseignements s'appliquent ;
- m) visibilité et, le cas échéant, RVR, et, si on dispose de visibilimètres/capteurs de RVR reliés spécifiquement aux sections de la ou des pistes en service et si les exploitants ont besoin de l'information, indication de la piste et des sections de

- piste auxquelles les renseignements s'appliquent ;
- n) temps présent ;
 - o) nuages au-dessous de la plus haute des deux altitudes ci-après : 1 500 m (5000 ft) ou altitude minimale de secteur la plus élevée ; cumulonimbus ; si le ciel est invisible, visibilité verticale lorsque ce renseignement est disponible ;
 - p) température de l'air ;
 - q) température du point de rosée ;
 - r) calage(s) altimétrique(s) ;
 - s) tout renseignement disponible sur les phénomènes météorologiques significatifs dans les aires d'approche et de
 - t) montée initiale, y compris le cisaillement du vent, et renseignements sur les phénomènes météorologiques récents ayant de l'importance pour l'exploitation ;
 - u) prévision de tendance, si ce renseignement est disponible ;
 - v) instructions ATIS particulières.

ATS.TR.335 ATIS destiné aux aéronefs à l'arrivée

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

- a) nom de l'aérodrome ;
- b) indicateur d'arrivée ;
- c) type de contrat, dans le cas d'une communication par D-ATIS ;
- d) indicatif ;
- e) heure de l'observation, s'il y a lieu ;
- f) type(s) d'approche à prévoir ;
- g) piste(s) d'atterrissage principale(s) ; état du dispositif d'arrêt constituant un danger possible, le cas échéant ;
- h) conditions significatives à la surface de la piste et, s'il y a lieu, efficacité de freinage ;
- i) durée d'attente, s'il y a lieu ;
- j) niveau de transition, le cas échéant ;
- k) autres renseignements essentiels pour l'exploitation ;
- l) direction (en degrés magnétiques) et vitesse du vent à la surface, y compris les variations significatives, et, si on dispose de capteurs de mesure du vent de surface reliés spécifiquement aux sections de la ou des pistes en service et si

les exploitants ont besoin de l'information, indication de la piste et des sections de piste auxquelles les renseignements s'appliquent ;

- m) visibilité et, le cas échéant, RVR, et, si on dispose de visibilimètres/capteurs de RVR reliés spécifiquement aux sections de la ou des pistes en service et si les exploitants ont besoin de l'information, indication de la piste et des sections de piste auxquelles les renseignements s'appliquent ;
- n) temps présent ;
- o) nuages au-dessous de la plus haute des deux altitudes ci-après : 1 500 m (5000 ft) ou altitude minimale de secteur la plus élevée ; cumulonimbus ; si le ciel est invisible, visibilité verticale lorsque ce renseignement est disponible ;
- p) température de l'air ;
- q) température du point de rosée ;
- r) calage(s) altimétrique(s) ;
- s) tout renseignement disponible sur les phénomènes météorologiques significatifs dans l'aire d'approche et de montée initiale, y compris le cisaillement du vent, et renseignements sur les phénomènes météorologiques récents ayant de l'importance pour l'exploitation ;
- t) prévision de tendance, si ce renseignement est disponible ;
- u) instructions ATIS particulières.

ATS.TR.340 ATIS destiné aux aéronefs au départ

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

- a) nom de l'aérodrome ;
- b) indicateur de départ ;
- c) type de contrat, dans le cas d'une communication par D-ATIS ;
- d) indicatif ;
- e) heure de l'observation, s'il y a lieu ;
- f) piste(s) à utiliser pour le décollage ; état du dispositif d'arrêt constituant un danger possible, le cas échéant ;
- g) conditions significatives à la surface de la piste (ou des pistes) à utiliser pour le décollage et, s'il y a lieu, efficacité de freinage ;
- h) délai au départ, s'il y a lieu ;
- i) niveau de transition, le cas échéant ;
- j) autres renseignements essentiels pour l'exploitation ;

- k) direction (en degrés magnétiques) et vitesse du vent à la surface, y compris les variations significatives, et, si on dispose de capteurs de mesure du vent de surface reliés spécifiquement aux sections de la ou des pistes en service et si les exploitants ont besoin de l'information, indication de la piste et des sections de piste auxquelles les renseignements s'appliquent ;
- l) visibilité et, le cas échéant, RVR, et, si on dispose de visibilimètres/capteurs de RVR reliés spécifiquement aux sections de la ou des pistes en service et si les exploitants ont besoin de l'information, indication de la piste et des sections de piste auxquelles les renseignements s'appliquent ;
- m) temps présent ;
- n) nuages au-dessous de la plus haute des deux altitudes ci-après : 1 500 m (5000 ft) ou altitude minimale de secteur la plus élevée ; cumulonimbus ; si le ciel est invisible, visibilité verticale lorsque ce renseignement est disponible ;
- o) température de l'air ;
- p) température du point de rosée ;
- q) calage(s) altimétrique(s) ;
- r) tout renseignement disponible sur les phénomènes météorologiques significatifs dans l'aire de montée initiale, y compris le cisaillement du vent ;
- s) prévision de tendance, si ce renseignement est disponible ;
- t) instructions ATIS particulières.

Section 4: Service d'alerte

ATS.TR.400 Mise en œuvre

- 1) Le service d'alerte est assuré :
 - a) à tous les aéronefs auxquels est assuré le service du contrôle de la circulation aérienne ;
 - b) dans la mesure du possible, à tous les autres aéronefs pour lesquels un plan de vol a été déposé, ou dont la présence est connue des services de la circulation aérienne pour toute autre raison ; et
 - c) à tout aéronef que l'on sait ou que l'on croit être l'objet d'une intervention illicite.
- 2) Les centres d'information de vol ou les centres de contrôle régional servent de centres de rassemblement de tous les renseignements relatifs à un aéronef en difficulté se trouvant dans la région d'information de vol ou dans la région de contrôle intéressée et transmettent ces renseignements au centre de coordination de sauvetage intéressé.

- 3) Lorsqu'un aéronef se trouvant sous le contrôle d'une tour de contrôle d'aérodrome ou d'un organisme de contrôle d'approche ou en contact avec un organisme AFIS est en difficulté, cette tour ou ce bureau avertit immédiatement le centre d'information de vol ou le centre de contrôle régional responsable, qui prévient à son tour le centre de coordination de sauvetage ; toutefois, si la nature du cas d'urgence est telle que la notification serait superflue, il ne sera pas nécessaire d'avertir le centre de contrôle régional, le centre d'information de vol ou le centre de coordination de sauvetage.
- 4) Néanmoins, si l'urgence de la situation l'exige, notamment :
 - a) lorsqu'un accident d'aviation se produit sur l'aérodrome ou à proximité ; ou
 - b) lorsque selon des renseignements reçus, la sécurité d'un aéronef qui relève ou va relever de la compétence de la tour de contrôle d'aérodrome pourrait être compromise ou l'a été ; ou
 - c) lorsque l'équipage de conduite le demande ; ou
 - d) dans les autres cas où cela est jugé nécessaire ou souhaitable,

la tour de contrôle d'aérodrome ou l'organisme de contrôle d'approche responsable ou l'organisme AFIS concerné alerte d'abord les organismes locaux de secours susceptibles d'apporter l'aide immédiate nécessaire et prend les dispositions nécessaires pour déclencher leur intervention conformément aux instructions locales.

ATS.TR.405 Alerte des centres de coordination de sauvetage / centres secondaires de sauvetage

- 1) Sans préjudice des autres circonstances qui peuvent justifier une telle mesure, les organismes ATS, sauf dans le cas indiqué au point ATS.TR.420 (1), alertent les centres de coordination de sauvetage / centres secondaires de sauvetage dès qu'un aéronef est considéré comme étant en difficulté, dans les cas suivants :
 - a) Phase d'incertitude :
 - i) Lorsqu'aucune communication n'a été reçue d'un aéronef dans les trente (30) minutes qui suivent l'heure à laquelle une communication aurait dû être reçue ou l'heure à laquelle a été effectuée la première tentative infructueuse de communication avec cet aéronef, si cette dernière heure est antérieure à la première, ou
 - ii) lorsqu'un aéronef n'arrive pas dans les trente (30) minutes qui suivent la dernière heure d'arrivée prévue notifiée aux organismes ATS ou la dernière heure d'arrivée prévue calculée par ces organismes, si cette dernière heure est postérieure à la première ;

à moins qu'il n'existe aucun doute quant à la sécurité de l'aéronef et de ses occupants.

b) Phase d'alerte :

- i) lorsque, après la phase d'incertitude, les tentatives pour entrer en communication avec l'aéronef ou les demandes de renseignements à d'autres sources appropriées n'ont apporté aucune information sur l'aéronef, ou
- ii) lorsqu'un aéronef qui a reçu l'autorisation d'atterrir n'atterrit pas dans les cinq (05) minutes qui suivent l'heure prévue d'atterrissage et qu'il n'a pas été établi de nouvelle communication avec l'aéronef, ou
- iii) aux aérodromes AFIS, dans les circonstances prescrites par le prestataire ATS ;
- iv) lorsque les renseignements reçus indiquent que le fonctionnement de l'aéronef est compromis, sans que, toutefois, l'éventualité d'un atterrissage forcé soit probable,
à moins que des indices concluants apaisent toute appréhension quant à la sécurité de l'aéronef et de ses occupants, ou
- v) lorsque l'on sait ou que l'on croit qu'un aéronef est l'objet d'une intervention illicite.

c) Phase de détresse :

- i) lorsque, après la phase d'alerte, l'échec de nouvelles tentatives pour entrer en communication avec l'aéronef et de nouvelles demandes de renseignements plus largement diffusées indiquent que l'aéronef est probablement en détresse, ou
- ii) lorsque l'on estime que l'aéronef doit avoir épuisé son carburant ou que la quantité qui lui reste est insuffisante pour lui permettre de se poser en lieu sûr, ou
- iii) lorsque les renseignements reçus indiquent que le fonctionnement de l'aéronef est compromis au point qu'un atterrissage forcé est probable, ou
- iv) lorsque l'on a été informé ou qu'il est à peu près certain que l'aéronef a effectué un atterrissage forcé ou est sur le point de le faire,
à moins qu'il ne soit à peu près certain que l'aéronef et ses occupants ne sont pas menacés d'un danger grave et imminent et n'ont pas besoin d'une aide immédiate.

2) La notification comporte ceux des renseignements suivants dont on dispose, présentés dans l'ordre ci-après :

- a) INCERFA, ALERFA et DETRESFA, selon la phase d'urgence ;
- b) organisme et personne qui appelle ;
- c) nature du cas d'urgence ;
- d) renseignements intéressants tirés du plan de vol ;

- e) organisme ayant établi le dernier contact ; heure et moyen utilisé ;
 - f) dernier compte rendu de position et façon dont il a été établi ;
 - g) couleur et signes distinctifs de l'aéronef ;
 - h) marchandises dangereuses transportées comme fret ;
 - i) mesures prises par le bureau qui adresse la notification ;
 - j) autres observations utiles.
- 3) un organisme de la circulation aérienne demande ceux des renseignements spécifiés au point 2) ci-dessus qui ne sont pas disponibles au moment où la notification est adressée au centre de coordination de sauvetage / centre secondaire de sauvetage avant la déclaration d'une phase de détresse, si l'on est à peu près certain que cette phase sera déclarée.
- 4) Outre la notification indiquée au point 1) ci-dessus, les organismes de la circulation aérienne fournissent sans délai au centre de coordination de sauvetage / centre secondaire de sauvetage:
- a) tous renseignements supplémentaires utiles, particulièrement en ce qui concerne l'évolution de l'état d'urgence, suivant les différentes phases ; ou
 - b) l'indication que l'état d'urgence n'existe plus.

ATS.TR.410 Utilisation des installations de télécommunications

Les organismes ATS utilisent, s'il y a lieu, toutes les installations de télécommunications disponibles, afin de tenter d'entrer et de rester en communication avec l'aéronef en difficulté et d'obtenir des nouvelles de cet aéronef.

ATS.TR.415 Repérage sur carte de la position de l'aéronef en difficulté

- 1) Lorsqu'on estime que l'état d'urgence existe, l'(les) organisme(s) ATS informé(s) de cette situation tracent la route suivie par l'aéronef en difficulté sur une carte, de manière à déterminer la position future probable de l'aéronef et son rayon d'action maximal à partir de sa dernière position signalée.
- 2) L'(les) organisme(s) ATS informé(s) de cette situation portent également sur la carte les routes des autres aéronefs signalés dans le voisinage de l'aéronef en difficulté, de manière à déterminer leur position ultérieure probable et leur rayon d'action maximal.

ATS.TR.420 Notification à l'exploitant

- 1) Lorsqu'un centre de contrôle régional ou un centre d'information de vol estime qu'un aéronef est dans la phase d'incertitude ou d'alerte, il en avise, lorsque cela est possible, l'exploitant avant d'alerter le centre de coordination de sauvetage / centre secondaire de sauvetage.

- 2) Lorsque cela sera possible, tous les renseignements communiqués au centre de coordination de sauvetage / centre secondaire de sauvetage par le centre de contrôle régional ou le centre d'information de vol sont également transmis sans retard à l'exploitant.

ATS.TR.425 Notification aux aéronefs évoluant à proximité d'un aéronef en état d'urgence

- 1) Lorsqu'un organisme ATS estime qu'un aéronef se trouve en état d'urgence, les autres aéronefs que l'on sait être à proximité de l'aéronef en état d'urgence sont informés dès que possible de la nature du cas d'urgence, sauf dans le cas prévu au point 2) ci-dessous.
- 2) Lorsqu'un organisme ATS sait ou croit qu'un aéronef est l'objet d'une intervention illicite, il n'est pas fait mention de la nature du cas d'urgence dans les communications ATS air-sol, à moins qu'il n'en ait été fait mention auparavant dans les communications émanant de l'aéronef en cause et que l'on ne soit certain qu'une telle mention n'aggraverait pas la situation.

Section 5: Gestion des situations d'urgence et fortuites

ATS.TR.500 Service à assurer aux aéronefs en cas d'urgence

- 1) Lorsque l'on sait ou croit qu'un aéronef est en état d'urgence, y compris un aéronef qui est l'objet d'une intervention illicite, les organismes ATS lui accordent le maximum d'attention et d'assistance ainsi que la priorité sur les autres aéronefs selon les circonstances.
- 2) Lorsque l'on sait ou croit qu'un aéronef est l'objet d'une intervention illicite, les organismes ATS répondent promptement aux demandes de cet aéronef. Ils continuent à transmettre à l'aéronef les renseignements relatifs à la sécurité du vol et prennent les mesures nécessaires pour accélérer l'exécution de toutes les phases du vol et surtout pour permettre à l'aéronef de se poser en sécurité.
- 3) Lorsque l'on sait ou croit qu'un aéronef est l'objet d'une intervention illicite, les organismes de la circulation aérienne, conformément aux procédures adoptées sur le plan local, en informent immédiatement les autorités compétentes désignées et échangent les renseignements nécessaires avec l'exploitant ou son représentant accrédité.

ATS.TR.505 Situations fortuites en vol

- 1) Aéronef égaré ou non identifié
 - a) Dès qu'un organisme ATS sait qu'un aéronef est égaré, il prend toutes les mesures nécessaires indiquées aux points ATS.GEN.170 1) a) i) et ii) pour aider cet aéronef et pour assurer la sécurité du vol.
 - i) Si la position de l'aéronef n'est pas connue, l'organisme ATS :

- 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 organismes ATS chargés des zones dans lesquelles l'aéronef a pu ou peut s'égarer, en tenant compte de tous les facteurs qui auraient pu exercer une influence sur la navigation de l'aéronef dans les circonstances ;
 - D) informer, conformément aux procédures adoptées sur le plan local, les organismes militaires appropriés et leur communique les données de plan de vol et autres données pertinentes relatives à l'aéronef égaré ;
 - E) demande aux organismes mentionnés aux points C) et D) ci-dessus et aux autres aéronefs en vol d'aider dans la mesure du possible à établir la communication avec l'aéronef et à déterminer sa position.
- ii) Lorsque la position de l'aéronef a été déterminée, l'organisme ATS :
- A) avise l'aéronef de sa position et des mesures correctives à prendre ;
 - B) fournit, selon les besoins, à d'autres organismes ATS et aux organismes militaires appropriés des renseignements pertinents sur l'aéronef égaré ainsi que tous les avis qui ont été donnés à celui-ci.
- b) Dès qu'un organisme ATS sait qu'un aéronef non identifié se trouve dans la partie d'espace aérien dont il est chargé, il s'efforce de déterminer l'identité de l'aéronef lorsque cela est nécessaire pour assurer les services de la circulation aérienne ou lorsque les autorités militaires appropriées en font la demande, conformément aux procédures adoptées sur le plan local. À cette fin, l'organisme ATS prend celles des mesures ci-après qui conviennent dans les circonstances :
- i) il s'efforce d'établir des communications bilatérales avec l'aéronef ;
 - ii) il se renseigne au sujet du vol auprès des autres organismes ATS dans la région d'information de vol et leur demande d'aider à établir des communications bilatérales avec l'aéronef ;
 - iii) il se renseigne au sujet du vol auprès des organismes des services de circulation aérienne qui desservent les régions d'information de vol contiguës et leur demande d'aider à établir des communications bilatérales avec l'aéronef ;
 - iv) il essaie d'obtenir des renseignements d'autres aéronefs se trouvant dans la région.
- Dès que l'identité de l'aéronef a été déterminée, l'organisme ATS en informe, au besoin, l'organisme militaire approprié.

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

2) Interception d'aéronefs civils

- a) Dès qu'un organisme ATS apprend qu'un aéronef est l'objet d'une interception dans sa zone de responsabilité, il prend celles des mesures ci-après qui conviendront dans les circonstances :
 - i) 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 ;
 - ii) il informe le pilote de l'aéronef intercepté de l'interception en cours ;
 - iii) il entre en communication avec l'organisme de contrôle d'interception qui maintient les communications bilatérales avec l'aéronef intercepteur et lui fournira les renseignements disponibles sur l'aéronef ;
 - iv) il assure la retransmission des messages entre l'aéronef intercepteur, ou l'organisme de contrôle d'interception, et l'aéronef intercepté, au besoin ;
 - v) il prend, en étroite coordination avec l'organisme de contrôle d'interception, toutes les mesures nécessaires pour assurer la sécurité de l'aéronef intercepté ;
 - vi) il informe les organismes ATS qui desservent les régions d'information de vol contiguës s'il apparaît que l'aéronef s'est égaré en provenance de ces régions d'information de vol contiguës.
- b) Dès qu'un organisme ATS apprend qu'un aéronef est l'objet d'une interception en dehors de sa zone de responsabilité, il prend celles des mesures ci-après qui conviennent dans les circonstances :
 - i) il informe l'organisme ATS qui dessert l'espace aérien dans lequel l'interception a lieu, en lui communiquant les renseignements disponibles qui aideront à identifier l'aéronef, et en lui demandant de prendre des mesures conformément au point ATS.GEN.170 2) a) ;
 - ii) il assure la retransmission des messages entre l'aéronef intercepté et l'organisme ATS approprié, le contrôle d'interception ou l'aéronef intercepteur.

APPENDICE 1 : CLASSES D'ESPACE AERIEN ATS - SERVICES ASSURES ET PRESCRIPTIONS DE VOL

<i>Classe</i>	<i>Type de vol</i>	<i>Séparation assurée</i>	<i>Services assurés</i>	<i>Limite de vitesse*</i>	<i>Radio-communications obligatoires</i>	<i>Autorisation ATC requise</i>
A	IFR seulement	À tous les aéronefs	ATC	Sans objet	Continues deux sens	Oui
B	IFR	À tous les aéronefs	ATC	Sans objet	Continues deux sens	Oui
	VFR	À tous les aéronefs	ATC	Sans objet	Continues deux sens	Oui
C	IFR	IFR d'avec IFR IFR d'avec VFR	ATC	Sans objet	Continues deux sens	Oui
	VFR	VFR d'avec IFR	1) ATC pour séparation d'avec IFR ; 2) Information de circulation entre vols VFR (et suggestion de manœuvre d'évitement sur demande)	250 kt VI au-dessous de 3 050 m (10 000 ft) AMSL	Continues deux sens	Oui
D	IFR	IFR d'avec IFR	ATC, information de circulation a/s vols VFR (et suggestion de manœuvre d'évitement sur demande)	250 kt VI au-dessous de 3 050 m (10 000 ft) AMSL	Continues deux sens	Oui
	VFR	Néant	Information de circulation entre vols VFR et vols IFR et entre vols VFR (et suggestion de manœuvre d'évitement sur demande)	250 kt VI au-dessous de 3 050 m (10 000 ft) AMSL	Continues deux sens	Oui
E	IFR	IFR d'avec IFR	ATC et autant que possible information de circulation a/s vols VFR	250 kt VI au-dessous de 3 050 m (10 000 ft) AMSL	Continues deux sens	Oui
	VFR	Néant	Autant que possible information de circulation	250 kt VI au-dessous de 3 050 m (10 000 ft) AMSL	Non	Non
F	IFR	IFR d'avec IFR autant que possible	Service consultatif de la circulation aérienne ; service d'information de vol	250 kt VI au-dessous de 3 050 m (10 000 ft) AMSL	Continues deux sens	Non
	VFR	Néant	Service d'information de vol	250 kt VI au-dessous de 3 050 m (10 000 ft) AMSL	Non	Non
G	IFR	Néant	Service d'information de vol	250 kt VI au-dessous de 3 050 m (10 000 ft) AMSL	Continues deux sens	Non
	VFR	Néant	Service d'information de vol	250 kt VI au-dessous de 3 050 m (10 000 ft) AMSL	Non	Non

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

APPENDICE 2 : PRINCIPES REGISSANT L'IDENTIFICATION DES SPECIFICATIONS DE NAVIGATION ET L'IDENTIFICATION DES ROUTES ATS A L'EXCEPTION DES ITINERAIRES NORMALISES DE DEPART ET D'ARRIVEE

1. Indicateurs des routes ATS et des spécifications de navigation

1.1 Le but d'un système d'indicateurs de route et de spécifications de navigation applicables à des tronçons de routes ATS, des routes ATS ou des zones spécifiquement désignés est de permettre aux pilotes et aux services ATS, compte tenu des nécessités de l'automatisation :

- a) de se référer sans ambiguïté à une route ATS sans qu'il soit nécessaire de recourir à l'emploi de coordonnées géographiques ou à d'autres moyens pour décrire cette route ;

d'établir une relation entre une route ATS et une structure verticale déterminée de l'espace aérien ;

d'indiquer un niveau de précision de navigation à respecter le long d'une route ATS ou à l'intérieur de zones spécifiées ; et enfin,

d'indiquer qu'une route est utilisée principalement ou exclusivement par certains types d'aéronefs.

1.2 Afin de répondre à cet objectif, le système de désignation doit:

- a) permettre l'identification de toute route ATS d'une manière simple et non équivoque ;
- b) éviter les redondances ;
- c) pouvoir être utilisé aussi bien par le système automatique au sol que par le système automatique de bord ;
- d) permettre la plus grande concision dans l'utilisation du système en exploitation ; et enfin
- e) assurer une possibilité de développement suffisante pour répondre aux besoins futurs sans qu'il soit nécessaire de procéder à des modifications fondamentales.

1.3 Les routes ATS contrôlées, non contrôlées et à caractère consultatif, à l'exception des itinéraires normalisés d'arrivée et de départ, sont donc identifiées de la manière spécifiée ci-après.

2. Composition de l'indicateur

2.1 L'indicateur de route ATS est composé d'un indicateur de base complété, en cas de besoin, par :

- a) un préfixe, de la manière prescrite au § 2.3 ;
- b) une lettre supplémentaire, de la manière prescrite au § 2.4.

2.1.1 Le nombre de caractères nécessaires pour composer l'indicateur n'est pas

supérieur à six.

2.1.2 Le nombre de caractères nécessaires pour composer l'indicatif doit, si possible, être limité à un maximum de cinq.

2.2 L'indicatif de base est composé d'une lettre de l'alphabet suivie d'un numéro compris entre 1 et 999.

2.2.1 La lettre est choisie parmi les suivantes :

- a) A, B, G, R pour les routes qui font partie des réseaux régionaux de routes ATS autres que les routes à navigation de surface ;
- b) L, M, N, P pour les routes à navigation de surface qui font partie des réseaux régionaux de routes ATS ;
- c) H, J, V, W pour les routes qui ne font pas partie des réseaux régionaux de routes ATS et qui ne sont pas des routes à navigation de surface ;
- d) Q, T, Y, Z pour les routes à navigation de surface qui ne font pas partie des réseaux régionaux de routes ATS.

2.3 Le cas échéant, une lettre supplémentaire est ajoutée comme préfixe à l'indicatif de base conformément aux indications ci-après :

- a) K afin d'indiquer une route à basse altitude établie principalement à l'intention des hélicoptères ;
- b) U afin d'indiquer que la route ou une partie de cette route est établie dans l'espace aérien supérieur ;
- c) S afin d'indiquer une route établie exclusivement pour que les avions supersoniques l'empruntent pendant l'accélération, pendant la décélération et pendant le vol supersonique.

2.4 Lorsque le prestataire des services de la circulation aérienne compétent le prescrit, ou sur la base d'accords régionaux de navigation aérienne, une lettre supplémentaire peut être ajoutée après l'indicatif de base de la route ATS en question, pour indiquer le type de service assuré comme suit :

- a) la lettre F pour indiquer que seul un service consultatif est assuré sur la route ou sur une partie de la route ;
- b) la lettre G pour indiquer que seul un service d'information de vol est assuré sur la route ou sur une partie de la route.

3. Attribution des indicatifs de base

3.1 Les indicatifs de base des routes ATS sont attribués selon les principes suivants.

3.1.1 Le même indicatif de base est attribué à une route long-courrier principale sur toute sa longueur, indépendamment des régions de contrôle terminales, des États et des régions traversés.

3.1.2 Lorsque deux ou plusieurs routes long-courriers ont un tronçon commun, il est attribué à ce dernier chacun des indicatifs des routes intéressées, sauf lorsqu'il en résulte des difficultés pour les services de la circulation aérienne, auquel cas, d'un commun accord, un seul indicatif est utilisé.

3.1.3 Un indicatif de base attribué à une route n'est pas attribué à une autre route.

3.1.4 Les besoins en indicatifs sont notifiés aux bureaux régionaux de l'OACI en vue de leur coordination.

4. Emploi des indicatifs dans les communications

4.1 Dans les communications imprimées, l'indicatif est toujours exprimé au moyen de deux caractères au moins et de six caractères au plus.

4.2 Dans les communications en phonie, la lettre de base d'un indicatif est prononcée conformément au code d'épellation OACI.

4.3 Lorsque les préfixes K, U ou S spécifiés au § 2.3 sont utilisés, ils sont, dans les communications verbales, prononcés comme suit :

K — KOPTER

U — UPPER

S — SUPERSONIC

4.4 Lorsque les lettres « F » et « G », spécifiées au § 2.4 sont utilisées, l'équipage de conduite n'est pas tenu de les utiliser dans ses communications vocales.

APPENDICE 3 : PRINCIPES REGISSANT L'IDENTIFICATION DES ITINERAIRES NORMALISES DE DEPART ET D'ARRIVEE ET DES PROCEDURES CORRESPONDANTES

1. Indicateurs des itinéraires normalisés de départ et d'arrivée et procédures correspondantes

1.1 Le système d'indicateurs :

- a) permet l'identification de chaque itinéraire d'une manière simple et non équivoque ;
- b) permet d'établir une nette distinction entre :
 - les itinéraires de départ et les itinéraires d'arrivée ;
 - les itinéraires de départ ou d'arrivée et les autres routes ATS ;
 - les routes qui exigent une navigation par référence à des aides radio basées au sol ou à des aides autonomes de bord, et les routes qui exigent une navigation par référence à des repères visuels au sol ;
- c) est compatible avec les besoins ATS et les besoins des aéronefs en matière de traitement et d'affichage des données ;
- d) permet la plus grande concision au niveau de son application opérationnelle ;
- e) évite les redondances ;
- f) assure une possibilité de développement suffisante pour répondre à tout besoin futur sans obliger à procéder à des modifications fondamentales.

1.2 Chaque itinéraire est identifié par un indicatif en langage clair et un indicatif codé correspondant.

1.3 Dans les communications verbales, les indicateurs sont facilement associés à un itinéraire normalisé de départ ou d'arrivée et ne posent pas de difficultés de prononciation pour les pilotes et le personnel ATS.

2. Composition des indicateurs

2.1 Indicateur en langage clair

2.1.1 L'indicateur en langage clair d'un itinéraire normalisé de départ ou d'arrivée est composé :

- a) d'un indicateur de base ; suivi
- b) d'un indicateur de validité ; lui-même suivi
- c) d'un indicateur d'itinéraire ; au besoin, lui-même suivi
- d) du mot « départ » ou « arrivée » ; lui-même suivi
- e) des mots « à vue » ; si l'itinéraire est destiné à être emprunté par des aéronefs utilisés conformément aux règles de vol à vue (VFR).

2.1.2 L'indicateur de base est le nom ou le nom codé du point significatif auquel se termine un itinéraire normalisé de départ ou auquel commence un itinéraire normalisé d'arrivée.

2.1.3 L'indicateur de validité est composé d'un chiffre compris entre 1 et 9.

2.1.4 L'indicateur d'itinéraire est composé d'une lettre de l'alphabet. Les lettres « I » et « O » ne sont pas utilisées.

2.2 Indicatif codé

L'indicatif codé d'un itinéraire normalisé de départ ou d'arrivée, aux instruments ou à vue, est composé :

- a) de l'indicatif codé ou du nom codé du point significatif décrit au § 2.1.1, alinéa a) ; suivi
- b) de l'indicateur de validité mentionné au § 2.1.1, alinéa b) ; lui-même suivi
- c) de l'indicateur d'itinéraire mentionné au § 2.1.1, alinéa c) ; au besoin.

3. Attribution des indicatifs

3.1 Un indicatif distinct est attribué à chaque itinéraire.

3.2 Afin de pouvoir établir une distinction entre deux ou plusieurs itinéraires qui rejoignent le même point significatif (et auquel, par conséquent, le même indicateur de base est attribué), un indicateur d'itinéraire distinct, selon les dispositions du § 2.1.4, est attribué à chaque itinéraire.

4. Attribution des indicateurs de validité

4.1 Un indicateur de validité est attribué à chaque itinéraire afin d'identifier l'itinéraire alors en vigueur.

4.2 Le premier indicateur de validité à attribuer est le chiffre « 1 ».

4.3 Toutes les fois qu'un itinéraire est modifié, un nouvel indicateur de validité, composé du chiffre plus élevé qui suit, est attribué. Le chiffre « 9 » est suivi du chiffre « 1 ».

6. Composition des indicatifs pour les procédures d'approche MLS/RNAV

6.1 Indicatif en langage clair

6.1.1 L'indicatif en langage clair d'une procédure d'approche MLS/RNAV doit être composé :

- a) de « MLS », suivi
- b) d'un indicateur de base, lui-même suivi
- c) d'un indicateur de validité, lui-même suivi
- d) d'un indicateur d'itinéraire, lui-même suivi

- e) du mot « approche », lui-même suivi
- f) de l'indicatif de la piste pour laquelle la procédure est conçue.

6.1.2 L'indicateur de base doit être le nom ou le nom codé du point significatif auquel commence la procédure d'approche.

6.1.3 L'indicateur de validité doit être composé d'un chiffre compris entre 1 et 9.

6.1.4 L'indicateur d'itinéraire doit être composé d'une lettre de l'alphabet. Les lettres « I » et « O » ne doivent pas être utilisées.

6.1.5 L'indicatif de la piste doit être conforme aux dispositions du règlement applicable sur la conception des aérodromes.

6.2 Indicatif codé

6.2.1 L'indicatif codé d'une procédure d'approche MLS/RNAV doit être composé :

- a) de « MLS », suivi
- b) de l'indicatif codé ou du nom codé du point significatif mentionné au § 6.1.1, alinéa b), lui-même suivi
- c) de l'indicateur de validité mentionné au § 6.1.1, alinéa c), lui-même suivi
- d) de l'indicateur d'itinéraire mentionné au § 6.1.1, alinéa d), lui-même suivi
- e) de l'indicatif de la piste mentionné au § 6.1.1, alinéa f).

6.3 Attribution des indicatifs

6.3.1 L'attribution des indicatifs aux procédures d'approche MLS/RNAV doit être conforme aux dispositions du § 3.

Des indicateurs d'itinéraire distincts doivent être attribués aux procédures qui suivent des trajectoires identiques mais dont les profils de vol sont différents.

6.3.2 La lettre de l'indicateur de route pour les procédures d'approche MLS/RNAV doit être attribuée de façon exclusive à toutes les approches à un aéroport, jusqu'à ce que toutes les lettres aient été utilisées. Ce n'est qu'à ce moment-là qu'il faut répéter la lettre. L'utilisation du même indicateur de route pour deux routes desservies par la même installation sol MLS ne doit pas être permise.

6.3.3 L'attribution de l'indicateur de validité aux procédures d'approche doit être conforme aux dispositions du § 4.

7. Emploi des indicatifs dans les communications

7.1 Dans les communications vocales, on utilise seulement l'indicatif en langage clair.

7.2 Dans les communications imprimées ou codées, on utilise seulement l'indicatif codé.

8. Visualisation des itinéraires et des procédures pour le contrôle de la

circulation aérienne

8.1 Une description détaillée de chaque itinéraire normalisé de départ et/ou d'arrivée/procédure d'approche en vigueur, y compris l'indicatif en langage clair et l'indicatif codé, est affichée aux postes de travail à partir desquels les itinéraires/procédures sont assignés aux aéronefs dans le cadre d'une autorisation ATC, ou qui sont utilisés de toute autre manière pour la fourniture des services du contrôle de la circulation aérienne.

8.2 Autant que possible, on fournit également une représentation graphique des itinéraires/procédures.

APPENDICE 4 : PRINCIPES REGISSANT L'ETABLISSEMENT ET L'IDENTIFICATION DES POINTS SIGNIFICATIFS

1. Établissement des points significatifs

1.1 Chaque fois que cela est possible, les points significatifs sont établis par rapport à des aides de radionavigation installées au sol ou dans l'espace, de préférence des aides VHF ou à fréquences plus élevées.

1.2 Lorsqu'il n'existe pas de telles aides de radionavigation installées au sol ou dans l'espace, des points significatifs sont établis en des emplacements qui sont déterminés par des aides autonomes de bord ou par observation visuelle, lorsque la navigation est effectuée par référence visuelle au sol. Des points particuliers sont désignés comme points de « transfert de contrôle » par accord entre organismes adjacents du contrôle de la circulation aérienne ou entre postes de contrôle intéressés.

2. Indicatifs des points significatifs identifiés par l'emplacement d'une aide de radionavigation

2.1 Noms en langage clair pour les points significatifs identifiés par l'emplacement d'une aide de radionavigation

2.1.1 Dans la mesure du possible, les points significatifs sont désignés par référence à un point géographique identifiable et de préférence important.

2.1.2 Dans le choix d'un nom pour le point significatif, on veille à ce que les conditions ci-après soient réunies :

- a) le nom ne pose aucune difficulté de prononciation pour les pilotes ou le personnel ATS lorsqu'ils utilisent la langue employée dans les communications ATS. Lorsque le nom d'un emplacement géographique dans la langue nationale choisie pour désigner un point significatif pose des difficultés de prononciation, une forme abrégée ou contractée de ce nom, lui conservant le plus possible sa signification géographique, est choisie ;
- b) le nom est aisément reconnaissable dans les communications en phonie et ne prête pas à confusion avec d'autres points significatifs de la même région d'ensemble. En outre, le nom ne crée pas de confusion par rapport à d'autres communications échangées entre les services de la circulation aérienne et les pilotes ;
- c) le nom doit si possible comprendre au moins six lettres formant deux syllabes et, de préférence, un maximum de trois ;
- d) le nom choisi est le même pour le point significatif et pour l'aide de radionavigation dont l'emplacement identifie ce point.

2.2 Composition des indicatifs codés de points significatifs identifiés par l'emplacement d'une aide de radionavigation

2.2.1 L'indicatif codé correspond à l'identification radio de l'aide de radionavigation ; il est, si possible, de nature à faciliter le rapprochement avec le nom du point significatif en langage clair.

2.2.2 Le même indicatif codé n'est pas réutilisé à moins de 1 100 km (600 NM) de l'emplacement de l'aide de radionavigation en cause, sauf dans le cas indiqué ci-après.

2.3 Les besoins en indicatifs codés sont notifiés au bureau régional de l'OACI aux fins de coordination avec les autres Etats.

3. Indicatifs des points significatifs qui ne sont pas identifiés par l'emplacement d'une aide de radionavigation

3.1 Lorsqu'il est nécessaire d'établir un point significatif à un endroit qui n'est pas identifié par l'emplacement d'une aide de radionavigation et que ce point est utilisé aux fins du contrôle de la circulation aérienne, il est désigné par un groupe « nom indicatif codé » unique de cinq lettres prononçable. Ce « nom de code » sert alors de nom aussi bien que d'indicatif codé du point significatif.

3.2 Le nom de code est choisi de manière à éviter toute difficulté de prononciation pour les pilotes ou le personnel ATS lorsqu'ils emploient la langue utilisée dans les communications ATS.

3.3 Le nom de code est facilement identifiable dans les communications en phonie et ne prête pas à confusion avec les indicatifs utilisés pour d'autres points significatifs de la même région d'ensemble.

3.4 Le nom de code unique de cinq lettres prononçable assigné à un point significatif n'est pas assigné à un autre point significatif. Lorsqu'il est nécessaire de déplacer un point significatif, un nouveau nom de code lui est attribué. En cas de conservation des noms de code particuliers pour les affecter à des emplacements différents, ces noms de code ne doivent pas être réutilisés avant une période d'au moins six mois.

3.5 Les besoins en noms de code uniques de cinq lettres prononçable sont notifiés au bureau régional de l'OACI aux fins de coordination avec les autres Etats.

3.6 Lorsqu'il n'existe pas de système de routes fixes ou lorsque les routes suivies par des aéronefs varient en fonction de considérations opérationnelles, les points significatifs sont déterminés et communiqués en coordonnées géographiques du Système géodésique mondial — 1984 (WGS-84) ; toutefois, les points significatifs établis de manière permanente et servant de points d'entrée ou de points de sortie dans ces régions sont désignés conformément aux dispositions pertinentes des sections 2 ou 3.

4. Emploi des indicatifs dans les communications

4.1 En principe, le nom choisi comme il est indiqué aux sections 2 ou 3 est utilisé pour désigner le point significatif dans les communications en phonie. Si le nom en langage clair d'un point significatif identifié par l'emplacement d'une aide de radionavigation, choisi conformément à la disposition du § 2.1, n'est pas utilisé, ce

nom est remplacé par l'indicatif codé.

Dans les communications en phonie, cet indicatif codé est épilé conformément au code d'épellation de l'OACI.

4.2 Dans les communications imprimées ou codées, seul l'indicatif codé ou le nom de code choisi est utilisé pour désigner un point significatif.

5. Points significatifs utilisés comme points de compte rendu

5.1 Afin de permettre aux services ATS d'obtenir des renseignements concernant la progression des aéronefs en vol, il est nécessaire de désigner comme points de compte rendu des points significatifs sélectionnés.

5.2 Pour l'établissement de ces points de compte rendu, on tient compte des facteurs suivants :

- a) type des services de la circulation aérienne assurés ;
- b) volume de circulation normalement constaté ;
- c) précision avec laquelle les aéronefs se conforment au plan de vol en vigueur ;
- d) vitesse des aéronefs ;
- e) minimums d'espacement appliqués ;
- f) complexité de la structure de l'espace aérien ;
- g) méthode(s) de contrôle utilisée(s) ;
- h) début ou fin des phases importantes d'un vol (montée, descente, changement de direction, etc.) ;
- i) procédures de transfert de contrôle ;
- j) sécurité, recherches et sauvetage ;
- k) charge de travail dans le poste de pilotage et volume des communications air-sol.

5.3 L'un des qualificatifs suivants est attribué aux points de compte rendu : « obligatoires » ou « sur demande ».

5.4 Les principes suivants sont pris en compte pour établir des points de compte rendu « obligatoires » :

- a) le nombre des points de compte rendu obligatoires est limité au minimum qui est nécessaire à la communication régulière de renseignements sur la progression des vols aux organismes des services de la circulation aérienne, compte tenu de la nécessité de réduire au minimum la charge de travail dans le poste de pilotage et celle des contrôleurs, ainsi que le volume des communications air-sol ;
- b) le fait qu'une aide de radionavigation soit installée à un emplacement donné ne doit pas déterminer nécessairement sa désignation comme point de compte

rendu obligatoire ;

- c) des points significatifs obligatoires ne sont pas nécessairement établis aux limites d'une région d'information de vol ou d'une région de contrôle.

5.5 Des points de compte rendu « sur demande » sont établis en fonction des comptes rendus de position additionnels dont les services de la circulation aérienne ont besoin lorsque les conditions de la circulation aérienne l'exigent.

5.6 On réexamine à intervalles réguliers la désignation des points de compte rendu obligatoires et sur demande afin de réduire les comptes rendus réguliers de position au minimum nécessaire pour assurer l'efficacité des services de la circulation aérienne.

5.7 Les comptes rendus réguliers au passage des points de compte rendu obligatoires ne sont pas systématiquement obligatoires pour tous les vols et en toutes circonstances. En appliquant ce principe, on prête particulièrement attention aux points suivants :

- a) les aéronefs rapides qui évoluent à grande altitude ne doivent pas être tenus de faire des comptes rendus de position réguliers au passage de tous les points qui ont été déclarés de compte rendu obligatoires pour les aéronefs lents évoluant à faible altitude ;
- b) les aéronefs qui traversent une région de contrôle terminale ne doivent pas être tenus de faire des comptes rendus réguliers de position aussi souvent que les aéronefs à l'arrivée et au départ.

5.8 Dans les régions où les principes énoncés ci-dessus, pour l'établissement des points de compte rendu, ne peuvent être appliqués, un système de compte rendu défini par rapport aux méridiens ou aux parallèles exprimés en degrés entiers est établi.
