

# GEN 1.7 DIFFERENCES ENTRE LA REGLEMENTATION FRANCAISE ET LES NORMES ET PRATIQUES RECOMMANDEES DE L'OACI

## DIFFERENCES FROM ICAO STANDARDS, RECOMMENDED PRACTICES AND PROCEDURES

<b>ANNEXE 1</b> <b>Licences du personnel</b>		
<b>Douzième édition à jour de l'amendement N° 175 devenu applicable le 8 novembre 2018</b> <b>Les pratiques recommandées sont signalées par des astérisques (*).</b>		
REGLEMENTATION O.A.C.I.	CAT	REGLEMENTATION FRANCAISE
<b>CHAPITRE 1</b> <b>Définition et règles générales relatives à la délivrance des licences</b>		
§1.1 Avionique de bord	C	Non défini dans les règles européennes.
§1.1 Aéronef devant être exploité avec un copilote	B	La définition dans la Part-FCL est limitée aux avions, alors que la définition OACI s'étend aux aéronefs.
§1.1 Dirigeable	B	Dans la Part FCL, la définition des dirigeables à air chaud tombe dans la catégorie "ballon".
§1.1 Règlement applicable de navigabilité	B	Non défini dans la réglementation.
§1.1 Service de surveillance ATS	C	Non défini dans les règles européennes.
§1.1 Système de surveillance ATS	C	Non défini dans les règles européennes.
§1.1 Certifier en état de navigabilité	C	Ce terme n'est pas mis en œuvre dans les règles AESA.
§1.1 Liaison de commande et de contrôle	B	Non défini dans la réglementation.
§1.1 Membre d'équipage de conduite	B	Non défini dans la réglementation européenne.
§1.1 Temps de vol – systèmes d'aéronefs télépilotes	B	Non défini dans la réglementation. La détermination du nombre d'heures de vol s'effectue sous la responsabilité du télépilote et sous le contrôle de l'opérateur (arrêté du 17 décembre 2015 relatif à la conception des aéronefs civils qui circulent sans personne à bord, aux conditions de leur emploi et aux capacités requises des personnes qui les utilisent et arrêté du 18 mai 2018 relatif aux exigences applicables aux télépilotes qui utilisent des aéronefs civils circulant sans personne à bord à des fins autres que le loisir).
§1.1 Susceptible	B	L'expression est utilisée sous la forme d'expressions telles que : "susceptible d'influer sur la sécurité des vols."
§1.1 Système qualité	C	Pas de définition en tant que telle - le terme "système de gestion" est utilisé dans le règlement (UE) n°1178/2011.
§1.1 Télépilote	B	La définition nationale prévoit également la possibilité d'opérations automatiques. Arrêté du 17 décembre 2015 relatif à la conception des aéronefs civils qui circulent sans personne à bord, aux conditions de leur emploi et aux capacités requises des personnes qui les utilisent : "Article 2 ... 2° Télépilote : personne contrôlant les évolutions d'un aéronef télépilote, soit manuellement soit, lorsque l'aéronef évolue de manière automatique, en surveillant la trajectoire et en restant en mesure à tout instant d'intervenir sur cette trajectoire pour assurer la sécurité."
§1.1 Poste de télépilotage	B	Sans objet.
§1.1 Système d'aéronef télépilote	B	Non défini dans la réglementation.
§1.1 Validation (d'une licence)	C	Non précisément défini dans les règles européennes. Non applicable pour les licences de maintenance d'aéronef.
§1.1 grave	B	Le terme est utilisé dans le règlement (EU) n°1178/2011 mais la définition associée est " impliquant une incapacité de travailler comme membre d'équipage."
§ 1.2.2.1	B	Les licences émises par un Etat membre de l'Union Européenne sont reconnues comme valides par tous les autres Etats membres sans délivrance administrative d'une autorisation additionnelle.
§ 1.2.2.3.2	B	La liste des Etats figure sur un document séparé.
§ 1.2.4.2	C	- Il n'existe pas de cartographie des risques pour évaluer l'aptitude physique et mentale des pilotes ; - La base de données ECCAIRS recueille certaines incapacités subites en vol des équipages mais pas toutes.
§ 1.2.4.7.1	B	Le règlement prévoit que les AME informent les candidats des conséquences de fausses déclarations mais ne détaille pas ces conséquences.
§ 1.2.4.11.2	C	Non mentionné spécifiquement dans le règlement Européen.
§ 1.2.5.2.4	A	Disposition plus contraignante pour les contrôleurs aériens.
§ 1.2.9.6 *	C	Les pilotes qui ont démontré une aptitude linguistique de niveau opérationnel sont ré-évalués tous les 4 ans.
<b>CHAPITRE 2</b> <b>Licences et qualifications des pilotes</b>		
§ 2.1.10	C	Les pilotes de ballon et planeur peuvent agir en transport aérien commercial jusqu'à l'âge de 70 ans avec une licence Part-FCL.
§ 2.3.3.1.1	A	Les candidats à un PPL(A) doivent avoir fait au moins 45 heures d'instruction au vol dans des avions, dont 5 peuvent avoir été faites dans un FSTD.
§ 2.3.4.1.1	A	Les candidats à un PPL(H) doivent avoir fait au moins 45 heures d'instruction au vol dans des hélicoptères dont 5 peuvent avoir été faites dans un FNPT ou FFS.
§ 2.3.4.2.1	A	L'instruction totale en doubles commandes est de 20 heures OACI, mais 25 heures dans la Part-FCL. Voir aussi la différence générale au 2.3.4.1.1.
§ 2.3.5.1.1*	A	La réglementation exige une licence CPL(A) ou (H) Part-FCL, ainsi que la conformité aux exigences figurant au FCL.720.PL.
§ 2.3.5.1.2*	A	La réglementation exige une licence CPL(A) ou (H) Part-FCL, ainsi que la conformité aux exigences figurant au FCL.720.PL.

§ 2.3.5.1.3*	A	La réglementation exige une licence CPL(A) ou (H) Part-FCL, ainsi que la conformité aux exigences figurant au FCL.720.PL.
§ 2.3.5.2*	A	La réglementation exige une licence CPL(A) ou (H) Part-FCL, ainsi que la conformité aux exigences figurant au FCL.720.PL.
§ 2.3.6.1	A	Le temps de vol total dans la part FCL est de 35 heures, contre 25 pour l'OACI.
§ 2.4.4.1.1	A	Le temps de vol total dans la Part FCL est de 185 heures, contre 150 pour l'OACI.
§ 2.4.4.1.1.1	A	Le temps de vol total dans la Part FCL est de 185 heures, contre 150 pour l'OACI.
§ 2.4.5.1.1*	B	La réglementation exige une licence CPL(A) ou (H) Part-FCL, ainsi que la conformité aux exigences figurant au FCL.720.PL.
§ 2.4.5.1.2*	B	La réglementation exige une licence CPL(A) ou (H) Part-FCL, ainsi que la conformité aux exigences figurant au FCL.720.PL.
§ 2.4.6.1.1	A	L'expérience totale dans la Part-FCL est de 250 heures, contre 200 pour l'OACI.
§ 2.4.6.1.1.1	B	La répartition des heures est différente. La Part-FCL prévoit 5 heures de vol en campagne et 5 heures de vol de nuit.
§ 2.6.3.1.1.1	A	La Part FCL prévoit en plus 500 heures en opérations multi-pilote sur avion.
§ 2.6.4.1.1.1	A	La Part FCL prévoit en plus 350 heures en hélicoptères multi-pilotes. Cette différence était déjà présente dans le JAR-FCL 2.280(a). De plus, l'OACI prévoit en a) une combinaison de 70 heures comme commandant de bord et le reste des 250 heures comme commandant de bord sous supervision. La répartition dans la Part-FCL est de 100 heures comme commandant de bord et 150 heures comme commandant de bord sous supervision. Le d) de l'OACI exige 50 heures de vol de nuit alors que la Part-FCL exige 100 heures de vol de nuit.

**CHAPITRE 4**

§ 4.2.1.4*	C	Pour la formation de base, la Part66.A.25 prévoit seulement que la connaissance est démontrée par un examen. Pour la formation au type d'aéronef, des cours de type d'aéronef approuvés ne sont requis que pour les aéronefs du groupe 1. Pour les deux autres groupes c'est optionnel.
§ 4.2.1.5	B	L'évaluation des habiletés n'est pas requise dans le cas d'une licence émise sur la base de l'examen théorique de base. Pour le personnel de certification de la catégorie A l'évaluation est conduite dans des organismes Part-145. Pour les examens de type d'aéronefs du groupe 2 et 4 l'évaluation des habiletés n'est pas obligatoire.
§ 4.2.2.2	C	Les certificats de remise en service de composants ne nécessitent pas de licence de personnel de certification. L'aéronef entier peut être mis en service par des personnels de certification après la maintenance de base.
§ 4.4.1.3	B	La durée du cours de mention d'unité n'est pas fixée par la réglementation.
§ 4.5.1	B	La liste des qualifications diffère légèrement : a) contrôle d'aérodrome à vue, b) contrôle d'aérodrome aux instruments, c) contrôle d'approche aux procédures, d) contrôle d'approche de surveillance, e) contrôle régional aux procédures, f) contrôle régional de surveillance.
§ 4.5.2.2.1	C	La durée de supervision pour la formation initiale n'est pas fixée par le règlement.
§ 4.5.2.2.2	B	La validité de la mention d'unité, que ce soit pour la délivrance initiale ou le renouvellement, commence au plus tard 30 jours à compter de la date de l'évaluation satisfaisante.
§ 4.5.3.1	B	Certaines qualifications sont légèrement différentes, cependant le règlement européen les couvre toutes.
§ 4.5.3.3	A	Le détenteur d'une mention d'instructeur doit être autorisé à fournir la formation sur position et la supervision sur une position de travail dans les zones nécessitant une mention d'unité valide.
§ 4.5.3.4	C	Même si le concept d'"invalidation d'une qualification" n'existe pas en tant que tel, le titulaire d'une licence de contrôleur de la navigation aérienne n'est pas autorisé à exercer les privilèges de sa qualification après une période d'absence de plus de 90 jours ou si la prorogation de la mention d'unité n'est pas effectuée par suite du non respect du nombre minimum d'heures de service.

**CHAPITRE 5**

§ 5.1.2	C	Pas de disposition équivalente relative au matériau s'agissant des licences Part-66.
§ 5.1.3	B	Pour le personnel de maintenance l'exigence est différente mais atteint le même but. En particulier lorsqu'une licence est émise dans la langue nationale et que le détenteur exerce dans l'Etat de délivrance, la règle dispense la licence d'une traduction en anglais.

**CHAPITRE 6**

§ 6.2.3.2*	C	Non défini dans la réglementation européenne.
§ 6.2.4.2	A	Pour les ATCO les exigences sont plus restrictives : les candidats doivent avoir une vision trichromate normale.
§ 6.2.4.3	A	Le règlement Aircrew prévoit que les candidats doivent passer le test Ishihara. Pour les ATCO les exigences sont plus restrictives : un test de plaques pseudoisochromatiques seul n'est pas suffisant. La vision des couleurs doit être évaluée en utilisant des moyens démontrant une vision trichromate normale.
§ 6.2.4.4.1*	C	Non spécifié dans la réglementation européenne.
§ 6.2.5.5*	C	Le test est conduit seulement lorsqu'une qualification de vol aux instruments est ajoutée à la licence.
§ 6.3.2.9.1*	C	N'est requis que sur indication clinique ou épidémiologique.
§ 6.3.2.21.1*	C	L'aptitude peut être accordée dès le début de la grossesse et jusqu'à la fin de la 26ème semaine (restreint aux opérations multi-pilotes).
§ 6.3.3.2.3	B	Les exigences relatives aux rapports ophtalmologiques dépendent des limites d'erreur de réfraction plutôt que des limites d'acuité visuelle.
§ 6.4.2.6.2*	C	Non mis en œuvre.
§ 6.4.3.2.3*	C	Non requis dans la réglementation européenne.
§ 6.4.3.5	B	L'AMC prévoit que le champ visuel doit être examiné mais n'exige pas que les champs soient normaux.
§ 6.4.3.6	B	L'AMC prévoit que les fonctions binoculaires doivent être examinées mais n'exige pas que la fonction binoculaire soit normale.
§ 6.5.2.6.1	A	Des électrocardiogrammes annuels sont requis après l'âge de 40 ans.
§ 6.5.2.20	A	Non autorisé pour la délivrance initiale d'un certificat de classe 3.
§ 6.5.2.21.1*	C	Non mis en œuvre.
§ 6.5.3.2	A	Les candidats avec un hypermétropie excédant +5.0 dioptries, une myopie excédant -6 dioptries, une composante d'astigmatie excédant 3 dioptries ou une anisométrie excédant 3 dioptries devront démontrer une acuité visuelle corrigée de 6/6 (ou meilleure) pour chaque œil.

**ANNEXE 2**  
**Règles de l'Air**

Dixième édition à jour de l'amendement N° 46 applicable à partir du 8 novembre 2018

La liste des différences figure au supplément à l'annexe du règlement (UE) n° 923/2012 du 26 septembre 2012 établissant les règles de l'air communes et des dispositions opérationnelles relatives aux services et procédures de navigation aérienne.

**ANNEXE 3**

**Assistance météorologique à la navigation aérienne**

**20ème édition à jour de l'amendement N° 78 devenu applicable le 08 novembre 2018**  
**Les pratiques recommandées sont signalées par des astérisques (\*).**

REGLEMENTATION O.A.C.I.	CAT	REGLEMENTATION FRANCAISE
<b>CHAPITRE 4</b>		
§ 4.5.1	C	Sur les aérodromes de niveau de service N1, des messages d'observations régulières et spéciales « réduits » peuvent être fournis. Le contenu de ces messages « réduits » est précisé dans la partie GEN 3.5 de l'AIP.
§ 4.6.1.1	B	Pour les aérodromes d'outre-mer, la direction du vent est exprimée par rapport au nord magnétique dans les messages d'observations régulières et spéciales locales.
§ 4.6.4.1	C	Le signalement d'activités orageuses en Polynésie française et dans les îles de Wallis et Futuna n'est pas effectué sur les sites automatisés dans l'environnement desquels il n'y a pas de capteur de détection de foudre.
§ 4.6.4.3*	B	Seuls les orages (TS) sont indiqués dans les METAR provenant de systèmes d'observations météorologiques automatiques comme renseignement relatif au temps présent représentatif des conditions au voisinage de l'aérodrome.
§ 4.6.8*	C	Les renseignements supplémentaires sont inclus dans les METAR des aérodromes où ces observations sont réalisées humainement.
<b>CHAPITRE 5</b>		
§5	C	Le règlement d'exécution (UE) n° 923/2012, règle SERA.12005, dispose : « b) Les autorités compétentes définissent, si nécessaire, les autres conditions devant être rapportées par les aéronefs lorsqu'elles sont rencontrées ou observées. »
§ 5.1	C	Dispositions non reprises dans la réglementation française.
§ 5.2	C	Les observations régulières d'aéronef, pendant les phases de montée initiale et de croisière du vol ne sont pas demandées.
§ 5.3.1*, 5.3.2*, 5.3.3, 5.3.4 et § 5.4	C	Dispositions non reprises dans la réglementation française.
§ 5.7.1	C	Les observations d'aéronef sont transmises sous la forme de comptes rendus en vol par radiotéléphonie.
§ 5.8	A	La réglementation française prévoit également la transmission aux centres de veille météorologiques des phénomènes météorologiques importants pour l'exploitation observés par le personnel des services de la circulation aérienne. De plus les observations non régulières sont également transmises sans délai aux MWO. Les observations non régulières et spéciales sont également transmises aux autres aéronefs et centres ATS concernés.
<b>CHAPITRE 6</b>		
§ 6.2.1	B	Cette norme est appliquée à l'exception des aérodromes de Polynésie Française autres que Tahiti Faa'a (NTAA) et Bora Bora Motu Mute (NTTB), pour lesquels un service de prévision spécifique dénommé « Aperçu de Zone » couvrant plusieurs aérodromes peut être établi.
§ 6.5.3	B	Les prévisions de zone pour vols à basse altitude établies en France métropolitaine aux fins de la diffusion de renseignements. AIRMET sont produites sous forme de cartes toutes les 3 heures de 0600 TU à minuit TU.
<b>CHAPITRE 7</b>		
§ 7.4.1	C	A ce jour, le cisaillement est considéré comme un facteur sur les aérodromes de Nice et Tahiti. Seul l'aérodrome de Nice dispose d'un capteur opérationnel.
<b>PARTIE II</b>		
<b>APPENDICE 3</b>		
§ 2.1.1	B	Les messages d'observations régulières et spéciales locales sont établis en langage clair abrégé, dans un format qui n'est pas strictement conforme au format du tableau A3-1.
§ 2.1.3*	C	La diffusion des METAR et des SPECI au format numérique est prévue fin 2020 en Nouvelle-Calédonie et fin 2022 pour les autres départements et collectivités d'outre-mer.
§ 4.2.4.2	C	Dans les messages d'observations régulières et spéciales locales, la visibilité le long des pistes n'est pas indiquée. Seule la visibilité dominante du site est transmise avec une indication des unités de mesure utilisées.
§ 4.3.2.2*	B	Lorsque la portée visuelle de piste minimum à l'atterrissage publiée est égale ou supérieure à 800 mètres, la portée visuelle de piste peut être obtenue par conversion de la visibilité météorologique signalée.
§ 4.3.5*	B	Dans les messages d'observations régulières et spéciales locales, l'intensité lumineuse du balisage utilisé pour le calcul de la RVR est l'intensité maximale disponible sur la piste considérée.
§ 4.3.6.2*	B	La RVR maximale qui peut être mesurée et transmise est de 5 000 m (et non de seulement 2 000 m).
§ 4.3.6.3	B	Dans les messages d'observations régulières et spéciales locales et dans les messages d'observations météorologiques régulières d'aérodrome (METAR), les RVR supérieures à la valeur maximale qui peut être déterminée par le système sont indiquées par l'abréviation "P" suivie de la valeur maximale. Lorsque les RVR sont inférieures à la valeur minimale qui peut être déterminée par le système, elles sont indiquées par l'abréviation "M" suivie de la valeur minimale.
§ 4.3.6.5*	B	Dans les messages d'observations météorologiques régulières d'aérodrome, lorsque la portée visuelle de piste est mesurée aux deux extrémités de la piste, ces deux mesures sont transmises sans tenir compte du seuil en service. Ainsi, dans certains cas, un message d'observations météorologiques régulières d'aérodrome peut contenir plus de quatre valeurs pour la portée visuelle de piste.
§ 4.4.2.6*	C	Les caractéristiques des phénomènes de temps présent mince (MI), partiel (PR), (chasse-...) basse (DR), (chasse-...) élevée (BL) ne sont pas indiquées dans les messages provenant de systèmes d'observation entièrement automatiques.

§ 4.5.4.3* c)	C	La visibilité verticale n'est pas communiquée.
§ 4.5.4.3* e)	A	En présence de nuages significatifs, des informations de nébulosité et de hauteur de base des nuages sont communiquées pour les couches nuageuses au-dessus de 1 500 m (5 000 ft) ou de l'altitude minimale de secteur la plus élevée, dans les messages d'observations régulières locales, les messages d'observations spéciales locales et les METAR.
§ 4.5.4.6* b)	A	Dans les messages provenant de systèmes d'observation entièrement automatiques, si aucun nuage n'est détecté par le système : - Les couches nuageuses sont codées NSC si le système n'a pas détecté de nuage convectif ; - Les couches nuageuses sont codées NCD si le système ne dispose pas de la capacité de détection des nuages convectifs.
§ 4.5.4.6* d)	C	Dans les messages d'observations régulières locales, les messages d'observations spéciales locales et les METAR automatisés lorsque le ciel est obscurci, la valeur de la visibilité verticale est remplacée par le symbole ///.
§ 4.8.1.1*	C	Les messages provenant de systèmes d'observation entièrement automatiques ne contiennent pas de renseignements supplémentaires.
§ 4.8.1.2*	C	Les messages provenant de systèmes d'observation entièrement automatiques peuvent ne pas contenir de renseignements supplémentaires.
§ 4.8.1.3*	C	Les messages provenant de systèmes d'observation entièrement automatiques ne contiennent pas de renseignements supplémentaires.
§ 4.8.1.4*	C	Dans les messages provenant d'observations météorologiques régulières d'aérodrome (METAR) ne provenant pas de systèmes d'observation entièrement automatiques, les informations sur le cisaillement de vent sont ajoutées si ce phénomène a été rapporté par un pilote aux services de la circulation aérienne, ou si des capteurs de cisaillement de vent ont été installés.
<b>APPENDICE 4</b>		
§ 3.3*	C	Dispositions non reprises dans la réglementation.
§ 3.4*	C	Dispositions non reprises dans la réglementation.
<b>APPENDICE 5</b>		
§ 1.1.2*	C	La diffusion des TAF au format numérique est prévue fin 2020 en Nouvelle-Calédonie et fin 2022 dans les autres départements et collectivités d'outre-mer.
§ 1.2.4*	A	Lorsque des nuages significatifs sont prévus, des informations de nébulosité et de hauteur de base des nuages sont communiquées pour les couches nuageuses prévues au-dessus de 1 500 m (5 000 ft) ou de l'altitude minimale de secteur la plus élevée.
<b>APPENDICE 6</b>		
§ 1.1.6*	C	La diffusion des SIGMET au format numérique est prévue fin 2022 au centre de veille météorologique de la région d'information de vol de Tahiti (NTTT). Ces dispositions ne sont pas applicables en Nouvelle-Calédonie et dans les autres départements et collectivités d'outre-mer.

**ANNEXE 4**  
**Cartes aéronautiques**

Onzième édition à jour de l'amendement N°60 en vigueur depuis le 8 novembre 2018




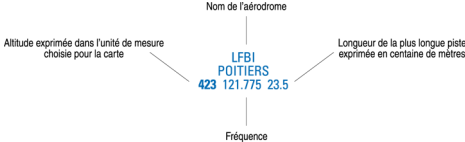















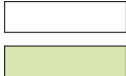

DISPOSITION DE L'ANNEXE	CAT	REGLEMENTATION FRANÇAISE
<b>CHAPITRE 1 : Définitions, application et disponibilité</b>		
Procédure d'approche avec guidage vertical	B	Définition non prévue dans l'Annexe 4. Définition reprise en partie du règlement européen (UE) n°965/2012.
Procédure d'approche classique	B	Définition non prévue dans l'Annexe 4.
Procédure d'approche de précision	B	La définition proposée par l'Annexe 4 n'est plus d'actualité (référence à l'ILS et au PAR).
Voie de circulation en vol rasant	B	Définition non prévue par l'Annexe 4.
Zone à utilisation obligatoire de radio (RMZ)	B	Notion issue de la réglementation européenne et qui n'existe pas au niveau de l'OACI.
Zone à utilisation obligatoire de transpondeur (TMZ).	B	Notion issue de la réglementation européenne et qui n'existe pas au niveau de l'OACI.
1.2.2	C	Les cartes sont conformes aux normes de l'Annexe 4, à l'exception de celles auxquelles une différence a été notifiée.
1.2.2.1	C	Les cartes sont conformes aux pratiques recommandées de l'Annexe 4, à l'exception de celles pour lesquelles un «D» figure dans la marge de l'annexe à l'arrêté du 6 juillet 2018 relatif aux cartes aéronautiques
<b>CHAPITRE 2 : Spécifications Générales</b>		
2.4.1	B	Certains signes conventionnels utilisés par la France ne sont pas conformes à ceux prescrits par l'Annexe 4 (voir appendice 2 ci-dessous).
2.4.4	B	Les signes conventionnels de l'appendice B à l'annexe à l'arrêté du 6 juillet 2018 sont utilisés pour les cartes aéronautiques représentant des procédures de navigation fondée sur les performances. Ils sont également utilisés au fur et à mesure des révisions périodiques pour les autres cartes.
2.5.7	C	Les échelles de conversion (kilomètres/milles marins, mètres/pieds) ne figurent sur les cartes que lorsque cela est utile. Des tableaux de conversion sont fournis dans la partie GEN 2.6 de l'AIP.
2.12.3.1	C	Les points de cote de précision douteuse ne sont pas publiés.
2.14.1	C	La classe d'espace aérien peut ne pas être indiquée sur les cartes de croisière.
2.14.2	B	Les parties du tableau des classes d'espaces aériens qui s'appliquent à l'espace aérien représenté sur les cartes utilisées pour le vol à vue peuvent ne pas apparaître au recto ou au verso de chaque carte. Ce tableau est publié dans l'AIP et dans le fascicule associé aux cartes de croisière.
2.15.1	C	Le Nord vrai n'est pas systématiquement indiqué. La direction du Nord vrai est représentée par le bord gauche des cartes aéronautiques orienté vers le haut, sauf lorsque le symbole :  est porté sur la carte. Dans ce cas, le Nord vrai est indiqué par la direction de la flèche.
2.15.3	C	Le délai de 6 cycles AIRAC n'est pas respecté systématiquement pour la mise à jour de la déclinaison magnétique sur les cartes IAC.
<b>CHAPITRE 3 : Carte d'obstacles d'aérodrome – OACI type A (Application des limites d'emploi des avions)</b>		
3.2.1	C	La carte d'obstacles d'aérodrome – type A n'est publiée que pour les aérodromes recevant du trafic commercial public et pour lesquels une procédure d'approche ou de départ aux instruments est publiée.
3.3.2	C	Les mesures linéaires sont arrondies au mètre le plus proche, et non au demi-mètre.
3.4.2	C	L'échelle horizontale est choisie entre le 1/10 000 et le 1/30 000, et non entre 1/10 000 et 1/15 000.
3.6	B	La carte est identifiée par le nom de l'aérodrome et les indicatifs de piste.
3.8.2.1	C	Seule une trajectoire de décollage rectiligne est prise en compte pour l'établissement de la carte. Dans le cas d'une trajectoire de départ normalisé aux instruments faisant un angle inférieur ou égal à 15°, il peut être établi une carte d'obstacles élargie du côté où s'effectue le virage.
3.8.2.2	C	Non appliqué.
3.8.4.1	A	En plus des dispositions de la norme 3.8.4.1 de l'Annexe 4, la vue en plan respecte les dispositions suivantes : La zone à l'intérieur de laquelle les obstacles significatifs sont publiés est symétrique par rapport à l'axe de piste : elle débute à 600 m du début de piste et s'étend jusqu'au dernier obstacle significatif s'il est situé à moins de 10 km de la DER ou jusqu'à une distance maximum de 10 km de la DER. Elle comprend deux parties : - la première est une zone rectangulaire de 300 m (+/- 150 m de part et d'autre de l'axe de piste) débutant à 600 m du début de piste et s'étendant jusqu'à la DER ; - la deuxième est une zone dont la largeur est de 300 m (+/- 150 m de part et d'autre de l'axe) à la DER et s'évase ensuite jusqu'à un maximum de 1800 m (+/-900 m de part et d'autre de l'axe), l'évasement étant de 12,5% de part et d'autre de l'axe. Dans le cas où une carte de type A « élargie » est établie, une troisième partie est construite en fonction des besoins (amplitude du virage, position des obstacles significatifs). La limite extérieure de cette troisième partie s'obtient en appliquant les mêmes principes que pour un départ dans l'axe mais en raisonnant par rapport à la trajectoire initiale de départ normalisé aux instruments. Du côté intérieur, cette troisième partie est adjacente aux première et deuxième parties définies ci-dessus.
3.8.4.1.2	B	Les prolongements d'arrêt sont identifiés et représentés par un trait continu sur fond blanc.
3.9.1	C	L'ordre de grandeur de la précision obtenue peut ne pas être indiqué sur la carte.
<b>CHAPITRE 5 : Carte d'aérodrome de terrain et d'obstacle – OACI (électronique)</b>		
5.2.1	C	Non fournie par la France.



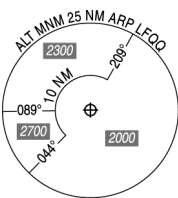
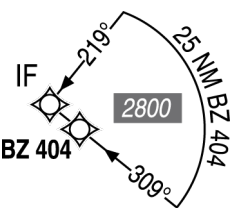

<b>CHAPITRE 6 : Carte topographique pour approche de précision – OACI</b>		
6.4	B	La carte est identifiée par le nom de l'aérodrome et les indicatifs de piste.
6.5.2	A	Lorsque, au-delà de 900 m du seuil de piste, le terrain est accidenté ou présente d'autres caractéristiques importantes pour les usagers de la carte, le profil du terrain est représenté jusqu'à une distance maximale de 10 000 m du seuil de piste.
<b>CHAPITRE 7 : Carte de croisière OACI</b>		
7.5	B	La carte de croisière est identifiée par le nom de la carte et un numéro de mise à jour.
7.6.3	B	Disposition non applicable.
7.8.2	B	Disposition non applicable.
7.8.3	B	Disposition non applicable.
7.9.1	C	Non appliqué en France. Tous les aérodromes utilisés par l'aviation civile internationale et sur lesquels une approche aux instruments peut être effectuée ne sont pas forcément indiqués.
7.9.2	C	Les zones P,R,D dont le plafond est inférieur à 1000 pieds ASFC ou 3000 pieds AMSL peuvent ne pas être représentées et les limites verticales de ces zones peuvent ne pas être indiquées.
7.9.3.1.1:	C	1. Les coordonnées géographiques des aides de radionavigation associées au dispositif des services de la circulation aérienne peuvent ne pas être indiquées sur la carte de croisière Espace Inférieur. Elles sont, dans ce cas, publiées dans un document séparé joint à la carte. Les noms en langage clair des aides de radionavigation peuvent ne pas être portés sur les cartes de croisière. 2. L'altitude de l'antenne des DME peut ne pas être indiquée. L'information est alors disponible dans l'AIP. 3. L'indication de tous les espaces aériens désignés; leurs limites latérales et verticales ainsi que les classes des espaces représentés peuvent ne pas être indiquées. 5. Les coordonnées géographiques des points significatifs qui définissent les routes ATS et ne correspondent pas à la position d'une aide de radionavigation peuvent ne pas être indiquées sur la carte auquel cas elles sont alors publiées dans un document séparé joint à la carte. 6.b). En ce qui concerne les points de cheminement qui définissent les routes à navigation de surface VOR/DME, le relèvement est arrondi au degré le plus proche. La distance par rapport au VOR/DME de référence, si le point de cheminement n'est pas co-implanté avec ce dernier, est arrondie au mille marin le plus proche. 10. Les altitudes minimales de zone sont arrondies aux 50 m ou aux 100 ft immédiatement supérieurs.
<b>CHAPITRE 8 : Carte régionale - OACI</b>		
8.5	B	La carte est identifiée par le nom de l'aérodrome ou par un nom associé à l'espace aérien représenté.
8.8.2	B	Non applicable
8.9.4.1.1	B	1. Les coordonnées géographiques des aides de radionavigation associées au dispositif des services de la circulation aérienne peuvent ne pas être indiquées sur la carte. 7. Les coordonnées géographiques des points significatifs ne correspondant pas à la position d'une aide de radionavigation peuvent ne pas être indiquées sur la carte; elles sont alors publiées dans l'AIP France, en En route 4.3; 8.b) En ce qui concerne les points de cheminement qui définissent les routes à navigation de surface VOR/DME, le relèvement arrondi au degré le plus proche, et la distance, arrondie au dixième de mille marin le plus proche par rapport au VOR/DME de référence, si le point de cheminement n'est pas co-implanté avec ce dernier. 11. Les points de transition ne sont pas représentés sur les cartes, et le cas échéant sont définis à l'AIP ENR 3. 13. Les altitudes minimales établies pour le guidage sont publiées séparément sur une carte intitulée «Altitude minimale de guidage».
<b>CHAPITRE 9 : Carte de départ normalisé aux instruments (SID) – OACI</b>		
9.5	B	La carte est identifiée par le nom de l'aérodrome et l'identification de la route de départ normalisé aux instruments. Lorsque la carte regroupe plusieurs départs normalisés aux instruments, la carte est identifiée par le nom de la piste, le secteur cardinal concerné, ou les points d'aboutissement des départs.
9.8.2	B	Non applicable.
9.9.4.1.1	B	b.1) Les noms en langage clair des aides de radionavigation non listées dans l'AIP France, partie en-Route 3.9 (transféré en ENR 4.1) peuvent ne pas être portés sur ce type de carte. b.4) Les coordonnées géographiques des aides de radionavigation ne sont pas indiquées. b.5) L'altitude de l'antenne DME n'est pas indiquée. c. Seuls les noms de code des points significatifs dont la position n'est pas celle d'une aide de radionavigation sont indiqués. f. Une note est incluse chaque fois qu'il existe des obstacles rapprochés qui ne sont pas pris en compte pour la pente de calcul de procédure publiée; la position et la cote au sommet de ces obstacles sont publiées. Les renseignements sur les obstacles rapprochés sont fournis par le concepteur de procédures. j.3) Le code transpondeur n'est pas mentionné.
<b>CHAPITRE 10 : Carte d'arrivée normalisée aux instruments (STAR) – OACI</b>		
10.5	B	La carte est identifiée par le nom complet de l'aérodrome et l'identification de la route d'arrivée normalisée aux instruments. Lorsque la carte regroupe plusieurs routes d'arrivée normalisée aux instruments, la carte est identifiée par le nom de la piste, le secteur cardinal concerné ou les points de début des procédures d'arrivée.
10.8.2	B	Non applicable.
10.9.4.1.1	B	b.1) Les noms en langage clair des aides à la radionavigation non listés en En-Route 3-9 (ENR 4.1) peuvent ne pas être portés sur ce type de carte. b.4) Les coordonnées géographiques des aides de radionavigation peuvent ne pas être indiquées. Elles sont disponibles dans l'AIP. b.5) L'altitude de l'antenne DME n'est pas indiquée. c. Le relèvement est arrondi au degré le plus proche, la distance au mille marin le plus proche. i.3) Le code transpondeur n'est pas mentionné.
10.9.4.2	B	Les procédures pertinentes à utiliser en cas d'interruption des communications sont décrites chaque fois que cela est possible, sur la carte ou sur le verso de la feuille où figure la carte. Lorsque cela est jugé nécessaire, un texte décrivant les itinéraires d'arrivée normalisée aux instruments (STAR) est également présenté.

<b>CHAPITRE 11 : Carte d'approche aux instruments – OACI</b>		
11.2.3	B	Les procédures ILS et LOC peuvent être représentées sur une seule carte, même si les segments d'approche finale ou interrompue ne sont pas identiques. Les procédures de manoeuvre à vue imposée (VPT) sont représentées sur des cartes séparées. Les éléments de la manoeuvre à vue libre (MVL) – (base OCH et minimums) – sont publiés sur la carte d'approche aux instruments utilisée avant la MVL.
11.4	B	Le format des feuilles distribuées au format papier est de 21 x 29,7 cm.
11.7.2	B	Le relief situé à plus de 1000 ft au-dessus de l'altitude de l'aérodrome ou à plus de 500 ft au-dessus de l'altitude de l'aérodrome lorsque la pente de procédure d'approche finale ou d'approche interrompue dépasse la valeur optimale à cause du relief, est représenté.
11.9.2	B	Non applicable.
11.9.3	B	Les orientations par rapport au Nord vrai ou au Nord de la grille ne sont pas utilisées.
11.10.1.4	C	Seule l'altitude du seuil, arrondie au pied le plus proche est indiquée. La correspondance en hectopascals (arrondie à l'hectopascal entier supérieur) est donnée pour l'altitude prise comme référence pour la carte.
11.10.2.5	C	Le niveau de référence est l'altitude de l'aérodrome, excepté : – pour les cartes d'approche de précision (ILS-SBAS CAT I-PAR) et d'approche avec guidage vertical (APV SBAS, APV Baro) ; – pour les cartes d'approche classique, lorsque le seuil de la piste sur laquelle s'effectue l'approche aux instruments est à plus de 2 m (7 ft) au-dessous de l'altitude de l'aérodrome ; dans ces deux cas, le niveau de référence est l'altitude du seuil de la piste.
11.10.4.1	B	Toutes les aides radioélectriques se trouvant dans le champ de la carte représentée sont indiquées avec leurs indicatifs et leurs fréquences. Les aides intervenant directement dans la procédure sont représentées en caractère gras. Pour les aérodromes ne faisant pas l'objet de publication de carte régionale OACI, les aides radioélectriques couramment utilisées, mais situées à l'extérieur des limites de la carte d'approche aux instruments, sont indiquées dans leur direction en mentionnant l'indicatif, la fréquence, le relèvement magnétique et la distance en milles marins par rapport à l'IAF.
11.10.4.3	B	Le repère d'approche finale (ou le point d'approche finale, dans le cas d'une procédure d'approche ILS) n'est pas identifié au moyen de ses coordonnées géographiques. Un tableau est publié afin de communiquer les coordonnées géographiques des points/repères essentiels des procédures d'approche.
11.10.6.1	C	f) les limites des secteurs dans lesquels les manoeuvres à vue (approche indirecte) sont interdites ne sont pas représentées sur la vue en plan.
11.10.6.2	C	Non appliqué. La vue en plan n'indique pas la distance entre l'aérodrome et les aides de radionavigation intervenant dans l'approche finale.
11.10.6.3	C	Une vue en profil est donnée sous la vue en plan et comporte les renseignements suivants: a) La piste de l'aérodrome représenté par un trait gras au niveau de référence de la carte ; [...] d) Non appliqué (le profil des segments supplémentaire, autres que ceux spécifiés aux alinéas b) et c), ne sont pas représenté par une ligne pointillée avec flèches) ;
11.10.8.4	C	Pour les approches classiques, sont indiquées : la distance, le temps de vol et la vitesse verticale entre le FAF et un repère et le MAPT ; ces informations ne sont fournies que lorsque la procédure est protégée en considérant que le MAPT est défini par sa distance par rapport au FAF ou à un repère.
<b>CHAPITRE 12 : Carte d'approche à vue – OACI –</b>		
12.2	C	Une carte d'approche à vue est publiée pour les aérodromes ayant une zone de contrôle ou situés dans un environnement aéronautique complexe.
12.3.3	C	Non appliqué (la carte VAC n'a pas forcément la même échelle que la carte IAC établie pour un même aérodrome).
12.4	B	Le format de la feuille est de 21x14,85 cm pour les aérodromes de métropole et de 21 cm x 29,7 cm pour les aérodromes d'outre-mer.
12.6	B	La carte est identifiée par un numéro, le nom complet de l'aérodrome et son indicateur d'emplacement.
12.9.2	B	Non applicable.
12.9.3	B	Les orientations par rapport au Nord vrai ou au Nord de la grille ne sont pas utilisées.
12.10.3	C	Zones interdites, réglementées et dangereuses. Les espaces aériens sont indiqués uniquement de la surface au plus élevé des deux niveaux suivants : - 5000 ft/AMSL - 2000 ft/ASFC
12.10.4	C	Espace aérien désigné. Les espaces aériens sont indiqués uniquement de la surface au plus élevé des deux niveaux suivants : - 5000 ft/AMSL - 2000 ft/ASFC
<b>CHAPITRE 13 : Carte d'aérodrome/d'hélistation – OACI</b>		
13.2.1	A	La carte d'aérodrome/d'hélistation — OACI est rendue disponible pour tous les aérodromes ou hélistations.
13.4	B	La carte est identifiée par le nom de l'aérodrome ou de l'hélistation.
13.5	C	La variation annuelle n'est pas indiquée. Le Nord magnétique n'est pas représenté par une flèche. Le Nord vrai n'est pas toujours représenté par une flèche. La direction du Nord vrai est représentée par le bord gauche des cartes aéronautiques orienté vers le haut, sauf lorsque le symbole :  est porté sur la carte. Dans ce cas, le Nord vrai est indiqué par la direction de la flèche.
13.6.1	B	b) Pour ne pas nuire à la lisibilité des cartes, seule une ondulation du géoïde valable pour l'ensemble de l'aérodrome est publiée. c) Pour ne pas nuire à la lisibilité des cartes, seule une ondulation du géoïde valable pour l'ensemble de l'aérodrome est publiée. i) Les coordonnées géographiques des points axiaux des voies de circulation peuvent ne pas être publiées. r) Non appliqué (le point de vérification VOR et la fréquence de l'aide en question ne sont pas indiquées).
<b>CHAPITRE 14 : Carte des mouvements à la surface de l'aérodrome (GMC) - OACI</b>		
14.4	B	La carte est identifiée par le nom de l'aérodrome.



14.5.1	C	Une flèche indiquant le nord vrai est portée sur la carte, sauf si le bord gauche de la carte est orienté vers le nord vrai.
<b>CHAPITRE 15 : Carte de stationnement et d'accostage d'aéronef (APDC) – OACI</b>		
15.4	B	La carte est identifiée par le nom de l'aérodrome.
15.5.1	C	Une flèche indiquant le nord vrai est portée sur la carte, sauf si le bord gauche de la carte est orienté vers le nord vrai.
<b>CHAPITRE 16 : Carte aéronautique du monde au 1/1000000 – OACI</b>		
16.2.1	B	Une carte au 1/1000000 est éditée pour la France métropolitaine uniquement. Ses caractéristiques sont publiées dans l'AIP France en GEN 3-2.
16.2.2	B	Pour les départements d'outre-mer, les collectivités d'outre-mer et la Nouvelle-Calédonie, en vue d'assurer une couverture complète de toutes les étendues terrestres et une continuité suffisante dans chacune des séries coordonnées, le choix d'une échelle autre que 1/1000000 est déterminé par le prestataire de service d'information aéronautique, en accord avec l'autorité de l'aviation civile territorialement compétente.
16.4.4	B	Le découpage des feuilles, est établi sur la base d'un découpage en deux parties: Nord et Sud, pour la France métropolitaine. Ce découpage n'est pas conforme au tableau d'assemblage de l'appendice 5 de l'Annexe 4 de l'OACI.
16.4.5	B	Les bandes de recouvrement telles que spécifiées par l'Annexe 4 ne sont pas prévues. Le découpage utilisé est notifié à l'OACI.
16.5.2	C	Le canevas et les graduations sont tracés de la manière suivante: les méridiens et les parallèles sont tracés tous les degrés.
16.6	B	La numérotation des feuilles peut être établie sur la base d'un découpage des feuilles en deux parties: Nord et Sud, pour la France métropolitaine.
16.7.7.1 et 16.7.7.2	C	Les courbes de niveau ne sont pas représentées.
16.7.9.2	C	Non appliqué. Ni l'altitude (en mètres ou en pieds) du point culminant de la zone représentée, ni sa position géographique arrondie au plus proche multiple de 5 ne sont indiquées dans la marge.
16.7.9.3	C	Non appliqué. Le point coté du point culminant de la feuille n'est pas dégagé de teintes hypsométriques.
16.7.11	C	Non appliqué. Les escarpements peuvent être indiqués, même s'ils ne constituent pas des points caractéristiques importants ou même si la civilisation n'est pas très clairsemée.
16.7.12	C	Non appliqué. Les zones boisées ne sont pas indiquées.
16.8.1	B	Les lignes isogones sont représentées dans un encart et non tracées sur la carte.
16.9.2.1	B	Les aérodromes ayant des activités IFR hors espace contrôlé sont considérés comme présentant un intérêt aéronautique et sont signalés par un symbole placé généralement dans l'axe de la piste utilisée pour les approches aux instruments.
16.9.2.2	C	Les renseignements se limitent à : - l'altitude de l'aérodrome ; - la fréquence à utiliser en circulation d'aérodrome (TWR, AFIS, A/A) - la longueur de la piste la plus longue.
16.9.3.1	B	Seuls les obstacles d'une hauteur supérieure à 500 ft sont représentés.
16.9.3.2	C	Non appliqué. Les lignes de transport de force non défilées, les installations permanentes de téléphérique et les éoliennes qui constituent des obstacles ne sont pas forcément représentées.
16.9.5.1	A	- Les éléments importants du système des services de la circulation aérienne comprenant, si possible, les zones de contrôle, zones de circulation d'aérodrome, régions de contrôle, régions d'information de vol, RMZ, TMZ et autres espaces aériens dans lesquels se poursuivent des vols VFR seront indiqués, avec les limites verticales et la mention de la classe d'espace aérien correspondante. La fréquence est indiquée, suivie d'un astérisque si elle n'est pas veillée en permanence.
<b>CHAPITRE 17 : Carte aéronautique au 1/500000 - OACI</b>		
17.6	B	Chaque feuille est identifiée par un nom qui identifie la zone géographique représentée.
17.7.7.1	C	Les courbes de niveau ne sont pas représentées.
17.7.7.2	C	Les courbes de niveau ne sont pas représentées.
17.7.9.2	C	L'altitude du point culminant de la zone représentée n'est pas indiquée dans la marge.
17.7.9.3	C	Le point coté du point culminant de la feuille n'est pas dégagé de teintes hypsométriques.
17.8.1	B	Les lignes isogones sont représentées dans un encart, et non tracées sur la carte.
17.9.2.2	B	Les renseignements suivants sont indiqués : - altitude de l'aérodrome ; - fréquence à utiliser en circulation d'aérodrome (TWR, AFIS, A/A). longueur de la piste la plus longue Il est également indiqué si la piste est revêtue ou non.
17.9.3.1	B	Les obstacles hors agglomérations qui s'élèvent à 100 m (300 ft) ou plus au-dessus du sol sont représentés.
17.9.5.1	A	- Les éléments importants du système des services de la circulation aérienne comprenant, si possible, les zones de contrôle, zones de circulation d'aérodrome, régions de contrôle, régions d'information de vol, RMZ, TMZ et autres espaces aériens dans lesquels se poursuivent des vols VFR seront indiqués, avec les limites verticales et la mention de la classe d'espace aérien correspondante, la fréquence est indiquée, suivie d'un astérisque si elle n'est pas veillée en permanence.
17.9.6	B	Les aides de radionavigation sont indiquées par le symbole approprié, par leur nom, et avec leurs caractéristiques (ces dernières sont mises à jour par édition de la carte une fois par an).
<b>CHAPITRE 18 : Carte aéronautique de navigation à petite échelle – OACI</b>		
	C	Il n'est pas publié de carte aéronautique de navigation à petite échelle OACI.
<b>CHAPITRE 19 : Carte de tracé de navigation – OACI</b>		
	C	Il n'est pas publié de carte de tracé de navigation OACI
<b>CHAPITRE 20 : Système de visualisation des cartes aéronautiques électroniques – OACI</b>		

	C	Il n'est pas fourni de système de visualisation des cartes aéronautiques électroniques – OACI.						
<b>CHAPITRE 21 : Carte d'altitude minimale pour le vol sous surveillance ATC – OACI</b>								
	B	Les cartes d'altitude minimale pour le vol sous surveillance ATC sont appelées cartes d'altitudes minimales de guidage.						
21.1.2	B	Les notes à caractère général sont placées en partie GEN.						
21.9.2	C	Pour une question de lisibilité, les zones réglementées et dangereuses ne sont pas représentées sur ce type de carte. Les zones interdites sont représentées avec leur identification.						
<b>APPENDICE 1 - DISPOSITION DES NOTES MARGINALES</b>								
	B	Les notes marginales prévues à l'appendice 1 à l'Annexe 4 de l'OACI sont placées de manière différente autour de la carte.						
<b>APPENDICE 2 – SIGNES CONVENTIONNELS</b>								
	B	Signes conventionnels : La France utilise des signes conventionnels légèrement différents.						
N°34 : saline par évaporation	B							
N°47 : grande agglomération ou ville	B							
N°66 : ligne télégraphique ou téléphonique (servant de point de repère)	B							
N°96 : aérodromes	B	 <p>Nom de l'aérodrome Altitude exprimée dans l'unité de mesure choisie pour la carte Longueur de la plus longue piste exprimée en centaine de mètres Fréquence</p> <p>LFBI POITIERS 423 121.775 23.5</p>						
N°113-bis : RMZ, TMZ, RMZ/TMZ	A							
N°119 : trajectoire de vol à vue	B	<table border="1" data-bbox="424 1122 866 1294"> <tr> <td>Obligatoire avec exigence de communication radio.</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Obligatoire sans exigence de communication radio.</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Recommandée</td> <td></td> </tr> </table>	Obligatoire avec exigence de communication radio.		Obligatoire sans exigence de communication radio.		Recommandée	
Obligatoire avec exigence de communication radio.								
Obligatoire sans exigence de communication radio.								
Recommandée								
N°125-bis : MOCA	A							
N°128 : espace aérien réglementé	B	 <p>D 129 700 ASFC SFC</p> <p>P112 SFC - FL 195</p>						
N°137 : ligne de transport de force non défilée	B							
N°138 : ligne isogone	C	Non utilisé						
N°140 : éolienne éclairée	B							
N°141 : parcs éoliens – petit groupe d'éoliennes et groupe d'éoliennes occupant une grande surface, éclairés.	B							
N°147 : piste sans revêtement	B							
N°148 : seuil décalé	B							

N°158 : barre d'arrêt : à usage spécifique, commandée ou permanente	B	<ul style="list-style-type: none"> <li>••• S</li> <li>••• C</li> <li>••• P</li> </ul>
N°161 : point chaud	B	
N°169 : prolongement d'arrêt - SWP	B	
N°171 : altitude minimale de secteur	B	
N°172 : altitude d'arrivée en région terminale	B	
N°174-bis : trajectoire d'atterrissage interrompu	A	

**APPENDICE 5 - TABLEAU D'ASSEMBLAGE DE LA CARTE AÉRONAUTIQUE DU MONDE AU 1/1 000000**

	B	Tableau d'assemblage de la carte aéronautique du monde au 1/1000000 – OACI : la métropole est couverte avec deux cartes NORD et SUD, avec un découpage différent de celui de l'Annexe 4 de l'OACI. Il n'y a pas de carte au 1/1000000 pour l'outre-mer. Des échelles différentes, adaptées à la région concernée, sont utilisées.
--	---	---

<b>ANNEXE 5</b> <b>Unités de mesures à utiliser dans l'exploitation en vol et au sol</b> <b>Cinquième édition intégrant tous les amendements jusqu'au n° 17 entré en vigueur le 18 novembre 2010</b>	
<b>RÉGLEMENTATION O.A.C.I.</b>	<b>RÉGLEMENTATION FRANÇAISE</b>
NIL	

**ANNEXE 6 - 1ère partie**  
**Exploitation des aéronefs**

Neuvième édition à jour de l'amendement N° 48

REGLEMENTATION O.A.C.I.	CAT	REGLEMENTATION FRANCAISE
<b>CHAPITRE 3</b>		
§ 3.1.4	B	La responsabilité du contrôle opérationnel incombe uniquement au commandant de bord.
§ 3.3.1*	C	Requis uniquement pour les avions de plus de 27 000 kg.
§ 3.3.3	A	La règle européenne exige en outre que le programme FDM soit non punitif, quelle que soit la date.
§ 3.5.1	C	Le champ d'application de CAT.GEN.MPA.205 est limité à certaines catégories d'avions lourds.
§ 3.5.2*	C	CAT.GEN.MPA.205 est applicable uniquement aux avions qui sont équipés d'une capacité à fournir une position supplémentaire au transpondeur radar de surveillance secondaire ou qui ont reçu pour la première fois un CdN individuel le 16 décembre 2018 ou après cette date.
§ 3.5.3	B	CAT.GEN.MPA.205 est applicable uniquement aux avions qui sont équipés d'une capacité à fournir une position supplémentaire au transpondeur radar de surveillance secondaire ou qui ont reçu pour la première fois un CdN individuel le 16 décembre 2018 ou après cette date.
§ 3.5.4	B	Autres moyens de conformité. Les allègements et flexibilité sont fournis par AMC1 CAT.GEN.MPA.205, et peuvent être utilisés par tous les exploitants sans avoir à fournir une évaluation des risques.
<b>CHAPITRE 4</b>		
§4.2.1.3.1	B	L'exploitant demeure responsable de la conformité des services contractuels aux exigences applicables et du fait que les risques pour la sécurité aérienne associés aux services ou produits sous-traités sont pris en compte par le système de gestion de l'exploitant. Toutefois, il n'est pas précisé que l'exploitant doit élaborer des politiques et des procédures pour les tiers.
§ 4.2.1.5	B	Le CTA n'a pas de date d'expiration. Le CTA est délivré pour une durée illimitée, mais sa validité est confirmée conformément à ORO.GEN.135. Plusieurs autres rubriques nécessitant une approbation préalable de l'autorité compétente ont été ajoutées.
§ 4.2.1.7	B	Plusieurs autres items nécessitant une approbation préalable de l'autorité compétente ont été ajoutées aux spécifications d'exploitation de l'UE. Le CTA n'a pas de date de validité.
§ 4.2.2.1	A	Le règlement de l'UE exige également le respect des annexes 1, 2, 8 et 18 de l'OACI. En outre il faut se conformer aux mesures d'atténuation acceptées par l'AESA conformément à l'article 200 d), aux exigences pertinentes du Part-TCO et aux règles de l'air applicables de l'Union.
§ 4.2.11.2	B	Autres moyens de conformité. Des mesures appropriées sont prises lorsque la dose reçue par l'équipage est susceptible d'être supérieure à 1 mSv/an.
§ 4.3.1	C	L'alinéa g) n'est pas pleinement appliqué.
§ 4.3.3.1	C	Partiellement mise en œuvre. Un plan de vol opérationnel n'est pas requis pour les opérations en VFR d'avions motorisés autres que complexes qui décollent et atterrissent au même aérodrome ou site d'exploitation.
§ 4.3.4.1.2	C	Partiellement mise en œuvre. L'EDTO n'est pas encore mis en œuvre.
§ 4.3.4.1.3	A	CAT.OP.MPA.182 a) exige une période commençant une heure avant et se terminant une heure après l'heure d'arrivée prévue à l'aérodrome.
§ 4.3.4.3.1	A	Les règles européennes exigent une période commençant une heure avant et se terminant une heure après l'heure d'arrivée estimée à l'aérodrome.
§ 4.3.4.4	A	Les règles européennes exigent une collecte de données pertinentes pour une période de 2 ans d'opérations continues avant de demander un programme spécifique. En outre, il est obligatoire de mettre en place un système efficace de compte-rendu continu à l'autorité compétente sur la performance en matière de sécurité et la conformité réglementaire.
§ 4.3.6.3	C	Partiellement mise en œuvre. L'EDTO n'est pas encore transposé dans le règlement N° 965/2012 qui utilise toujours ETOPS.
§ 4.3.6.4*	A	La Part-CAT exige que le calcul du carburant utilisable soit effectué pour chaque vol, en prenant en compte la masse estimée de l'aéronef.
§ 4.3.9.2	A	Les règles européennes ont des exigences supplémentaires et plus spécifiques sur les quantités d'oxygène et les pourcentages de passagers, ainsi que des exigences sur les masques déployables automatiquement pour les avions certifiés pour voler au-dessus de 25 000 pieds.
§ 4.3.10.1*	C	Partiellement mise en œuvre. L'EDTO n'est pas encore mis en œuvre dans le règlement (UE) N° 965 qui utilise encore l'ETOPS.
§ 4.6.1	C	Partiellement mise en œuvre. Les tâches et responsabilités du contrôleur d'exploitation aérienne ou régulateur de vol ne sont pas spécifiquement décrites dans le règlement (UE) N° 965/2012.
§ 4.6.2	C	Non mise en œuvre. L'officier des opérations aériennes ou le régulateur de vol n'a pas de telles tâches décrites.
§ 4.7.1.1, § 4.7.2.1, § 4.7.2.2, § 4.7.2.3 et § 4.7.2.4	C	Non mise en œuvre. Les règles européennes n'utilisent pas l'EDTO. Au lieu de cela, le concept ETOPS est utilisé.
§ 4.7.2.6	B	Partiellement mise en œuvre. Les règles de l'UE n'utilisent pas l'EDTO. Au lieu de cela, le concept ETOPS est utilisé.
§ 4.9.2	C	Partiellement mise en œuvre. Les règles européennes ne contiennent pas de dispositions relatives à la masse maximale certifiée au décollage. Cependant, le nombre de passagers est limité à moins de 9.

**CHAPITRE 5**

§ 5.1.1	B	Les responsabilités de l'État d'immatriculation sont assumées par l'État de l'exploitant.
§ 5.2.4	B	Les responsabilités de l'État d'immatriculation sont assumées par l'État de l'exploitant.
§ 5.2.10	A	Exigences plus strictes et plus détaillées.
§ 5.4.1	A	Les règles de l'UE exigent que les opérateurs veillent à ce que les itinéraires et les altitudes de croisière soient sélectionnés de manière à avoir un site d'atterrissage à portée de plané. Protection supplémentaire compte tenu des caractéristiques géographiques du territoire européen.

**CHAPITRE 6**

§ 6.1.5.1, § 6.1.5.2, § 6.1.5.3 et § 6.1.5.4*	C	Non mise en œuvre. La France n'a conclu aucun accord au titre de l'article 83 bis.
§ 6.2.2.1	C	Mise en œuvre partielle : Uniquement pour les avions lourds : CdN initial après le 18 février 2020 (toilettes) et le 18 mai 2019 (portable).
§ 6.3.1.1.1 et 6.3.1.1.2*	C	Mise en œuvre partielle : Pour les avions légers avec un CdN individuel délivrés pour la première fois avant le 5 septembre 2022, seuls ceux qui sont multimoteurs à turbine et qui ont une MOPSC de plus de 9 sont tenus d'avoir un enregistreur de bord. De plus, les avions à moteur à turbine dont la MCTOM est inférieure à 2 250 kg et la MOPSC de 9 ou moins ne sont pas tenus d'être munis d'un enregistreur de bord, quelle que soit la date de délivrance du CdN.
§ 6.3.1.1.3 et 6.3.1.1.4	B	Le CAT.IDE.A.190 (a) (3) s'applique aux avions avec un CdN individuel après le 1er juin 1990 et une MCTOM supérieure à 5700 kg. CAT. IDE. A.190 a) 2) s'applique aux avions équipés d'un moteur à turbine avec un CdN individuel avant le 1er juin 1990 et une MCTOM de plus de 5700 kg.
§ 6.3.1.1.5*	C	Le CAT.IDE.A.190 (a) (1) s'applique aux avions avec un CdN individuel après le 1er avril 1998.
§ 6.3.1.1.7*	A	L'AMC6 CAT.IDE.A.190 (a) (1) & (a) (2) & (a) (3) s'applique aux avions ayant reçu un CdN individuel avant le 1er juin 1990.
§ 6.3.1.1.8	A	Selon l'AMC6 CAT.IDE.A.190 (a) (4), le FDR doit enregistrer 32 paramètres s'il est installé dans des avions dont la MCTOM est supérieure à 27 000 kg lorsque les conditions suivantes sont remplies : (i) une capacité suffisante est disponible sur un système d'enregistrement de vol ; (ii) le capteur est facilement disponible ; et (iii) il n'est pas nécessaire de modifier l'équipement qui génère les données. CAT.IDE.A.190 (a) (2) s'applique à tous les avions à turbomoteur dont la MCTOM est supérieure à 5700 kg et qui ont reçu pour la première fois un CdN individuel avant le 1er juin 1990, quelle que soit la date de certification du prototype.
§ 6.3.1.1.9*	A	Selon l'AMC6 CAT.IDE.A.190 le FDR doit enregistrer 16 paramètres s'il est installé dans des avions dont la MCTOM est supérieure à 27 000 kg et qui sont d'un type de premier type certifié après le 30 septembre 1969, à l'exception de la position du déporteur sol et/ou de la sélection des aérofreins, de la température de l'air extérieur (OAT) ou de la température de l'air total et des modes de fonctionnement du pilote automatique, de l'automanette et de l'AFCS, de l'état d'engagement des systèmes et des modes d'exploitation lorsque l'une des conditions suivantes est remplie : (1) une capacité suffisante n'est pas disponible sur un système d'enregistrement de vol ; (2) le capteur n'est pas facilement disponible ; et (3) un changement est nécessaire dans l'équipement qui génère les données. Tous les autres paramètres dépassent ceux recommandés dans le SARP.
§ 6.3.1.1.10	C	Partiellement mise en œuvre. CAT. IDE. A.190 a) 1) s'applique à tous les avions dont la MCTOM est supérieure à 5 700 kg et qui ont un CofA individuel délivré pour la première fois le 1er juin 1990 ou après cette date. Toutefois, dans le cas où l'avion a reçu pour la première fois un CofA individuel entre le 1er janvier 2005 et le 1er janvier 2016, l'AMC2 CAT. IDE. A.190 est applicable et ne spécifie pas l'ensemble des 78 premiers paramètres énumérés dans le tableau A8-1.
§ 6.3.1.1.11	A	Le CAT.IDE.A.190 a) 1) s'applique à tous les avions dont la MCTOM est supérieure à 5 700 kg et qui ont un CdN individuel délivré pour la première fois le 1er juin 1990 ou après cette date.
§ 6.3.1.2	C	Partiellement mise en œuvre. L'utilisation de bandes magnétiques pour le FDR n'est pas interdite.
§ 6.3.1.3	A	La durée minimale d'enregistrement pour le FDR est de 25 heures pour les avions autres que ceux mentionnés au 6.3.1.1.5. Pour les avions mentionnés au 6.3.1.1.5, la durée minimale d'enregistrement est de 10 heures.
§ 6.3.2.1.1 et § 6.3.2.1.2*	C	Partiellement mise en œuvre. Le CAT. IDE. A.185 a) 2) est limité aux avions multimoteurs à turbine dont la MCTOM est inférieure à 5 700 kg. CAT. IDE. A.191 couvre les aéronefs dont le CdN individuel a été délivré pour la première fois le 5 septembre 2022 ou après cette date; pas de rétrofit.
§ 6.3.2.1.3	A	Le CAT. IDE. A.185 pt. (a) (1) est applicable à tous les avions dont la MCTOM est supérieure à 5 700 kg, quelle que soit la date de première délivrance du CdN.
§ 6.3.2.1.4 et § 6.3.2.1.5*	A	Le CAT.IDE.A.185 a) 1) s'applique à tous les avions dont la MCTOM dépasse 5 700 kg, qu'ils soient équipés ou non d'un moteur à turbine. Le CAT.IDE.A.185 a) 1) s'applique quelle que soit la date de certification du prototype.
§ 6.3.2.4.2	C	Partiellement mise en œuvre. Une autre source d'énergie pour le CVR est requise pour les avions dont la MCTOM est supérieure à 27 000 kg et qui ont reçu pour la première fois un CdN individuel le 5 septembre 2022 ou après cette date, quelle que soit la date de la demande de certification de type.
§ 6.3.2.4.3*	C	Partiellement mise en œuvre. Une autre source d'énergie pour le CVR est requise pour les avions dont la MCTOM est supérieure à 27 000 kg et qui ont reçu pour la première fois un CdN individuel le 5 septembre 2022 ou après cette date. Le CAT.IDE.A.185, point i), contient la prescription relative aux sources d'énergie de remplacement.
§ 6.3.3.1.1	A	Le CAT.IDE.A.195 (a) exige l'enregistrement des communications par liaison de données pour les avions avec un CdN individuel délivré le 8 avril 2014 ou après cette date.
§ 6.3.3.1.2	C	Partiellement mise en œuvre. Le CAT.IDE.A.195 a) ne s'applique qu'aux avions qui ont reçu pour la première fois un CdN individuel le 8 avril 2014 ou après cette date.
§ 6.3.3.1.3*, § 6.3.4.1.1, § 6.3.4.1.2*, § 6.3.4.2 et § 6.3.4.3	C	Non mise en œuvre.

§ 6.3.5.4*	C	Partiellement mise en œuvre. Il n'est pas nécessaire que la documentation du FDR soit en format électronique.
§ 6.3.5.5.1*	C	Non mise en œuvre.
§ 6.3.5.5.2	C	L'utilisation de deux enregistreurs combinés est une solution de rechange à l'utilisation d'un CVR et d'un FDR distincts pour les avions de MCTOM > 5 700 kg, quelle que soit la date de demande de leur certificat de type.
§ 6.3.6.1	B	Caractère différent. Le CAT. GEN. MPA.210 s'applique également aux avions dont la MCTOM est supérieure à 45 500 kg et de moins de 19 passagers. Le CAT. GEN. MPA.210 s'applique à tous les avions dont le CdN a été délivré pour la première fois le 1er janvier 2024 ou après cette date.
§ 6.3.6.2	B	Caractère différent. Le CAT. GEN. MPA.210 s'applique également aux avions dont la MCTOM est supérieure à 45 500 kg et de moins de 19 passagers. Le CAT. GEN. MPA.210 s'applique à tous les avions dont le CdN a été délivré pour la première fois le 1er janvier 2023 ou après cette date.
← § 6.4.1	A	La partie CAT est plus prescriptive.
← § 6.4.2	C	Partiellement mise en œuvre, le règlement (UE) 965/2012 impose le transport d'un appareil de mesure d'altitude barométrique et de DEUX appareils lorsque deux pilotes sont nécessaires.
§ 6.5.2.1	C	Moins protecteur. Transport de gilets de sauvetage lorsque le vol au-dessus de l'eau va au-delà de la distance de vol plané du rivage, non mis en œuvre dans le cas de tous les autres avions terrestres (non exploités conformément aux 5.2.9 ou 5.2.10).
§ 6.5.3.1	C	Partiellement mise en œuvre. L'obligation de transporter un dispositif de localisation sous-marine (ULD) de 8,8 KHz s'applique aux avions dont la MCTOM est supérieure à 27 000 kg et dont la MOPSC est supérieure à 19 et à tous les avions dont la MCTOM est supérieure à 45 500 kg. L'ULD peut ne pas être installé si l'avion est équipé de moyens fiables et automatiques permettant de déterminer avec précision, à la suite d'un accident où l'avion est gravement endommagé, l'emplacement du point de fin de vol.
§ 6.7.3	A	La Part-CAT l'exige pour tous les avions.
§ 6.10	A	Le CAT.IDE.A.115 exige des lumières portatives même pendant les vols de jour.
§ 6.11*	A	Requis également pour les avions non pressurisés.
§ 6.12	B	Autres moyens de conformité. Cette question est traitée par un instrument juridique différent, qui exige des États membres qu'ils prennent des mesures appropriées lorsque la dose reçue par l'équipage est susceptible d'être supérieure à 1 mSv/an.
← § 6.18.1	C	Partiellement mise en œuvre. CAT. GEN. MPA.210 ne s'applique pas aux avions dont la MCTOM est inférieure à 45 500 kg et la MOPSC inférieure à 19.
§ 6.18.2*	C	Non mise en œuvre. CAT. GEN. MPA.210 ne s'applique pas aux avions dont la MCTOM est inférieure à 27 000 kg.
← § 6.18.3	B	Autres moyens de conformité. Dans le cas d'une solution basée sur une ELT (ELT déclenchée en vol ou enregistreur de vol déployable automatiquement), le signal ELT est détecté par les satellites COSPAS/SARSAT, puis directement transmis au sol et envoyé au centre de coordination de sauvetage compétent.
← § 6.19.2*	C	Les réglementations européennes exigent l'utilisation obligatoire de la version 7.1 de l'ACAS II SW pour les avions avec une MCTOM de plus de 5 700 kg ou plus de 19 passagers. Pour les avions de cette catégorie, l'ACAS n'est pas obligatoire. S'ils installent volontairement des ACAS, l'équipement doit être ACAS II version 7.1.
← § 6.20.2 et § 6.20.3	C	Partiellement mise en œuvre. Résolution de 7,62 m pour le transpondeur pression-altitude non mise en œuvre.
← § 6.22.1* et § 6.22.2*	C	Non mise en œuvre.
§ 6.26.1	A	Cette norme s'applique à compter du 1er janvier 2026. Toutefois, le point 26.205 du règlement (UE) 2015/640, tel qu'introduit par le règlement 2020/1159, deviendra applicable à compter du 1er janvier 2025 pour les avions soumis audit règlement (avions de plus de 5 700 kg de masse maximale certifiée au décollage).

**CHAPITRE 7**

← § 7.2.9	C	Partiellement mise en œuvre. Les règles européennes exigent de surveiller les performances de maintien de l'altitude de l'avion, mais pas dans un intervalle spécifique.
-----------	---	---

**CHAPITRE 8**

← § 8.2.1	C	Partiellement mise en œuvre. Les exigences de l'UE ne traitent pas des principes relatifs aux facteurs humains énoncés dans la sous-partie G de la partie M et de la partie CAMO pour les organismes de gestion du maintien de la navigabilité (CAMO).
§ 8.2.3	C	Partiellement mise en œuvre. Les prescriptions de l'UE ne stipulent pas explicitement que des copies de tous les amendements doivent être fournies rapidement à toutes les organisations ou personnes auxquelles le manuel a été délivré.
← § 8.2.4	B	Caractère différent. L'obligation de fournir le manuel à l'État d'immatriculation s'il diffère de l'État de l'exploitant. Il doit actuellement être approuvé par l'État de l'exploitant. Au sein des États membres de l'UE, cette exigence est compensée par la reconnaissance mutuelle.
§ 8.3.1	C	Partiellement mise en œuvre. La sous-partie G de la partie CAMO, la partie CAO et de la partie M ne respectent pas les principes des facteurs humains (FH) dans la conception du programme d'entretien (PE).
← § 8.3.2	C	Partiellement mise en œuvre. Les prescriptions de l'UE ne stipulent pas explicitement que des copies de tous les amendements doivent être fournies rapidement à toutes les organisations ou personnes auxquelles le manuel a été délivré.
§ 8.4.2	A	Les périodes de conservation dépassent les exigences.
§ 8.5.2	A	Les exigences Part-M s'appliquent au-dessus de 2 730 kg, tandis que Part-ML s'applique à 2 730 kg ou moins. Cela signifie pour des masses comprises entre 2 730 et 5 700 kg l'obligation de respecter une exigence plus élevée.
§ 8.7	C	Partiellement mise en œuvre. Les dispositions de l'annexe 19 ne sont pas appliquées.
§ 8.8.2 et 8.8.3	C	Non mise en œuvre.

<b>CHAPITRE 9</b>		
§ 9.2	A	L'ORO. FC.130 a) établit des dispositions pour chaque type et ses variantes. ORO. GEN.110 (h) exige également l'utilisation d'une checklist.
§ 9.4.1.1	A	Pour l'IFR monopilote, l'AESA exige également 5 vols IFR et 3 approches IFR selon ORO. FC.202. Toutefois, outre le délai de 90 jours, le règlement (UE) 965/2012 prolonge les mesures d'atténuation.
§ 9.4.2.1	A	La règle européenne du FCL.060 exige au moins 3 secteurs.
§ 9.4.3.3	B	Autres moyens de conformité. Les règles européennes ont mis en place une catégorisation des aérodromes (A, B, C et/ou exigeant/non exigeant).
§ 9.4.4.1	B	Autres moyens de conformité. Un programme alternatif de formation et de qualification (ATQP) est autorisé comme alternative aux exigences de formation.
§ 9.4.5.2	A	Pour les opérations IFR, le pilote doit avoir accumulé au moins 50 heures de vol IFR.
<b>CHAPITRE 10</b>		
§10.2, § 10.3 et § 10.4*	C	Partiellement mise en œuvre.
§ 10.5*	C	Non mise en œuvre.
<b>CHAPITRE 11</b>		
§ 11.4.3*	C	Archivage des carnets de route 3 mois seulement.
§ 11.6	C	Moins protecteur. En l'absence d'indication de la part de l'autorité chargée de l'enquête, l'exploitant n'est pas tenu de conserver les données pendant plus de 60 jours après l'accident ou l'incident grave.
<b>CHAPITRE 12</b>		
§ 12.4	A	La réussite de la formation initiale requise par le règlement (UE) N° 1178/2011 AIRCREW entraîne la délivrance d'une attestation de membre d'équipage de cabine (CCA) au demandeur. Le CCA est requise pour les opérations CAT. Si des opérateurs autres que CAT décident d'avoir un membre d'équipage de cabine, cette personne doit également se conformer au règlement (UE) N° 1178/2011 et au règlement (UE) N° 965/2012.
<b>CHAPITRE 13</b>		
§ 13.2.4*	C	Partiellement mise en œuvre. L'ORO.SEC.100 b) stipule que la réglementation de l'UE ne s'applique qu'aux avions de transport de passagers qui relèvent de l'une des catégories mentionnées aux points b) 1), b) 2) ou b) 3).
* pratique recommandée		



ANNEXE 6 - 2ème partie  
Exploitation des aéronefs

Modifiée par tous ses amendements, y compris l'amendement N° 40

REGLEMENTATION O.A.C.I.	CAT	REGLEMENTATION FRANCAISE
<b>CHAPITRE 2</b>		
§ 2.1.1.5*	C	Partiellement mise en œuvre. Aucune exigence spécifique pour les opérations non commerciales avec des aéronefs motorisés autres que complexes (NCO).
§ 2.2.3.5	B	Autres moyens de conformité. Les règles européennes exigent une période commençant une heure avant et se terminant une heure après l'heure estimée d'arrivée à l'aérodrome conformément au 2.2.3.4.3. Les règles européennes n'exigent pas un point de non-retour, mais exigent toujours d'avoir un aérodrome alternatif (à quelques exceptions près, par exemple un aérodrome isolé) et d'autres conditions (par exemple, les règles de l'UE exigent du carburant pendant 2 heures).
§ 2.2.3.7.1*	A	Les règles de l'UE n'autorisent pas l'embarquement, la montée à bord ou le débarquement de passagers pendant le ravitaillement en carburant AVGAS ou un carburant volatil ou un mélange de ces types de carburant.
§ 2.2.4.7.1*	C	Partiellement mise en œuvre. Un allègement est possible pour les opérations non commerciales. Les règles de l'UE prévoient des allègements concernant la disponibilité et l'utilisation de l'oxygène à bord dans le cadre du NCO.OP.190 et AMC1.NCO.OP 190 a). Le commandant de bord peut décider de voler à n'importe quelle altitude sans utiliser d'oxygène et sans que l'oxygène soit disponible.
§ 2.2.4.9.2	B	Autres moyens de conformité. La réglementation européenne autorise des écarts acceptables dans les conditions de guidage radar par l'ATC ou lorsque le franchissement d'obstacles peut être assuré.
§ 2.3.1.1	B	Caractère différent. Dans le système de l'UE, l'État de l'exploitant est l'autorité compétente pour les exploitants NCC et NCO exploitant des aéronefs immatriculés dans un pays tiers.
§ 2.4.2.2	C	Partiellement mise en œuvre. Les avions ELA1, c'est-à-dire les avions dont la masse maximale au décollage (MTOM) est inférieure ou égale à 1 200 kg et qui ne sont pas classés comme aéronefs motorisés complexes, sont exemptés de l'exigence relative à l'extincteur à main conformément à NCO. IDE. A. 160.
§ 2.4.2.3	C	Partiellement mise en œuvre. Uniquement pour les avions lourds de certificat de navigabilité (CdN) initial après le 18 février 2020 (toilettes) et le 18 mai 2019 (portable). Aucune référence pour la Part-NCO, car il est très peu probable qu'un aéronef exploité en NCO ait des toilettes.
§ 2.4.3.2*	B	Autres moyens de conformité. Les règles de l'UE ne font pas de distinction entre les vols VFR et les vols contrôlés VFR. Les autres moyens de conformité sont assurés par les dispositions du paragraphe NCC.IDE.A.120 (b) pour les instruments supplémentaires dans des conditions où l'avion ne peut pas être maintenu sur une trajectoire de vol souhaitée sans référence à un ou plusieurs instruments supplémentaires, ainsi que les limitations supplémentaires de la Partie SERA 5010 pour les vols contrôlés VFR.
§ 2.4.11.2* et § 2.4.11.3*	C	Non mise en œuvre. EASA SIB 201714 (bulletin d'information sur la sécurité) de l'AESA recommande l'installation du TAWS pour les avions légers non engagés dans le transport aérien commercial.
§ 2.4.12.3	C	Partiellement mise en œuvre. NCO.IDE. A.170 a) 3) : une ELT de survie (ELT(S)) ou une balise de repérage personnelle (PLB), transportée par un membre d'équipage ou un passager, est autorisée lorsqu'elle est certifiée pour une configuration maximale de six sièges passagers ou moins.
§ 2.4.15	B	Pour les opérateurs NCC et NCO, c'est l'État de l'opérateur qui a cette responsabilité, et non l'État d'immatriculation.
§ 2.4.16.1.1.1*	C	Partiellement mise en œuvre. 2.4.16.1.1 : Il n'y a pas d'exigence de transport d'enregistreur de bord dans la Part-NCO.
§ 2.4.16.1.1.2 et § 2.4.16.1.1.3*	A	NCC. IDE. A.165 s'applique aux avions dont le CdN a été délivré le 1er janvier 2016 ou après cette date.
§ 2.4.16.1.2	C	Non mise en œuvre. Le FDR est exigé par 2.4.16.1.2 pour les avions lourds pour lesquels la demande de certificat de type est postérieure à 2023. FDR, ADRS, AIR ou AIRS sont recommandés par le 2.4.16.1.1 pour les avions légers avec un CdN individuel délivré pour la première fois le 1er janvier 2016 ou après cette date.
§ 2.4.16.2.1*	C	Non mise en œuvre. Il n'y a pas d'exigence de transport d'enregistreur de bord dans la Part-NCO.
§ 2.4.16.2.2	C	Non mise en œuvre. 2.4.16.2.1 ne s'applique qu'aux avions avec un CdN individuel délivré pour la première fois le 1er janvier 2016 ou après cette date, et tous les modèles modernes de CVR sont à semi-conducteurs. Il n'est donc pas nécessaire d'interdire les anciennes technologies d'enregistrement.
§ 2.4.16.4.5*	C	Non mise en œuvre. Il n'est pas nécessaire que la documentation du FDR soit sous format électronique.
§ 2.4.17.2.2	C	Non mise en œuvre. Il n'est pas nécessaire d'obtenir une approbation spécifique pour les exploitants NCC et NCO qui utilisent des EFB.
§ 2.4.17.3	C	Partiellement mise en œuvre. Il n'est pas nécessaire d'obtenir une approbation spécifique pour les exploitants NCC et NCO qui utilisent des EFB. Pour les exploitants NCC et les exploitants NCO utilisant des aéronefs immatriculés dans des pays tiers, l'État d'exploitation établit ces critères.
§ 2.4.18.1, § 2.4.18.2, § 2.4.18.3 et § 2.4.18.4*	C	Non mise en œuvre.
§ 2.5.1.7, § 2.5.1.8 et § 2.5.1.9	B	Caractère différent. Pour les exploitants utilisant des aéronefs immatriculés dans un pays tiers, l'État d'exploitation établit ces critères.
§ 2.5.2.3	B	Caractère différent. L'État d'exploitation établit ces critères pour les exploitants NCC et les exploitants NCO utilisant des aéronefs immatriculés dans des pays tiers.

§ 2.5.2.4, § 2.5.2.5, § 2.5.2.6, § 2.5.2.7, § 2.5.2.8 et § 2.5.2.9	B	Caractère différent. L'État de l'exploitant au lieu de l'État d'immatriculation pour les exploitants NCC et les exploitants NCO utilisant des aéronefs immatriculés dans des pays tiers.
§ 2.5.2.10	C	Partiellement mise en œuvre. Les règles de l'UE exigent de surveiller les performances de maintien de l'altitude de l'aéronef, mais pas dans un intervalle spécifique.
§ 2.5.3.3, § 2.5.3.4 et § 2.5.3.5	B	Caractère différent. L'État de l'exploitant établit ces critères pour les exploitants utilisant des aéronefs immatriculés dans un pays tiers.
§ 2.6.1.1	C	Partiellement mise en œuvre. L'évaluation des risques lors de l'approbation d'un programme d'entretien non fondée sur les recommandations d'entretien du titulaire du certificat de type n'a pas été prise en compte.
§ 2.6.2.2	A	Les périodes de conservation dépassent les exigences.
§ 2.6.4.2	C	Partiellement mise en œuvre. La maintenance et la remise en service par une personne peuvent être effectuées par un organisme Part-MF ou Part-CAO ou par un pilote / propriétaire après une maintenance limitée du pilote / propriétaire.
§ 2.7.2.1 et § 2.8.1	B	Caractère différent. L'État de l'exploitant au lieu de l'État d'immatriculation pour les exploitants NCC et les exploitants NCO d'aéronefs immatriculés dans des pays tiers.
§ 2.9.1	C	Le règlement (CE) N° 300/2008 ne contient pas de références aux responsabilités du commandant de bord liées à la sûreté des aéronefs.

**CHAPITRE 3**

§ 3.1.2*	C	Moins protecteur. La définition d'avion à moteur complexe comprend les avions dont la MOPSC est supérieure à 19.
§ 3.4.2.1.1	B	Caractère différent. État de l'opérateur au lieu de l'État d'immatriculation comme autorité compétente.
§ 3.4.2.1.2	B	Autres moyens de conformité. Les règles de l'UE prévoient la surveillance coopérative des activités des opérateurs établis ou résidant dans un autre État membre de l'UE. Le règlement (CE) N° 300/2008 établit les exigences applicables aux inspections effectuées par la Commission en coopération avec les États membres.
§ 3.4.2.7	B	Caractère différent. Pour les exploitants NCC, c'est l'État de l'exploitant qui établit les critères au lieu de l'État d'immatriculation. Pour les opérations par faible visibilité (LVO), il s'agit de l'autorité compétente comme définie à l'annexe V (part-SPA) : État de l'exploitant si l'aéronef est immatriculé dans un État membre de l'UE ; ou État d'immatriculation si l'aéronef est immatriculé dans un pays tiers et que l'État d'immatriculation a déjà délivré l'agrément spécifique LVO.
§ 3.4.2.8	C	Partiellement mise en œuvre. Les exigences de haut niveau figurent à l'annexe V des exigences essentielles du règlement (UE) 2018/1139. Les dispositions détaillées en matière de FTL sont déterminées au niveau national. Les exigences en matière de fatigue pour le personnel de maintenance ne sont pas prises en compte.
§ 3.4.3.5.4*	B	Le règlement (UE) N° 965/2012 exige une réserve finale de carburant (FRF) obligatoire de 30 minutes (VFR de jour) ou de 45 minutes (VFR de nuit et IFR).
§ 3.4.3.7.1*	C	Non mise en œuvre.
§ 3.4.3.8.1	A	Les règles de l'UE n'autorisent pas l'embarquement, la présence à bord ou le débarquement de passagers pendant le ravitaillement en carburant AVGAS ou de carburant volatil ou un mélange de ces types de carburant.
§ 3.5.2.3	B	Caractère différent. Pour les exploitants NCC, c'est l'État de l'exploitant qui établit les critères au lieu de l'État d'immatriculation.
§ 3.6.1.1	B	Caractère différent. L'État de l'exploitant est responsable de l'approbation des MEL.
§ 3.6.3.1.1.1, § 3.6.3.1.1.2 et § 3.6.3.1.1.3*	C	Partiellement mise en œuvre. Le transport d'un enregistreur de données de vol n'est requis que pour les avions avec un CdN individuel délivré pour la première fois le 1er janvier 2016 ou après cette date.
§ 3.6.3.2.1.1	A	NCC.IDE.A.160 a) 2) est applicable aux avions pour lesquels le certificat de type est délivré après le 1er janvier 2016, tandis que pour 3.6.3.2.1 le critère est la date de présentation de la demande de certificat de type.
§ 3.6.3.2.1.2	C	Partiellement mise en œuvre. NCC.IDE.A.160 (a) (1) n'exige un CVR que pour les avions de plus de 27 000 kg de MCTOM qui ont reçu pour la première fois un CdN individuel le 1er janvier 2016 ou après cette date.
§ 3.6.3.2.1.3*	C	Partiellement mise en œuvre. NCC.IDE.A.160 (a) (1) et (a) (2) n'exige un CVR que pour les avions avec un CdN individuel délivré pour la première fois le 1er janvier 2016 ou après cette date (voir (a) (1)) ou pour lesquels un certificat de type a été délivré pour la première fois le 1er janvier 2016 ou après cette date (voir a) (2)).
§ 3.6.7.1*	B	Des mesures appropriées sont prises lorsque la dose effective reçue par l'équipage est susceptible d'être supérieure à 1 mSv/an.
§ 3.6.8.2.1*	C	Partiellement mise en œuvre. Le système réglementaire européen ne l'exige que lorsque le CdN individuel a été délivré après le 31 décembre 1980.
§ 3.6.9.1*	A	Le système réglementaire européen exige l'ACAS II pour les avions à turbine avec une MCTOM de plus de 5 700 kg ou une MOPSC de plus de 19.
§ 3.8.1.2*	C	La recommandation n'est pas mise en œuvre ; la formation initiale et la formation continue ne sont pas spécifiquement abordées dans la MA.A.607 ou les facteurs humains.
§ 3.8.2*	C	Partiellement mise en œuvre. Les parties M, CAMO et CAO ne respectent pas les principes des facteurs humains dans la conception du manuel de contrôle de la maintenance.
§ 3.8.3.1	C	Partiellement mise en œuvre. La sous-partie G de la partie M, les parties CAMO et CAO ne respectent pas les principes des facteurs humains dans la conception du programme de maintenance.

§ 3.8.3.2	C	Partiellement mise en œuvre. Les exigences de l'UE ne décrivent pas explicitement que « des copies de tous les amendements doivent être fournies rapidement à toutes les organisations ou personnes auxquelles le manuel a été distribué ».
§ 3.8.4	A	Pour la transmission de l'information conformément à l'annexe 8, il n'y a pas d'allègement lié à la MTOW - exigé pour tous les propriétaires d'avions.
§ 3.8.5.2	C	Partiellement mise en œuvre. L'autorisation du pilote/propriétaire n'est pas conforme à l'exigence selon laquelle une personne doit être titulaire d'une licence appropriée conformément à l'annexe 1.
§ 3.9.4.2 et § 3.9.4.3	B	Autres moyens de conformité. Le règlement (UE) N° 965/2012 n'inclut pas cette exigence pour les pilotes effectuant des vols non commerciaux (NCC, NCO).
§ 3.10.1*	C	Non mise en œuvre.

**ANNEXE 6 - 3ème partie  
Exploitation des aéronefs**

**Modifiée par tous ses amendements, y compris l'amendement N° 24**

REGLEMENTATION O.A.C.I.	CAT	REGLEMENTATION FRANCAISE
<b>SECTION 2</b>		
<b>CHAPITRE 1</b>		
§ 1.1.4	B	Autres moyens de conformité. Les règles de l'UE exigent que la responsabilité du contrôle opérationnel incombe exclusivement au commandant de bord.
§ 1.3.1*	C	Partiellement mise en œuvre. Transposé uniquement pour les opérations offshore d'hélicoptères en CAT.
§ 1.3.2	A	La règle européenne exige en outre que le programme FDM soit non punitif, quelle que soit la date.
<b>CHAPITRE 2</b>		
§ 2.2.1.5, § 2.2.1.6 et § 2.2.1.7	B	Autres moyens de conformité. Aucune date d'expiration. Le CTA est délivré pour une durée illimitée, mais sa validité est confirmée conformément à l'ORO.GEN.135. Plusieurs autres rubriques nécessitant une approbation préalable de l'autorité compétente ont été ajoutées.
§ 2.2.2.1	A	Il est exigé également le respect des annexes 1, 2, 8 et 18 de l'OACI. En outre, il faut respecter les mesures d'atténuation acceptées par l'AESA conformément à l'article 200 d), les exigences pertinentes de la Part-TCO et les règles de l'air de l'UE.
§ 2.3.1	C	Partiellement mise en œuvre. L'alinéa g) n'est pas pleinement appliqué.
§ 2.3.3.1	C	Partiellement mise en œuvre. Un plan de vol opérationnel n'est pas requis pour les opérations en VFR d'aéronefs motorisés autres que complexes qui décollent et atterrissent du même aérodrome ou site d'exploitation.
§ 2.3.4.1.2	A	Il est exigé une période commençant 1 heure avant et se terminant 1 heure après l'heure d'arrivée estimée à l'aérodrome.
§ 2.3.4.2.1	B	Autres moyens de conformité. Il n'est pas exigé d'hélicoptère de dégagement lorsque la destination est un hélicoptère côtier et que l'hélicoptère est en provenance depuis une plateforme en mer. Cependant, la règle européenne exige une période commençant 1 heure avant et se terminant 1 heure après l'heure d'arrivée estimée à l'aérodrome.
§ 2.3.4.2.2	A	Il est exigé une période commençant 1 heure avant et se terminant 1 heure après l'heure d'arrivée estimée à l'aérodrome et des minimums d'exploitation plus élevés (une catégorie au-dessus).
§ 2.3.4.3.15*	C	Pas de référence à 30 NM, la seule exigence est des minimums météorologiques généraux entre 1 heure avant et 1 heure après le vol et pour le brouillard (60 NM selon l'AMC2 SPA. HOFO.120 c) 3)).
§ 2.3.6.2	A	Si un aérodrome de dégagement est nécessaire, il doit également être transporté suffisamment de carburant pour l'atteindre. La réglementation de l'UE stipule que lors d'un vol VFR et d'une navigation autre que par référence à des repères visuels ou de nuit, 30 minutes de carburant à la vitesse de croisière économique sont requises.
§ 2.3.7.1	C	Partiellement mise en œuvre. En ce qui concerne le point (b) : le réapprovisionnement en oxygène est autorisé conformément aux règles de l'Air Ops et, à titre de mesure d'atténuation des risques, les parties prenantes de l'aviation sont formées à l'utilisation de l'oxygène.
§ 2.3.7.6	C	Mise en œuvre partielle. Le réapprovisionnement en oxygène est autorisé conformément aux règles de l'Air Ops et, à titre de mesure d'atténuation des risques, les parties prenantes de l'aviation sont formées à l'utilisation de l'oxygène.
§ 2.3.8.2 et § 2.4.6.1*	C	Non mise en œuvre.
§ 2.6.1	C	Partiellement mise en œuvre. Les tâches et responsabilités de l'officier des opérations aériennes/régulateur de vol ne sont pas spécifiquement décrites dans le règlement (UE) N° 965/2012.
§ 2.6.2	C	Non mise en œuvre.
<b>CHAPITRE 3</b>		
§ 3.1.4, § 3.4.1, § 3.4.2, § 3.4.3 et § 3.4.4*	C	De telles opérations ne sont pas autorisées.
<b>CHAPITRE 4</b>		
§ 4.1.5.1, § 4.1.5.2, § 4.1.5.3 et § 4.1.5.4*	C	La France n'a conclu aucun accord au titre de l'article 83 bis.
§ 4.2.2	C	Point e) non mis en œuvre. Les fusibles électriques de rechange ne sont pas nécessaires. L'exigence relative aux fusibles n'a pas été mise en œuvre parce qu'il n'est pas pratique de changer un fusible en vol avec un hélicoptère. Piloter un hélicoptère nécessite les deux mains et les deux pieds. Les fusibles ne sont pas accessibles pour être remplacés en vol.
§ 4.2.2.1	C	Partiellement mise en œuvre : Seulement pour les hélicoptères lourds : CdN initial après le 18 février 2020 (toilettes) et le 18 mai 2019 (portable).
§ 4.3.1.1.2	A	Le seuil de capacité en passagers dans le CAT.IDE.H.190 (a) (1) est 9 et non 19.
§ 4.3.1.1.3*	C	Partiellement mise en œuvre. Obligatoire pour les hélicoptères avec un CdN individuel délivrés pour la première fois le 1er août 1999 ou après cette date.
§ 4.3.1.1.4	C	Partiellement mise en œuvre. Le CAT.IDE.H.191 couvre les hélicoptères avec un CdN individuel délivré pour la première fois le 5 septembre 2022 ou après cette date.
§ 4.3.1.1.5*	C	Partiellement mise en œuvre. Le CAT.IDE.H.191 ne couvre que les hélicoptères ayant une MTOM de 2 250 kg ou plus et ayant un CdN individuel délivré pour la première fois le 5 septembre 2022 ou après cette date.

§ 4.3.1.2	C	Partiellement mise en œuvre. L'utilisation de bandes magnétiques pour le FDR n'est pas interdite.
§ 4.3.1.3	C	Partiellement mise en œuvre. Ce n'est que dans le cas des hélicoptères avec un CdN individuel délivré pour la première fois le 1er janvier 2016 ou après cette date (correspondant au type IVA) que le FDR est tenu d'enregistrer les données pendant au moins les 10 heures précédentes.
§ 4.3.2.3	C	Partiellement mise en œuvre. Complètement mise en œuvre pour les hélicoptères avec CdN initial après le 1er janvier 2016. Les autres hélicoptères doivent être équipés d'un CVR capable de conserver les informations d'une durée de seulement 1 heure ou 0,5 heure.
§ 4.3.3.1.1	A	La capacité d'enregistrement par liaison de données est requise pour tous les hélicoptères avec un CdN individuel délivré pour la première fois le 8 avril 2014 ou après cette date.
§ 4.3.3.1.2 et § 4.3.3.1.3*	C	Non mise en œuvre.
§ 4.3.4.4*	C	Partiellement mise en œuvre. Il n'est pas nécessaire que la documentation du FDR soit sous format électronique.
§ 4.4.4*	C	Mise en œuvre uniquement pour les opérations extracôtées par hélicoptère.
§ 4.5.2.3	C	Moins protecteur. Radeaux de sauvetage : si la distance de la terre est supérieure à 3 minutes.
§ 4.5.2.6*	A	L'AMC est applicable à tous les hélicoptères, quelle que soit la date de délivrance du CdN.
§ 4.5.2.7*	A	L'AMC veille à ce que tous les radeaux de sauvetage de plus de 40 kg soient équipés d'une télécommande.
§ 4.5.2.8*	A	L'AMC s'applique à tous les hélicoptères, quelle que soit la date de délivrance du CdN.
§ 4.5.3.2*	C	Partiellement mise en œuvre. Considérations sur le soleil non incluses.
§ 4.8.2, § 4.8.3 et § 4.8.4*	C	Non mise en œuvre.
§ 4.10.1*	C	Partiellement mise en œuvre. Uniquement pour les hélicoptères de capacité de plus de 9 places assises.
§ 4.15.1*	C	Partiellement mise en œuvre. Uniquement requis au-dessus des mers hostiles. Non requis à terre.
<b>CHAPITRE 5</b>		
§ 5.1.3	C	Partiellement mise en œuvre. La communication basée sur la performance n'est pas autorisée pour les opérations avec des hélicoptères. L'équipement de communication doit être conforme aux exigences applicables en matière d'espace aérien.
§ 5.1.4, § 5.1.5, § 5.3.2, § 5.3.3 et § 5.3.4	C	Non mise en œuvre. Communication et surveillance basées sur la performance ne sont autorisées que pour les opérations avec des avions dans l'UE.
<b>CHAPITRE 6</b>		
§ 6.2.1	C	Partiellement mise en œuvre. Les exigences de l'UE ne traitent pas des principes relatifs aux facteurs humains énoncés dans la sous-partie G de la part-M et la part-CAMO.
§ 6.2.3	C	Partiellement mise en œuvre. Les prescriptions de l'UE ne stipulent pas explicitement que des copies de tous les amendements doivent être fournies rapidement à toutes les organisations ou personnes auxquelles le manuel a été délivré.
§ 6.2.4	B	Caractère différent. L'obligation de fournir le manuel à l'État d'immatriculation s'il diffère de l'État d'exploitation. Il doit actuellement être approuvé par l'État de l'exploitant. Au sein des États membres de l'UE, cette exigence est compensée par la reconnaissance mutuelle.
§ 6.3.1	C	Partiellement mise en œuvre. La sous partie G de la Part-M, la Part-CAMO et la Part-CAO ne prennent pas en compte les facteurs humains dans la conception du programme d'entretien.
§ 6.3.2	C	Partiellement mise en œuvre. Les prescriptions de l'UE ne stipulent pas explicitement que des copies de tous les amendements doivent être fournies rapidement à toutes les organisations ou personnes auxquelles le manuel a été délivré.
§ 6.4.2	A	Les périodes de conservation dépassent les exigences.
§ 6.7.2	C	Partiellement mise en œuvre. L'autorisation du pilote/propriétaire ne satisfait pas à l'exigence selon laquelle une personne doit être titulaire d'une licence appropriée à l'annexe 1.
§ 6.8.2	A	Les périodes de conservation dépassent les exigences.
<b>CHAPITRE 7</b>		
§ 7.1.2	B	Caractère différent. L'État d'exploitation est l'autorité compétente pour les exploitants NCC et NCO exploitant un aéronef immatriculé dans un pays tiers.
§ 7.2	A	Le point 7.2 établit des dispositions pour chaque type d'hélicoptère. L'ORO.FC.130 (a) l'exige pour chaque type et variante. L'ORO.GEN.110 (h) exige l'utilisation d'une checklist, le point 7.2 ne l'exige pas.
§ 7.4.1.1	A	Pour l'IFR en monopilote, les règles de l'UE exigent 5 vols IFR et 3 approches IFR dans le rôle de pilote unique selon l'ORO.FC.202. Outre le délai de 90 jours, le règlement (UE) N° 965/2012 prolonge les mesures d'atténuation. Cela n'est pas requis dans le standard.
§ 7.4.2.3	A	Plus exigeant.
<b>CHAPITRE 8</b>		
§ 8.1	C	Non mise en œuvre.

§ 8.2	C	Partiellement mise en œuvre. Les alinéas c) et e) de l'AMC1 ne visent que les régulateurs de vol qui participent à la surveillance et à la surveillance des vols.
§ 8.3	C	Partiellement mise en œuvre. Le programme de formation du contrôleur d'exploitation aérienne et du régulateur de vol est détaillé dans l'AMC1. Cependant, les exigences de l'UE n'établissent pas les conditions minimales pour l'affectation d'un contrôleur d'exploitation aérienne ou d'un régulateur de vol.
§ 8.4*	C	Non mise en œuvre.
§ 8.5*	C	Partiellement mise en œuvre.

**CHAPITRE 9**

§ 9.4.3*	C	Période de stockage de 3 mois requise en vertu du règlement UE N° 965/2012.
§ 9.6	C	Moins protecteur. En l'absence d'indication de la part de l'autorité chargée de l'enquête, l'exploitant n'est pas tenu de conserver les données pendant plus de 60 jours après un accident ou un incident grave.

**CHAPITRE 10**

§ 10.3	A	La réussite de la formation initiale requise par le règlement (UE) N° 1178/2011 ÉQUIPAGE entraîne la délivrance d'une attestation de membre d'équipage de cabine (CCA) au demandeur. Le CCA est requis pour les opérations CAT. Si des opérateurs autres que CAT décident d'avoir un membre d'équipage de cabine, cette personne doit également se conformer au règlement (UE) N° 1178/2011 et au règlement (UE) N° 965/2012.
--------	---	---

**SECTION 3**

**CHAPITRE 1**

§ 1.1.1 et § 1.1.3	B	Caractère différent. L'État d'exploitation est l'autorité compétente pour les exploitants NCC et NCO exploitant un aéronef immatriculé dans un pays tiers.
§ 1.15*	C	Partiellement mise en œuvre. Entièrement mis en œuvre pour NCC, mais pas pour NCO.
§ 1.4	B	Caractère différent. Agrément délivré par l'État dans lequel l'exploitant est établi ou réside.

**CHAPITRE 2**

§ 2.2.1	B	Caractère différent. Dans NCC, la règle s'adresse à l'exploitant, pas au PIC. Pour les opérations par faible visibilité (LVO), il s'agit de l'autorité compétente établie à l'annexe V (partie SPA) : État de l'exploitant si l'aéronef est immatriculé dans un État membre de l'UE ; ou État d'immatriculation si l'aéronef est immatriculé dans un pays tiers et que l'État d'immatriculation a déjà délivré l'agrément spécifique LVO.
§ 2.6.2.1	C	Partiellement mise en œuvre. Les conditions météorologiques, à l'héliport d'atterrissage prévu OU au moins un héliport de dégagement seront, à l'heure d'arrivée estimée, égales ou supérieures aux minima d'exploitation de l'héliport.
§ 2.7.1	A	Pour les héliports isolés, les conditions météorologiques minimales définies au point 2.6.2.2 doivent prévaloir ET toutes les autres conditions doivent être remplies.
§ 2.7.2 et § 2.7.3*	C	Partiellement mise en œuvre. Complètement mise en œuvre en NCC. Non mise en œuvre en NCO.
§ 2.10.1	C	Partiellement mise en œuvre. Les règles de l'UE prévoient un allègement de la disponibilité et de l'utilisation de l'oxygène à bord dans le cadre du NCO.OP.190 et de l'AMC1.OP.190a). Le commandant de bord peut décider de voler à n'importe quelle altitude sans utiliser d'oxygène et sans que de l'oxygène soit disponible.
§ 2.10.2	C	Non mise en œuvre. Pas d'hélicoptère pressurisé dans l'UE.
§ 2.11	C	Partiellement mise en œuvre. Les règles de l'UE prévoient un aménagement lié à la disponibilité et de l'utilisation de l'oxygène à bord dans le cadre du NCO.OP.190 et de l'AMC1.OP.190 a). Le commandant de bord peut décider de voler à n'importe quelle altitude sans utiliser d'oxygène et sans que de l'oxygène soit disponible. L'AMC1.NCO.OP.190 a) dispose en outre: « (...) le PIC devrait : (...) b) (2) si des symptômes précoces d'hypoxie sont détectés : (i) envisager de revenir à une altitude sûre, et (ii) s'assurer que de l'oxygène supplémentaire est utilisé si disponible.
§ 2.20	C	Partiellement mise en œuvre. Non mis en œuvre pour les vols à 10 minutes de vol ou moins de la terre ferme (NCC). 50 Nm (NCO).

**CHAPITRE 3**

§ 3.3	C	Mise en œuvre partielle grâce à la gestion de la sécurité pour NCC. Non mis en œuvre pour NCO.
-------	---	---

**CHAPITRE 4**

§ 4.1.3.1	B	Caractère différent. L'État d'exploitation est l'autorité compétente pour les exploitants NCC et les exploitants NCO exploitant des aéronefs immatriculés dans un pays tiers.
§ 4.1.3.2	C	Partiellement mise en œuvre : Seulement pour les hélicoptères lourds : CdN initial après le 18 février 2020 (toilettes) et le 18 mai 2019 (portable).
§ 4.1.3.3*	C	Mise en œuvre uniquement sur les vols où l'équipement de survie est requis pour les exploitants NCC.

§ 4.2.1	A	Les instruments supplémentaires suivants sont également prescrits : un moyen de mesurer le dérapage. Pour les opérations NCC au-dessus de l'eau, tous les instruments requis pour le VFR de nuit sont également requis.
§ 4.2.2	A	Les instruments supplémentaires suivants sont également prescrits pour les opérations NCC : un moyen de prévenir le mauvais fonctionnement de l'indicateur de vitesse et un moyen d'indiquer quand l'alimentation électrique des instruments gyroscopiques n'est pas suffisante.
§ 4.2.3	A	Les instruments supplémentaires suivants sont également prescrits : une autre source de pression statique. Chaque fois que 2 pilotes sont nécessaires, un moyen séparé supplémentaire d'indiquer l'altitude, l'IAS, la VS, le dérapage et le cap stabilisé.
§ 4.3.2.1	A	Dispositions supplémentaires pour les combinaisons de survie de l'équipage, l'équipement de sauvetage et l'équipement de survie. Exigences supplémentaires pour NCC au-dessus des eaux hostiles.
§ 4.3.2.4*	C	Non mise en œuvre pour les exploitants NCO. Mise en œuvre pour tous les exploitants NCC quelle que soit la date de délivrance du CdN. 50 % devraient pouvoir être déployés à partir de la position normale de l'équipage, si nécessaire par télécommande.
§ 4.3.2.5*	C	Mise en œuvre pour les exploitants NCC - télécommande ou masse inférieure à 40 kg. Non mise en œuvre pour les exploitants NCO.
§ 4.3.2.6*	C	Mise en œuvre pour les exploitants NCC. Non mise en œuvre pour les exploitants NCO.
§ 4.5.1	C	Partiellement mise en œuvre. NCO : allègement avec le NCO.OP.190.
§ 4.5.2*	C	Non mise en œuvre. Les hélicoptères pressurisés n'existent pas en Europe.
§ 4.6	C	Partiellement mise en œuvre. Aucune traduction en anglais n'est requise.
§ 4.7.1.1.2 et § 4.7.1.1.3*	C	Non mise en œuvre.
§ 4.7.2.1.1	C	Partiellement mise en œuvre. Mise en œuvre uniquement pour les hélicoptères pour lesquels le CdN individuel a été délivré pour la première fois le 1er janvier 2016 ou après cette date.
§ 4.7.2.1.2*, § 4.7.3.1.2 et § 4.7.3.1.3*	C	Non mise en œuvre.
§ 4.7.4.4*	C	Il n'est pas nécessaire que la documentation du FDR soit sous format électronique.
§ 4.12.2.2	C	Non mise en œuvre.
§ 4.12.3	C	Partiellement mise en œuvre. Une approbation spécifique n'est pas requise pour les opérateurs en NCC ou NCO qui utilisent des applications EFB. Caractère différent. Pour les exploitants NCC et les exploitants NCO utilisant des aéronefs immatriculés dans des pays tiers, l'État d'exploitation établit ces critères.
§ 4.13.1, § 4.13.2, § 4.13.3 et § 4.13.4*	C	Non mise en œuvre.
<b>CHAPITRE 5</b>		
§ 5.1.6	C	Non mise en œuvre.
§ 5.1.7	B	Caractère différent. Pour les exploitants NCC et pour les exploitants NCO utilisant des aéronefs immatriculés dans des pays tiers, l'État d'exploitation établit ces critères.
§ 5.1.8 et § 5.1.9	B	Caractère différent. Pour les exploitants NCC et pour les exploitants NCO utilisant des aéronefs immatriculés dans des pays tiers, l'État d'exploitation est l'autorité compétente.
§ 5.2.3	B	Caractère différent. Pour les exploitants NCC et pour les exploitants NCO utilisant des aéronefs immatriculés dans des pays tiers, l'État d'exploitation établit ces critères.
§ 5.2.4	B	Caractère différent. Pour les exploitants NCC et pour les exploitants NCO utilisant des aéronefs immatriculés dans des pays tiers, l'État d'exploitation est l'autorité compétente.
§ 5.2.5	B	Caractère différent. Pour les exploitants NCC et pour les exploitants NCO utilisant des aéronefs immatriculés dans des pays tiers, l'État d'exploitation établit l'agrément spécifique.
§ 5.3.3	B	Caractère différent. Pour les exploitants NCC et pour les exploitants NCO utilisant des aéronefs immatriculés dans des pays tiers, l'État d'exploitation établit ces critères.
§ 5.3.4 et § 5.3.5	B	Caractère différent. Pour les exploitants NCC et pour les exploitants NCO utilisant des aéronefs immatriculés dans des pays tiers, l'État d'exploitation est l'autorité compétente.
<b>CHAPITRE 6</b>		
§ 6.2.2	A	Les périodes de conservation dépassent les exigences.
§ 6.5.2	C	Partiellement mise en œuvre. La maintenance et la remise en service par une personne peuvent être effectuées par le pilote/propriétaire après une maintenance limitée du pilote/propriétaire.
<b>CHAPITRE 7</b>		
§ 7.1	B	Caractère différent. Pour les exploitants NCC et pour les exploitants NCO utilisant des aéronefs immatriculés dans des pays tiers, l'État d'exploitation est l'autorité compétente qui délivre ou valide les licences.

**ANNEXE 7**  
**Marques de nationalité et**  
**d'immatriculation des aéronefs**  
**6ème édition incluant l'amendement N° 6**

**RÉGLEMENTATION O.A.C.I.**

**RÉGLEMENTATION FRANÇAISE**

Néant



<b>ANNEXE 8</b> <b>Navigabilité des aéronefs</b> <b>13ème édition à jour de l'amendement 109</b>		
RÈGLEMENTATION OACI	CAT	RÈGLEMENTATION FRANÇAISE
<b>PARTIE II</b>		
§ 1.1	A	Chapitre 1 b) : Des dates limites sont prescrites pour l'élimination progressive du halon.
§ 1.2.6 et 1.2.7	A	Les dates limites sont prescrites par le règlement no 1005/2009 pour l'élimination progressive des halons. Pour la soute, le règlement no 1005/2009 prévoit une date limite de fin 2018 par rapport au 28 novembre 2024 (chapitre 1.1 de la présente annexe).
§ 1.5.4	C	Non mise en œuvre. Le processus n'est pas établi.
§ 1.6.2	C	Le processus n'est pas établi.
§ 3.6.1	B	Evaluation possible également par le DOA dans le cadre d'une procédure convenue avec l'Agence de l'Union européenne pour la sécurité de l'aviation (AESA).
§ 3.6.3	B	L'autorisation de vol de l'AESA (y compris les conditions de vol) peut être délivrée par un DOA approuvé.
§ 4.2.1.5. et 4.2.1.6	C	Le processus n'est pas établi.
§ 4.2.4.3	C	Le processus n'est pas réglementé.
§ 4.2.4.4	C	Le processus n'est pas établi.
§ 6.2.4	C	Le SGS n'a pas encore été mis en œuvre pour tous les organismes de maintenance (le SGS pour tous les AMO de la partie 145 doit être mis en place d'ici le 2 décembre 2024).
§ 6.2.5	A	Le règlement de l'UE prend également en compte les petits changements contrôlés par l'organisation par le biais de procédures approuvées par l'autorité compétente.
§ 6.3.3	B	La partie 145 du règlement UE 1321/2014 ne prévoit pas d'obligation directe de distribuer le manuel aux utilisateurs finaux, mais les paragraphes 145.A.70 b) et AMC1 145.A.70 ont cet objectif. Idem pour CAO. A.025 et AMC2 CAO. A.025.
§ 6.4.1	A	Les organismes de maintenance sont également tenus de contrôler les services spécialisés et de mettre en place des procédures permettant de minimiser le risque d'erreurs multiples et de capturer les erreurs sur plusieurs systèmes.
§ 6.4.2	C	Il n'y a pas de différence dans la partie 145, mais la sous-partie F de la partie M couvre les bilans organisationnels, qui ne sont qu'une version allégée d'un système d'assurance de la qualité. Un CAO dispose d'un système d'assurance qualité indépendant, sauf s'il est considéré comme un petit CAO, un bilan organisationnel suffit.
§ 6.5.2	A	La réglementation de l'UE ajoute que les données de maintenance doivent être à jour et que les outils et équipements doivent être contrôlés et calibrés.
§ 6.6.1	A	Le règlement de l'UE ajoute des détails sur ses responsabilités.
§ 6.6.3	B	Le règlement comporte différents niveaux de détail en ce qui concerne les différents organismes de maintenance. La partie 145 est très détaillée, la sous-partie F de la partie M et la partie CAO moins, mais le processus couvre les différents aspects de la norme.
§ 6.6.4	B	La qualification conformément à l'annexe 1 n'est pas requise pour le personnel de certification des composants, le personnel de certification des services spécialisés.
§ 6.6.5	B	La performance humaine n'est pas directement mentionnée dans la partie CAO.
§ 6.7.1	A	La partie 145 exige également de conserver les documents du sous-traitant pour la remise en service
§ 6.7.2	A	Le règlement de l'UE exige 3 ans.
§ 6.8.2	A	La réglementation de l'UE inclut les restrictions à la navigabilité ou les limites d'exploitation, le cas échéant. Pour les composants, un formulaire spécifique est requis (formulaire 1 de l'EASA).
<b>PARTIE IIIA</b>		
§ 2.2.3	C	Il n'est pas nécessaire de prévoir la distance d'atterrissage en fonction de la pente de la piste. Les performances ne sont pas prévues en fonction des variations de l'état de la surface de l'eau, de la densité de l'eau et de l'intensité du courant.
§ 3.4	C	CS 25 et CS 23 ne contiennent pas de spécifications pour les charges à flot
§ 4.1	C	La phrase « Ils doivent également respecter les principes relatifs aux facteurs humains » n'est pas pleinement respectée.
§ 4.1.6	C	Moins protecteur pour les alinéas b), g), h) et i). La protection contre les engins explosifs et incendiaires n'a pas été exigée dans les codes de navigabilité applicables (JAR 25, CS 25) pendant la période d'applicabilité de cette disposition de la partie IIIA (du 12 mars 2000 au 2 mars 2004).
§ 8.1	C	La phrase « doit respecter les principes des facteurs humains » n'est pas pleinement respectée.
§ 9.3.5	C	Mise en œuvre dans CS 25 Amdt 9 en 2003. Les TC (certificats de type) après 2003 se conforment à cette disposition.
§ 11.2 et 11.4	C	Mise en œuvre en 2010 au lieu de 2000.
<b>PARTIE IIIB</b>		
§ 1.2	C	Non mise en œuvre.
§ 2.2.7.1	C	Il n'est pas nécessaire de prévoir la distance d'atterrissage en fonction de la pente de la piste. Les performances ne sont pas déterminées en fonction des variations de l'état de la surface de l'eau, de la densité de l'eau et de la force du courant. De plus, la prise en compte des freins usés est prévue par la CS 25, mais pas par la CS 23. Les modèles CS.23 et CS.25 n'ont pas de spécifications relatives aux données de performances au moment de l'atterrissage.
§ 2.2.7.2 et 2.2.7.3	C	Il n'est pas requis de prévoir la distance d'atterrissage en fonction de la pente de la piste. Les performances ne sont pas déterminées en fonction des variations de l'état de la surface de l'eau, de la densité de l'eau et de la force du courant. Pour les avions CS 25, des renseignements supplémentaires sur les performances au décollage et à l'atterrissage pour l'exploitation sur des pistes contaminées par de l'eau stagnante, de la gadoue, de la neige ou de la glace peuvent être fournis, mais ce n'est pas obligatoire (voir CS et AMC 25.1591).
§ 3.1	C	La norme CS 25/23 n'exige pas la fourniture de manuels de réparation structurelle.
§ 3.1.2	C	Danger non spécifiquement abordé en relation avec la fatigue.
§ 3.7	C	Seul l'impact d'un oiseau sur le pare-brise est requis pour le CS 23 Commuter. Il n'est pas nécessaire d'obtenir une certification avec des dispositions relatives à l'amerrissage forcé conformément aux normes CS 23 et CS 25. Certaines dispositions relatives à la conception de l'amerrissage forcé sont prévues dans la CS 25 (25.801), qui comprennent l'étude du comportement probable de l'avion lors d'un amerrissage. Toutefois, ces dispositions ne s'appliquent que sur demande si le demandeur demande la certification pour l'amerrissage. La CS 23 ne comprend pas de dispositions équivalentes en matière d'amerrissage.
§ 4.1.1	C	La phrase « tenir compte des principes des facteurs humains » n'est pas pleinement respectée.

§ 4.2	C	Moins protecteur pour les alinéas b), g), h) et i). La protection contre les engins explosifs et incendiaires n'a pas été requise par les amendements CS 25 jusqu'à l'amendement 8 inclus. La norme selon laquelle le titulaire de l'approbation de conception doit fournir à l'exploitant les éléments de conception associés à la protection contre l'incendie dans la soute (paragraphe g) alinéa 4)) n'a pas été mise en œuvre.
<b>PARTIE IVA</b>		
§ 2.2.2.1, 2.2.2.2, 2.2.3.1, 2.2.3.1.1, 2.2.3.1.2, 2.2.1.3 et 2.2.3.1.4	C	Les CS 27 et CS 29 s'adressent aux hélicoptères de catégorie A et de catégorie B et non aux hélicoptères de classe 1, 2 et 3.
§ 2.2.3.2	C	b) Non couvert par les CS-27 et 29.
§ 2.2.3.3.1	C	Les CS 27 et CS 29 s'adressent aux hélicoptères de catégorie A et de catégorie B et non aux hélicoptères de classe 1, 2 et 3.
§ 4.1.6	C	La dépressurisation n'est pas couverte.
§ 4.1.8	B	Pas d'exigence de conception explicite. Les instructions pour assurer le maintien de la navigabilité couvrent le sujet.
<b>PARTIE IVB</b>		
§ 3.1.2	C	La CS 27/29 actuelle n'exige pas la fourniture de manuels de réparation structurelle.
§ 4.6.3	C	Il n'est pas nécessaire de démontrer l'adéquation à l'opération prévue.
§ 4.7	C	Non mise en œuvre.
§ 9.1	C	Il n'y a pas d'exigences facteurs humains formelles concernant la conception pour la maintenabilité.
<b>PARTIE VA</b>		
§ 6.1.5	C	Non spécifiquement abordé dans les CS 25 et CS 23. Cependant, le mémo de certification de l'EASA (CM SWCEH 001) est un guide pour l'assurance du développement de CEH et SW et appliqué dans le projet de certification dans des conditions spéciales. Il s'agit d'une ligne directrice pour se conformer aux alinéas 6.1.2(a) et 6.1.2.(b).
<b>PARTIE VB</b>		
§ 6.1.5	C	Non spécifiquement abordé dans les CS 25 et CS 23. Cependant, le mémo de certification de l'EASA (CM SWCEH 001) est un guide pour l'assurance du développement de CEH et SW et appliqué dans le projet de certification dans des conditions spéciales. Le présent document fournit des indications pour se conformer aux alinéas 6.1.2 (a) et 6.1.2 (b).

<b>ANNEXE 9 Facilitation</b>	
<b>RÉGLEMENTATION O.A.C.I.</b>	<b>RÉGLEMENTATION FRANÇAISE</b>
<b>CHAPITRE 2 Entrée et sortie des aéronefs</b>	
Description, objet et emploi des documents d'aéronefs	
Norme 2.4 - Déclaration générale	Appliquée, sauf dans les cas où les services français estiment nécessaires, compte tenu notamment du type de la maladie ou de l'origine du vol, de maintenir une déclaration générale.
Pratique recommandée 2.7	Non appliquée.
Manifeste marchandises	Il est estimé que la présentation du manifeste de marchandises est d'une utilité primordiale pour les services douaniers.
Pratique recommandée 2.8.1	Non appliquée.
<b>CHAPITRE 3 Entrée et sortie des personnes et de leurs bagages</b>	
Normes 3.8 Visa d'entrée	Lorsque le visa est exigé il est payant.
Pratique recommandée 3.8.1 - 3.8.4 Visa de retour	Appliquée.
Pratique recommandée 3.9	Non appliquée
Autre documents	Les passagers étrangers doivent, outre la présentation de leurs pièces d'identité remettre à l'arrivée une carte de débarquement. Les renseignements à fournir sur ce document sont uniquement ceux qui correspondent aux rubriques du modèle de l'appendice 4 de l'annexe.  En règle générale, la remise d'une carte d'embarquement n'est pas exigée au départ.
Norme 3.10 - Autres documents	La carte d'embarquement comprend, outre l'appendice 3 de l'Annexe 9, un talon détachable demandant une information, à savoir, immigrant, transit, visiteur ou résident.
Norme 3.16 - Formalité de congé	Applicable aux passagers seulement. Un manifeste de pacotille est exigé des membres d'équipage.
Norme 3.20 - Formalité de congé	Appliquée, sous réserve qu'un mandat du propriétaire des bagages soit remis à l'exploitant.
<b>CHAPITRE 4 Entrée et sortie des marchandises et autres articles</b>	
Norme 4.7	Non appliquée
Techniques de traitement électronique des données	Le principe de la participation facultative des exploitants et autres parties intéressées à l'utilisation du système électronique suppose le maintien d'une procédure normale de dédouanement des marchandises qui présente des inconvénients majeurs.
Norme 4.9	
Congé de marchandises à l'exportation	La facture commerciale est exigée.
Pratique recommandée 4.18	Non appliquée
Congé de marchandises à l'importation	La facture commerciale et le certificat d'origine éventuel sont exigés sous forme distincte.
Pratique recommandée 4.22	Applicable uniquement aux envois non commerciaux de faible valeur.
Congé de marchandises à l'importation	
Norme 4.23	Applicable uniquement aux envois non commerciaux de faible valeur.
Pratique recommandée 4.44	Non applicable
Entrée et sortie de certains articles.	
Pratique recommandée 4.45	Les droits de douane sont dus, mais l'importation est exempte de taxe fiscale.
Entrées et sorties de certains articles	
<b>CHAPITRE 5 Trafic en transit dans le territoire d'un Etat contractant</b>	
Norme 5.4 Trafic repartant du même aéroport par un autre service	Non appliquée intégralement. Un document précisant notamment, d'une part l'identité des colis et de l'avion et, d'autre part la nature, le poids brut ainsi que le lieu de chargement des marchandises peut être exigé par la douane à titre de déclaration sommaire des marchandises.

<b>CHAPITRE 6</b> <b>Aéroport internationaux aménagements et services intéressant le trafic</b>	
Pratique recommandée 6.52	Les pouvoirs publics l'appliqueront dans toute la mesure du possible.
Services médicaux	
Pratique recommandée 6.55	Les pouvoirs publics l'appliqueront dans toute la mesure du possible.
Aménagement nécessaire à l'exécution des contrôles d'entrée et de sortie et fonctionnement des services de contrôle.	
Pratique recommandée 6.57	Non appliquée, en raison des problèmes juridiques et financiers que pose l'installation d'agents de contrôle étrangers sur le territoire français.
Aménagement nécessaire à l'exécution des contrôles d'entrées et de sortie et fonctionnement des services de contrôle.	

**ANNEXE 10**  
**Télécommunications aéronautiques**

REGLEMENTATION O.A.C.I.	CAT	REGLEMENTATION FRANCAISE
<b>VOLUME 1 : Septième édition à jour de l'amendement N° 91 en vigueur depuis le 8 novembre 2018</b>		
<b>CHAPITRE 2</b>		
§ 2.2.1	C	Les NDB ne font pas l'objet d'essais périodiques en vol.
§ 2.3.1	C	En France, l'information sur le statut opérationnel du service de radionavigation GNSS n'est pas fournie aux organismes rendant les services du contrôle local d'aérodrome, de l'information de vol et d'alerte d'aérodrome ou du contrôle d'approche.
<b>CHAPITRE 3</b>		
§ 3.1.2.1.1*	B	La majorité des radiobornes (métropole et outre-mer) ne possèdent pas de commande à distance, leur fonctionnement est assuré de façon continue. Pour pallier l'indisponibilité temporaire d'une radioborne VHF ou d'un DME, le système mondial de navigation par satellite peut être utilisé pour fournir l'information de distance jusqu'au seuil de piste destinée à permettre des vérifications de l'alignement de descente. Cette possibilité sera mise en œuvre uniquement en cas de besoin et fera l'objet d'une information des usagers de l'espace aérien, notamment par la voie de l'information aéronautique.
§3.1.2.7.1*	C	Disposition non reprise par la France. Aux emplacements où deux installations ILS distinctes desservent les extrémités opposées d'une même piste et où une installation ILS de catégorie de performances I est utilisée pour les approches et atterrissages automatiques dans des conditions de vol à vue, il n'est pas exigé qu'un dispositif de verrouillage soit établi afin de garantir que seul le radiophare d'alignement de piste desservant la direction d'approche en service rayonne des signaux.
§3.1.3.3.3*	C	Disposition non reprise par la France. Il n'est pas exigé que, au-dessus d'une surface partant de l'antenne de l'alignement de piste et inclinée de 7° au-dessus de l'horizontale, l'intensité des signaux émis par les radiophares d'alignement de piste soit ramenée à une valeur aussi faible que possible.
§ 3.1.4.1, § 3.1.4.2	C	Dispositions non reprises par la France pour ce qui concerne les aéronefs évoluant en VFR.
§3.1.5.1.5*	C	Disposition non reprise par la France. Il n'est pas exigé que la hauteur du point de repère ILS soit de 15 m (50 ft) pour les installations ILS de catégorie de performances I.
§3.1.5.1.6*	C	Disposition non reprise par la France. Il n'est pas exigé que la hauteur du point de repère ILS soit de 12 m (40 ft) pour les installations ILS de catégorie de performances I utilisées sur les pistes courtes avec approche de précision identifiées par les chiffres de code 1 et 2.
§3.3.6.5.1*	C	Disposition non reprise par la France. Il n'est pas exigé que le signal d'identification des VOR soit transmis au moins trois fois toutes les 30 s, ni que ces signaux soient également espacés au cours de chacune de ces périodes de 30 s.
§ 3.3.8.1, § 3.3.8.2	C	Dispositions non reprises par la France pour ce qui concerne les aéronefs évoluant en VFR.
§3.4.5.2.1*	C	Disposition non reprise par la France. Il n'est ni exigé que le signal d'identification d'un NDB soit transmis au moins trois fois toutes les 30 s, ni que les signaux soient également espacés au cours de chacune de ces périodes de 30 s.
§3.4.7.1*	C	Disposition non reprise par la France. Il n'est pas exigé que les radiobalises LF/MF utilisées comme complément de l'ILS soient installées aux emplacements de la radioborne extérieure et de la radioborne intermédiaire.
§3.4.7.2*	C	Disposition non reprise par la France. Il n'est pas exigé que les radiobalises LF/MF installées aux emplacements de la radioborne intermédiaire et de la radioborne extérieure soient situées du même côté du prolongement de l'axe de la piste.
*Les pratiques recommandées sont signalées par des astérisques.		
<b>VOLUME 2 : Sixième édition à jour de l'amendement N° 85 en vigueur le 18 novembre 2010</b>		
<b>CHAPITRE 1 à 4</b>	C	Dispositions non reprises par la France.
<b>CHAPITRE 5</b>		
§ 5.1.8	B	L'ordre de priorité des messages acheminés par le service mobile aéronautique est le suivant : - message de détresse ; - message d'urgence ; - message du contrôle de la circulation aérienne ; - message d'information de vol ; - message entre exploitants d'aéronefs et pilotes.  Pour l'administration française, les messages de radiogoniométrie sont intégrés dans la catégorie des messages du contrôle de la circulation aérienne.

5.2.1.4.1	B	L'annexe 10, volume II, chapitre 5.2.1.4.1, de l'OACI est transposée par la règle SERA.14035 du règlement d'exécution (UE) n° 923/2012, avec certaines différences. Les différences entre la norme de l'OACI et la réglementation européenne de l'Union sont les suivantes : SERA.14035 Transmission des nombres en radiotéléphonie a) Transmission des nombres 1) Tous les nombres utilisés pour la transmission de l'indicatif d'appel d'un aéronef, d'un cap, d'une piste, de la direction et de la vitesse du vent sont transmis en énonçant chaque chiffre séparément. i) Les niveaux de vols sont transmis en énonçant chaque chiffre séparément, sauf dans le cas des niveaux de vol exprimés en centaines entières. ii) Le calage altimétrique est transmis en énonçant chaque chiffre séparément, sauf dans le cas d'un calage à 1 000 hPa, qui est transmis sous la forme "MILLE" ("ONE THOUSAND"). iii) Tous les nombres utilisés pour la transmission des codes de transpondeur sont transmis en énonçant chaque chiffre séparément à cela près que, lorsque les codes de transpondeur contiennent uniquement des multiples entiers de mille, l'information est transmise en énonçant chaque chiffre du nombre de milliers, le dernier étant suivi du mot "MILLE" ("THOUSAND"). 2) Tous les nombres utilisés pour la transmission d'autres informations que celles décrites au point a) 1) sont transmis en énonçant chaque chiffre séparément, à cela près que tous les nombres contenant des multiples entiers de cent et des multiples entiers de mille sont transmis en énonçant chaque chiffre du nombre de centaines ou de milliers, le dernier étant suivi, selon le cas, du mot "CENT" ("HUNDRED") ou "MILLE" ("THOUSAND"). Dans le cas des combinaisons de milliers et de multiples entiers de cent, chaque chiffre du nombre de milliers est énoncé, le dernier étant suivi du mot "MILLE" ("THOUSAND"), puis le nombre de centaines est énoncé et suivi du mot "CENT" ("HUNDRED"). 3) Dans les cas où il est nécessaire de spécifier le nombre transmis comme étant un multiple entier de mille et/ou de cent, le nombre est transmis en énonçant chaque chiffre séparément. 4) Lorsque des informations sont fournies concernant le gisement exprimé en heures par rapport à un objet ou à un autre mobile, elles le sont en énonçant les chiffres sous forme groupée, par exemple "DIX HEURES" ("TEN O'CLOCK") ou "ONZE HEURES" ("ELEVEN O'CLOCK"). 5) Les nombres comportant un séparateur décimal sont transmis selon les modalités prévues au point a) 1) en faisant précéder la partie décimale du mot "DECIMAL". 6) L'ensemble des six chiffres de l'identifiant numérique doit être utilisés pour identifier le canal de transmission dans les communications radiotéléphoniques à très haute fréquence (VHF), sauf si le cinquième et le sixième chiffres sont des zéros, auquel cas seuls les quatre premiers chiffres sont utilisés.
§ 5.2.1.4.1.1	B	En langue française le « 1 » se prononce « unité ». En langues française et anglaise, lors de l'utilisation du code horaire, les nombres 10, 11, 12 s'énoncent comme dans la vie courante. A la place de « niveau de vol », utilisation possible de l'expression abrégée « niveau ».
§ 5.2.1.4.1.2	B	En langues française et anglaise, cette règle s'applique à la transmission de tous les nombres quel que soit l'élément transmis et n'est pas restreinte à l'altitude, la hauteur des nuages, la visibilité et la RVR.
§ 5.2.1.4.1.3	B	En langue française, le mot « décimale » peut être omis, s'il n'y a pas d'ambiguïté.
§ 5.2.1.5.8 (tableau)	B	En langues française et anglaise, lorsque l'expression « autorisé/cleared » est utilisée dans la circulation d'aérodrome, elle l'est uniquement pour le décollage, l'atterrissage, le toucher et l'option (dans le cadre de l'instruction d'un élève pilote, il s'agit de la clairance laissant au pilote le choix de la manœuvre à effectuer : remise de gaz, toucher ou atterrissage complet). Lorsqu'il s'agit d'une clairance autre que le décollage ou l'atterrissage, c'est l'expression « approuvé / approved » qui est utilisée. « break / break » n'est pas utilisé. « réautorisé / recleared » n'est pas utilisé. « je demande / request » est remplacé par « demandons / requesting ». « impossible / unable » n'est pas utilisé. « attendez / stand by » est remplacé par « stand by / stand by ». En langue anglaise, « say » est utilisé au lieu de « report » lorsque « report » est utilisé dans le sens « donnez-moi l'information suivante ». En langue anglaise: « pass your message » est utilisé au lieu de « go ahead ».
§ 5.2.1.7.1.2	B	Aux contacts suivants, le nom de l'emplacement et/ou le suffixe peuvent être omis. Au premier contact, le suffixe d'appel peut être omis, sauf s'il s'agit du suffixe « info ». Le suffixe « prévol » est utilisé à la place de « délivrance ». Le suffixe « radar » n'est pas utilisé. Les suffixes « club / club » sont utilisés par les stations utilisées par les aéroclubs.
§ 5.2.1.7.2.1.1	B	L'indicatif de type b) utilise l'indicatif d'appel de l'exploitant d'aéronef suivi de la marque d'immatriculation complète.
§ 5.2.1.7.3.2.3	B	La norme 5.2.1.7.3.2.3 de l'annexe 10, volume II, est transposée par la règle SERA.14055 du règlement d'exécution (UE) n° 923/2012, avec une différence. La différence entre la norme de l'OACI et la réglementation européenne est la suivante : SERA.14055 Procédures de radiotéléphonie b) 2) La réponse à cet appel utilise l'indicatif d'appel de la station appelante, suivi de l'indicatif d'appel de la station répondante, ce qui est considéré comme une invitation à la station appelante de poursuivre la transmission. Pour les transferts de communication au sein d'un organisme ATS, l'indicatif d'appel de l'organisme ATS peut être omis lorsque cela est autorisé par l'autorité compétente.»
§ 5.3.2.5.3	B	Disposition reprise par la France sous une forme semblable.
<b>CHAPITRES 6 à 8</b>	C	Dispositions non reprises par la France.
<b>VOLUME 3 - Partie I : deuxième édition à jour de l'amendement N° 90 devenu applicable le 10 novembre 2016</b>		
<b>CHAPITRE 3</b>		
§ 3.2.1 c) et d)	C	Dispositions non reprises par la France. L'ATN ne fournit pas aux prestataires de services de la circulation aérienne et aux exploitants d'aéronefs les communications du contrôle d'exploitation aéronautique et les communications administratives aéronautiques.
§ 3.4.11*	C	Dispositions non reprises par la France. Il n'est pas requis que l'ATN permette de connecter un système intermédiaire (routeur) embarqué à un système intermédiaire (routeur) sol au moyen de sous-réseaux différents. Le Datalink en Europe ne met en œuvre que le seul sous-réseau VDL M2.

§ 3.5.1.2	C	Dispositions non reprises par la France. Les fonctions extraction et modification d'informations d'annuaire ne sont pas prises en charge par les systèmes d'extrémité de l'ATN/OSI.
3.5.2.1 a) et c)	C	Dispositions non reprises par la France. Les applications ADS-C et FIS ne sont pas prises en charge par l'ATN.
3.5.3.1 a)	C	Dispositions non reprises par la France. L'application communication de données entre installations ATS (AIDC) n'est pas prise en charge par l'ATN.
§ 3.8.3	C	Dispositions non reprises par la France. Les systèmes d'extrémité ATN ne sont pas capables de confirmer l'identité des systèmes d'extrémité homologues, d'authentifier la source des messages et d'assurer l'intégrité des données des messages.

**CHAPITRE 8**

§ 8.2.3*, 8.2.3.1*, 8.2.4*, 8.2.6*, 8.2.7*, 8.2.7.1*, 8.2.8*, 8.2.9*, 8.2.10*	C	Dispositions non reprises par la France. Dispositions techniques relatives aux équipements et circuits téléimprimeurs non utilisés dans le RSFTA.
§ 8.3	C	Dispositions relatives à l'équipement terminal des voies de radiotéléimprimeurs aéronautiques fonctionnant dans la bande 2,5 MHz-30 MHz non reprises par la France.
§ 8.5	C	Dispositions techniques relatives à la transmission des messages ATS non reprises par la France.
§ 8.6.3	C	Dispositions relatives aux procédures de commande de liaison sol-sol de données fondées sur les caractères ne sont pas applicables.

**VOLUME 3 - Partie II : deuxième édition à jour de l'amendement N° 90 devenu applicable le 10 novembre 2016**

Chapitres 1, 2, 3 et 4 (normes et pratiques recommandées) transposés en droit français sans différence.

**VOLUME 4 : cinquième édition à jour de l'amendement N° 90 devenu applicable le 8 novembre 2018**

Chapitres 1, 2, 3 et 6 (normes et pratiques recommandées) ainsi que les normes de la section 5.2 du chapitre 5 transposés en droit français sans différence.

\*Les pratiques recommandées sont signalées par des astérisques.

**VOLUME 5 : Sixième édition à jour de l'amendement N° 85 en vigueur le 18 novembre 2010****CHAPITRE 4**

§ 4.1.3.1.1	B	En plus des usages spécifiés dans ce paragraphe, la fréquence 121,5 MHz peut être aussi utilisée pour les besoins de la radiogoniométrie.
§ 4.1.3.1.2	B	La fréquence 121,5 MHz n'est mise en œuvre sur certains aérodromes internationaux que lorsqu'elle est jugée nécessaire.
§ 4.1.5.1	B	Pour la répartition géographique des fréquences VHF et la protection contre le brouillage nuisible, le critère de 14 dB est employé uniquement pour les services circulaires à espacement 25 kHz. L'horizon électrique est employé dans les autres cas (espacements 8,33 et 25 kHz). Absence d'accords régionaux sur ce point.
§ 4.1.8.1.3	B	Les fréquences OPC sont assignées en dehors de la bande dédiée.

**ANNEXE 11**  
**Service de la Circulation Aérienne**  
**Quinzième édition à jour de l'amendement N° 51 en vigueur le 8 novembre 2018**

REGLEMENTATION O.A.C.I.	CAT	REGLEMENTATION FRANCAISE
<b>CHAPITRE 1 - Définitions :</b>		
Aérodrome de dégagement en route ETOPS	C	Définition qu'il est prévu d'intégrer dans un amendement futur de la réglementation française.
Accident	C	La définition française d'un accident ne prend pas en compte les modifications introduites par l'amendement 48 liées à la prise en compte des aéronefs non habités.
Classification de l'intégrité des données	C	Définition qu'il est prévu d'intégrer dans un amendement futur de la réglementation française.
<b>CHAPITRE 2</b>		
§ 2.6.1	C	Possibilité de dérogation. Le règlement d'exécution (UE) n° 923/2012, règle SERA.6001, autorise les aéronefs à dépasser la limite de vitesse de 250 kts, dans les cas approuvés par l'autorité compétente pour des types d'aéronef qui, pour des raisons techniques ou liées à la sécurité, ne peuvent maintenir cette vitesse.
§ 2.10.3.2.2	B	Cette recommandation est appliquée pour la définition des espaces français, sauf situation locale particulière.
§ 2.10.5.5	B	Cette recommandation est appliquée pour la définition des espaces français, sauf situation locale particulière.
§ 2.12.1	C	Il n'est pas systématiquement établi d'« espace protégé » le long d'une route ATS. Cette notion d'espace protégé n'est pas définie par les textes OACI.
§ 2.12.5	C	Disposition qu'il est prévu d'intégrer dans le prochain amendement de la réglementation française.
§ 2.13	C	Recommandation non reprise dans la réglementation française (établissement de points de transition).
§ 2.19.2	B	Ces dispositions concernant le niveau d'intégrité des données ne sont pas reprises par la France.
§ 2.19.3	C	Les dispositions concernant le CRC ne sont pas reprises (la mise en conformité interviendra au plus tard le 1er juillet 2014).
§ 2.25.2	C	Dans les services d'approche et les tours de contrôle, les secondes sont affichées, cependant elles ne sont pas affichées dans les centres de contrôle en route. Il n'a pas été constaté d'utilité opérationnelle à l'affichage des secondes en centre de contrôle en route.
§ 2.26.5	C	Le règlement d'exécution (UE) n° 923/2012, règle SERA.3401, point d) 1), diffère de l'annexe 11, norme 2.26.5, de l'OACI, en ce qu'il spécifie que : «L'heure sera vérifiée à la demi-minute près au moins.»
<b>CHAPITRE 3</b>		
§ 3	C	Nouvelle disposition. Le règlement d'exécution (UE) n° 923/2012, règle SERA.8005, point b), spécifie: 1) Les clairances délivrées par les organismes de contrôle de la circulation aérienne assurent la séparation : a) entre tous les vols dans les espaces aériens de classes A et B; 2) entre les vols IFR dans les espaces aériens de classes C, D et E; 3) entre les vols IFR et les vols VFR dans un espace aérien de classe C; 4) entre les vols IFR et les vols VFR spéciaux; 5) entre les vols VFR spéciaux, sauf indication contraire de l'autorité compétente; outre ce cas, lorsque le pilote d'un aéronef le demande et que le pilote de l'autre aéronef l'approuve, pour autant que cela soit prescrit par l'autorité compétente dans les cas repris au point b) ci-dessus dans des espaces aériens de classes D et E, un vol peut obtenir une clairance pour autant qu'il maintienne sa propre séparation dans une partie spécifique du vol en-dessous de 3 050 m (10 000 ft) pendant la phase de montée ou de descente, de jour et en conditions météorologiques de vol à vue.
§ 3	C	Le règlement d'exécution (UE) n° 923/2012, règle SERA.8015, spécifie (avec l'ajout du texte souligné par rapport à la norme OACI, annexe 11, paragraphe 3.7.3.1): e) Répétition des clairances et des informations liées à la sécurité 1) L'équipage de conduite répète au contrôleur de la circulation aérienne les parties des clairances et instructions ATC communiquées en phonie qui sont liées à la sécurité. Les éléments suivants sont toujours répétés: i) clairances de route ATC; ii) clairances et instructions d'entrer sur une piste quelconque, d'y atterrir, d'en décoller, d'attendre avant la piste, de la traverser, d'y circuler en surface ou de la remonter; et iii) piste en service, calage altimétrique, codes SSR, canaux de communication nouvellement attribués, instructions de niveau, instructions de cap et de vitesse; et iv) niveaux de transition, qu'ils aient été indiqués par le contrôleur ou qu'ils figurent dans les messages ATIS.
§ 3	C	Le règlement d'exécution (UE) n° 923/2012, règle SERA.8015, point e) 2), spécifie (avec l'ajout du texte souligné par rapport à la norme OACI, annexe 11, paragraphe 3.7.3.1.1): 2) Les autres clairances ou instructions, y compris les clairances conditionnelles et instructions de roulage, sont répétées ou il en est accusé réception de manière à indiquer clairement qu'elles ont été comprises et qu'elles seront respectées.
§ 3	C	Le règlement d'exécution (UE) n° 923/2012, règle SERA.5010, spécifie : SERA.5010 Vols VFR spéciaux en zones de contrôle Des vols VFR spéciaux peuvent être autorisés à l'intérieur d'une zone de contrôle, sous réserve d'une autorisation du contrôle de la circulation aérienne (clairance ATC). A l'exception des autorisations délivrées aux hélicoptères par l'autorité compétente dans des cas particuliers tels que, entre autres, les vols effectués par les services de police, les vols médicaux, les opérations de recherche et de sauvetage ainsi que les vols de lutte contre les incendies, les conditions supplémentaires suivantes sont applicables: a) ces vols VFR spéciaux peuvent être effectués de jour uniquement, sauf autorisation contraire de l'autorité compétente; b) par le pilote: 1) hors des nuages et en vue du sol; 2) la visibilité de vol n'est pas inférieure à 1 500 m ou, pour les hélicoptères, à 800 m; 3) vitesse de 140 kts IAS, ou moins, pour permettre de voir tout autre aéronef et tout obstacle à temps pour éviter une collision; et c) un organisme du contrôle de la circulation aérienne ne délivre pas de clairance VFR spécial autorisant un aéronef à décoller d'un aérodrome situé dans une zone de contrôle, à atterrir sur cet aérodrome ou à pénétrer dans la zone de circulation ou dans le circuit de circulation de cet aérodrome lorsque les conditions météorologiques rapportées pour cet aérodrome sont inférieures aux minimums suivants: 1) la visibilité au sol n'est pas inférieure à 1 500 m ou, pour les hélicoptères, à 800 m. 2) le plafond est inférieur à 180 m (600 ft).»
§ 3.3.3 c)	C	Cette recommandation OACI n'est pas reprise dans la réglementation française.



§ 3.6.1.2	A	Le cas du transfert de contrôle entre deux organismes assurant le contrôle d'approche n'est pas décrit explicitement par l'OACI.
§ 3.9	C	Les outils utilisés par le prestataire civil français fournissent des alertes de conflit, ainsi que des avertissements d'altitude minimale de sécurité autour des principaux aéroports.
<b>CHAPITRE 4</b>		
§ 4.2.1	B	Les renseignements AIRMET sont communiqués sous la forme de cartes de prévisions de temps significatif TEMSI. La carte TEMSI France est une carte schématique du temps significatif prévu à heure fixe, où ne sont portés que les phénomènes importants et les masses nuageuses. Elle est élaborée pour les vols à basse altitude. Dans le cadre du service d'information de vol, les renseignements sur la disponibilité des services de radionavigation fournis par les constellations satellitaires ne sont pas délivrés.
§ 4.2.4	C	Ces renseignements ne sont donnés que sur demande du pilote.
§ 4.3.1.2	C	Les dispositions de l'annexe 11 sur la teneur et la séquence des messages ATIS sont appliquées, cependant il n'existe généralement pas de messages distincts pour les arrivées et les départs mais un message unique.
§ 4.3.1.4, § 4.3.2 et § 4.3.3	C	Les messages OFIS ne sont pas utilisés en France.
§ 4.3.7	C	La réglementation française n'inclut pas à l'heure actuelle les précisions apportées par l'amendement 48 (vent de l'ATIS en degrés magnétiques et indication des sections de piste auxquelles la RVR transmise s'applique).
<b>CHAPITRE 5</b>		
§ 5.4	B	En France on a ajouté : "Selon les moyens de surveillance disponibles, des dispositions équivalentes peuvent être prises." (Repérage sur carte de la position d'un aéronef en difficulté)
<b>CHAPITRE 6</b>		
§ 6.2.2.3.2, § 6.2.2.3.6, § 6.2.3.1.3, § 6.2.3.1.4	C	Il n'y a pas d'agents affectés en permanence sur les installations de télécommunication.
§ 6.2.2.3.3	C	Non repris par la France.
§ 6.2.3.5 et § 6.2.3.6	C	Disposition qu'il est prévu d'intégrer dans un amendement futur de la réglementation.
§ 6.2.4	C	Actuellement il n'existe pas de telle procédure dans les organismes d'approche.
§ 6.3.1.3	C	Disposition qu'il est prévu d'intégrer dans un amendement futur de la réglementation
§ 6.4	C	Disposition qu'il est prévu d'intégrer dans un amendement futur de la réglementation.
<b>CHAPITRE 7</b>		
§ 7.1.1.2	C	Cette recommandation n'est pas appliquée à l'heure actuelle.
§ 7.1.3.5	C	Cette recommandation n'est pas appliquée systématiquement à l'heure actuelle.
§ 7.1.3.6, § 7.1.4.6	C	Des équipements de mesure de cisaillement de vent sont en cours d'évaluation mais les aérodromes ne sont pas équipés.
§ 7.3.1	C	L'état de la constellation satellitaire pour les aides radio à la navigation n'est pas fourni. L'état opérationnel des aides visuelles indispensables n'est communiqué que lorsque l'approche est localisée sur l'aérodrome.
§ 7.4	C	Non repris par la France.
<b>APPENDICE 4</b>		
Dans la 5ème colonne ("Limitation de vitesse")	A	Une limitation de vitesse à 250 kt (VI) est imposée à tous les vols dans toutes les classes d'espace au-dessous de 3050 m (10000 ft) AMSL.

**ANNEXE 12**  
**Recherches et sauvetage**

Huitième édition à jour de l'amendement N° 18 applicable à partir du 22 novembre 2007

RÉGLEMENTATION OACI	RÉGLEMENTATION FRANÇAISE
§ 5.2.3. i)	Il incombe au centre de contrôle régional compétent et non au centre de coordination de sauvetage, d'aviser les services chargés des enquêtes sur les accidents de la phase de détresse.

<b>ANNEXE 13</b> <b>Enquêtes sur les accidents d'aviation</b>	
<b>RÉGLEMENTATION OACI</b>	<b>RÉGLEMENTATION FRANÇAISE</b>
NIL	

**ANNEXE 14  
Aérodromes**

**VOLUME 1  
CONCEPTION ET EXPLOITATION DES AERODROMES**

8ème édition à jour de l'amendement N°14 devenu applicable le 8 Novembre 2018 (non compris amendement 13-B applicable au 5 Novembre 2020)  
Les pratiques recommandées sont signalées par des astérisques (\*).

Note : Les aérodromes français relèvent soit de la réglementation européenne pour ceux disposant d'un certificat de sécurité aéroportuaire européen, dont la liste figure dans la section AD 1.5 des AIP métropole, CAR-SAM-NAM et RUN, soit de la réglementation nationale.

REGLEMENTATION O.A.C.I	CAT	REGLEMENTATION FRANÇAISE
<b>DÉFINITIONS</b>		
Pistes aux instruments Pistes avec approche de précision	B	Pour la réglementation européenne : - Le seuil minimal de visibilité de 1000 m n'est pas repris dans la définition d'une approche classique. Pour la réglementation nationale : - Une piste aux instruments est une piste dotée d'au-moins une procédure d'approche ou de départ aux instruments, - Une approche de précision est une approche en 3D basée sur une installation électronique au sol. - La différenciation Type A Type B ne fait pas partie des critères de classification. - Il n'y a pas de référence à la CAT IIIC dans les règles aérodromes nationales.
Pistes à vue	B	Les procédures d'approche aux instruments ne sont pas autorisées sur les pistes à vue.
Prolongement dégagé	C	Pour la réglementation européenne, le prolongement dégagé est sous la responsabilité de l'entité appropriée (exploitant d'aérodrome). La définition contenue dans la réglementation nationale est différente : il est précisé que le prolongement dégagé est nécessairement coaxial à la piste et adjacent à une de ses extrémités et inclut le prolongement d'arrêt lorsqu'il existe. De plus, le prolongement dégagé n'est pas attaché au contrôle de de l'autorité compétente.
<b>CHAPITRE 1</b>		
§ 1.4.1	B	La réglementation européenne s'applique aux aérodromes ouverts au public, sur lesquels sont offerts des services de transport aérien commercial, dotés d'une piste revêtue aux instruments de plus de 800 m. Ces aérodromes sont certifiés conformément à la réglementation EU, avec la possibilité d'être exemptés s'ils accueillent moins de 10 000 passagers commerciaux par an et moins de 850 mouvements de fret par an. Les aérodromes ne relevant pas de la réglementation européenne sont certifiés lorsqu'ils accueillent plus de 10 000 passagers commerciaux sur 3 années consécutives. Tous les aérodromes hors champ de l'Union Européenne sont sujets à homologation des pistes par l'Autorité Compétente.
§ 1.6.2 et 1.6.4	B	Pas de différence pour la réglementation européenne. Pour la réglementation nationale, la lettre de code reste basée sur l'envergure et la largeur du train hors-tout.
<b>CHAPITRE 2</b>		
§ 2.1.2*	C	Cette disposition n'est ni transposée dans la réglementation européenne, ni dans la réglementation nationale.
§ 2.5.3	C	Cette disposition est transposée en guide dans la réglementation européenne. Cette disposition n'est pas transposée dans la réglementation nationale.
§ 2.9.3	B	Pas de différences pour la réglementation européenne. Pour la réglementation nationale, la fréquence des inspections est basée sur d'autres critères que le chiffre de code, notamment le trafic accueilli.
§ 2.11.2*	B	Voir différences relatives aux articles 9.2 relatifs au RFFS
<b>CHAPITRE 3</b>		
§ 3.1.8*	C	Cette disposition n'est ni transposée dans la réglementation européenne, ni dans la réglementation nationale.
§ 3.1.10*	B	Pas de différence pour la réglementation européenne. Pour la réglementation nationale, le code lettre reste basé sur l'envergure et la largeur du train hors tout. De plus, la largeur des pistes code F est soumise à l'approbation de l'autorité compétente. Enfin, la largeur minimale des pistes non revêtues est de 50 m (80 m pour les pistes accueillant des planeurs).
§ 3.1.11*	B	Pas de différence pour la réglementation européenne. Pour la réglementation nationale, les critères de séparation entre pistes parallèles sont basés sur la longueur de piste et la surface de la chaussée. Des valeurs d'entraxe différentes peuvent être définies sur un aérodrome où se déroulent uniquement des vols VFR.
§ 3.2.1* et 3.2.2*	C	Pour la réglementation européenne, la disposition n'est applicable que pour les aéronefs de largeur de train hors-tout supérieure ou égale à 9 m et inférieure à 15 m. Pour la réglementation nationale, les accotements ne sont requis que pour les pistes de code E.
§ 3.2.5* et 3.2.6*	C	Pas de différence pour la réglementation européenne. Pour la réglementation nationale, l'exigence d'accotements se limite aux pistes code E et est soumise à approbation de l'autorité compétente pour les pistes de code F.
§ 3.3.1 et 3.3.2*	C	La construction d'une aire de demi-tour n'est pas systématiquement requise.
§ 3.3.4*, 3.3.5* et 3.3.6	B	Pas de différence pour la réglementation européenne. Ces dispositions ne sont pas reprises dans la réglementation nationale.
§ 3.3.9	C	Pas de différence pour la réglementation européenne. Cette norme n'est pas reprise dans la réglementation nationale.
§ 3.4.3	A	Pas de différence pour la réglementation européenne. Pour la réglementation nationale, la demi-bande doit s'étendre à 150 m de l'axe pour les pistes avec approches de précision de code 3 et 4 et 75 m pour les pistes avec approches de précision de code 1 et 2.
§ 3.4.9*	B	Pas de différence pour la réglementation européenne. Pour la réglementation nationale, la partie nivelée de la bande de piste à vue non-revêtue de code 1 s'étend sur une distance de 25 m au lieu de 30 m par rapport à l'axe de piste, sauf s'il est prévu qu'elle soit utilisée par des planeurs auquel cas elle est fixée à 40 m.
§ 3.4.12*	C	Cette disposition est transposée en guide dans la réglementation européenne. Cette disposition n'est pas transposée dans la réglementation nationale.

§ 3.5.1 et 3.5.2*	C	Pas de différence pour la réglementation européenne. Pour la réglementation nationale, l'implantation d'une aire de sécurité d'extrémité de piste n'est exigée que dans le cas d'une création ou d'un allongement de piste.
§ 3.5.4* et 3.5.6*	C	Pas de différence pour la réglementation européenne. Ces recommandations ne sont pas reprises dans la réglementation nationale.
§ 3.5.9*, 3.5.10* et 3.5.11*	C	Pas de différence pour la réglementation européenne. Ces recommandations ne sont pas reprises dans la réglementation nationale.
§ 3.8.1*	C	Pour la réglementation européenne, l'aménagement d'une aire d'emploi du radioaltimètre n'est pas obligatoire pour les pistes avec approche de CAT I. Pour la réglementation nationale, il n'est pas requis dans ce cas.
§ 3.8.3*	C	Pas de différence pour la réglementation européenne. Pour la réglementation nationale, la largeur de l'aire d'emploi du radioaltimètre pour les approches de précision de CAT III est de 60 m (30 m de part et d'autre de l'axe).
§ 3.8.4*	C	Cette disposition est transposée en guide dans la réglementation européenne. Pour la réglementation nationale, les caractéristiques des aires d'emploi du radioaltimètre sont les suivantes : - pente longitudinale moyenne inférieure en valeur absolue à 2% ; - pas de pentes locales excédant en valeur absolue 5% ; - pas de dénivellations locales de plus d'un mètre. Lorsque le sol naturel ne répond pas à ces caractéristiques, une étude spécifique est effectuée et un plan de sol artificiel peut être employé.
§ 3.9.3	B	Pas de différence pour la réglementation européenne. Pour la réglementation nationale, les marges utilisées pour le dimensionnement des voies sont fonction de l'envergure et de la largeur du train hors-tout. De plus, la marge entre roues extérieures du train principal et bord de voie est de 4,5 m sur les sections droites et courbes des taxiways destinés aux avions d'emportement inférieur à 18 m et les exigences pour les voies code F font l'objet d'une autorisation spécifique de l'autorité compétente.
§ 3.9.4*	B	Pas de différence pour la réglementation européenne. Pour la réglementation nationale : - le dimensionnement des voies est fonction de l'envergure et de la largeur du train hors-tout, - les voies de circulation code C destinées aux avions d'emportement supérieur à 18 m doivent avoir une largeur de 18 m minimum, - les voies de circulation existantes code E peuvent conserver une largeur de 22,5 m, - la largeur des voies de circulation code F font l'objet d'une autorisation spécifique de l'autorité compétente.
§ 3.9.9*	C	La réglementation européenne offre la possibilité de pentes différentes sous certaines conditions. Cette recommandation n'est pas reprise dans la réglementation nationale.
§ 3.9.12*	C	Pour la réglementation européenne, la résistance des voies de circulation doit être adaptée et non équivalente à celle de la piste. Cette recommandation n'est pas reprise par la réglementation nationale.
§ 3.13.6*	C	La réglementation européenne donne la possibilité de réduire le dégagement minimal dans le cas d'objets de hauteur limitée ou de poste restreint aux aéronefs de caractéristiques spécifiques. Cette recommandation n'est pas reprise dans la réglementation nationale.
<b>CHAPITRE 4</b>		
§ 4.1.8	B	Pas de différence pour la réglementation européenne. Disposition partiellement reprise dans la réglementation nationale : il n'existe pas de surfaces d'approche avec décalage latéral. Les trouées décalées ne sont pas prévues. La réglementation en vigueur prévoit que des trouées courbes peuvent être utilisées. De telles trouées sont retenues lorsque des procédures courbes sont inévitables (limitation de gêne sonore au-dessus d'habitants, présence d'obstacles inamovibles, etc.).
§ 4.2.3 ; § 4.2.10 ; § 4.2.19 ; § 4.2.25	B	Pas de différence pour la réglementation européenne. Pour la réglementation nationale, il est possible, dans les zones grevées de servitudes aéronautiques d'autoriser l'implantation d'installations et d'équipements concourant à la sécurité de la navigation aérienne et du transport aérien public, sous réserve qu'une étude technique démontre que la sécurité et la régularité de l'exploitation des aéronefs ne sont pas affectées et avis favorable de l'autorité compétente.
§ 4.2.8	A	Pas de différence pour la réglementation européenne. Pour la réglementation nationale, la longueur du bord intérieur de la surface d'approche est de 150 m pour les pistes avec approches classiques code 1 et 2 et de 300 m pour les pistes avec approches classiques code 3 et 4.
§ 4.2.16	A	Pour la réglementation européenne : pour les codes F, la largeur du bord intérieur de la surface intérieure d'approche et de la surface d'approche interrompue sont augmentées à 140 m quel que soit le type d'avionique des avions accueillis (Table J-1). Pour la réglementation nationale, la largeur du bord intérieur de la surface intérieure d'approche et de la surface d'approche interrompue pour les codes F sont soumises à une approbation spécifique de l'autorité compétente. De plus, la longueur du bord intérieur de la surface d'approche est de 150 m pour les pistes de précision CAT I (code 1 et 2) et de 300 m pour les pistes de précision CAT I, II et III (code 3 et 4).
§ 4.2.9 ; § 4.2.17	B	Pas de différence pour la réglementation européenne. Pour la réglementation nationale, il est spécifié que lorsqu'il y a plusieurs sections, la dernière est horizontale et sa cote altimétrique est la plus élevée des deux valeurs suivantes : - la cote altimétrique de l'origine de la trouée augmentée de 150 m ; - la cote altimétrique augmentée de 100 m du point le plus haut du terrain naturel et des obstacles qu'il supporte sous la trouée d'atterrissage.
§ 4.2.18	B	Pas de différence pour la réglementation européenne. La réglementation française permet à certains obstacles de faire saillie au-dessus des OFZ associées à des approches de CAT I dans certains cas très particuliers et sous réserve d'une étude de sécurité. Ces percements peuvent, en tant que de besoin, être accompagnés de restrictions opérationnelles.
<b>CHAPITRE 5</b>		
§ 5.1.3.1	B	Pas de différence pour la réglementation européenne. Pour la réglementation nationale, la fourniture d'un projecteur de signalisation n'est pas obligatoire. Néanmoins, des instructions opérationnelles sont fournies en cas de panne des moyens de radionavigation.
§ 5.2.1.8*	C	Pas de différence pour la réglementation européenne. Pour la réglementation nationale, le marquage sur voies de circulation non revêtues n'est pas imposé.

§ 5.2.2.2*	C	Pas de différence pour la réglementation européenne. Pour la réglementation nationale, le marquage d'identification de piste n'est pas imposé sur pistes non revêtues.
§ 5.2.3.3, 5.2.3.4, 5.2.4.5 et 5.2.5.4	B	Pas de différence pour la réglementation européenne. Pour la réglementation nationale, une configuration de balisage simplifié (par marques) est autorisée pour les pistes en enrobé noir utilisées en conditions de vol à vue ou en condition de vol aux instruments (à l'exclusion des approches de précision), et celles en béton utilisées en conditions de vol à vue uniquement, l'administration française autorise l'utilisation d'un balisage simplifié (par marques).
§ 5.2.4.3*	C	Pas de différence pour la réglementation européenne. Pour la réglementation nationale, les marques de seuil ne sont pas requises sur pistes non revêtues.
§ 5.2.4.9	B	Pas de différence pour la réglementation européenne. Pour la réglementation nationale, les marques de seuils décalés sont représentées par une à trois marques en "V".
§ 5.2.8.4* et 5.2.8.5	C	Pour la réglementation européenne, les marques axiales améliorées de voies de circulation ne sont pas obligatoires. Cette disposition n'a pas été transposée dans la réglementation nationale.
§ 5.2.13.1*	C	Pour la réglementation européenne, les marques de poste de stationnement ne sont pas obligatoires. Cette disposition n'a pas été transposée dans la réglementation nationale.
§ 5.2.13.2*	C	Cette disposition n'est transposée ni dans la réglementation européenne, ni dans la réglementation nationale.
§ 5.2.14.1* et 5.2.14.2	B	Pas de différence pour la réglementation européenne. Pour la réglementation nationale, la ligne de sécurité peut délimiter également la séparation entre l'aire de trafic et l'aire de manœuvre.
§ 5.2.16.2*	B	Pas de différence pour la réglementation européenne. La réglementation nationale permet de remplacer une marque d'obligation pour des raisons d'exploitation par une marque RUNWAY AHEAD notamment dans le cadre des doublets de piste.
§ 5.3.3.3	C	La réglementation européenne limite l'obligation d'installer un phare d'aérodrome aux aérodromes accueillant du trafic VFR de nuit uniquement. La réglementation nationale ne présente pas de différence avec l'OACI.
§ 5.3.3.6	C	Pour la réglementation européenne, la couleur des éclats des phares d'aérodrome alternant avec les éclats blancs n'est pas imposée. Pas de différence pour la réglementation nationale.
§ 5.3.3.12	B	Pas de différence pour la réglementation européenne. Pour la réglementation nationale, cette disposition est appliquée pour les nouvelles installations ; en France, certains phares d'identification déjà installés émettent des éclats lumineux blancs à la place des éclats verts.
§ 5.3.4.1 et 5.3.4.10	C	Pas de différence pour la réglementation européenne. Pour la réglementation nationale, le dispositif lumineux d'approche n'est pas imposé sur les pistes à vue et classique. De plus, sur les pistes de précision, la longueur du dispositif peut être réduite avec des minimums opérationnels adaptés. En l'absence de dispositif, des feux d'identification de seuil de piste sont installés.
§ 5.3.5.1	C	Pas de différence pour la réglementation européenne. Pour la réglementation nationale, les indicateurs visuels de pente d'approche (PAPI et APAPI) ne sont pas imposés sur les pistes accueillant des avions à turboréacteurs.
§ 5.3.5.2, 5.3.5.3 et 5.3.5.4*	A	Pas de différence pour la réglementation européenne. Pour la réglementation nationale, les dispositifs T-VASIS et AT-VASIS ne sont pas autorisés.
§ 5.3.12.2*	C	Les feux d'axe de piste ne sont pas imposés sur les pistes de précision CAT I.
§ 5.3.12.3 et 5.3.12.4*	C	Pas de différence pour la réglementation européenne. Pour la réglementation nationale, les feux d'axe de piste sont obligatoires pour les décollages par faible visibilité quand la RVR est inférieure à 250 m pour les aéronefs de catégorie A, B, C ; et 300 m pour les aéronefs de catégorie D.
§ 5.3.14.1	C	Pas de différence pour la réglementation européenne. Cette disposition n'a pas été transposée dans la réglementation nationale.
§ 5.3.15.1 et 5.3.15.2	C	L'installation de feux indicateurs de voie de sortie rapide n'est pas obligatoire dans la réglementation européenne. Cette disposition n'a pas été transposée dans la réglementation nationale.
§ 5.3.17.1	C	Pas de différence pour la réglementation européenne. Pour la réglementation nationale, les feux axiaux de voie de circulation ne sont systématiquement requis que dans le cas d'une utilisation par RVR inférieure à 150 m.
§ 5.3.17.2*	C	Pas de différence pour la réglementation européenne. Cette recommandation n'a pas été transposée dans la réglementation nationale.
§ 5.3.17.13*, 5.3.17.15*, 5.3.17.19 et 5.3.17.20*	B	Pour la réglementation européenne, les espacements de 60 m entre les feux axiaux de voie de circulation ne sont pas admis. Pour la réglementation nationale, l'espacement de ces feux répond à d'autres critères tels que la RVR et la proximité de la piste.
§ 5.3.19.2*	C	Pour la réglementation européenne, les feux d'aire de demi-tour sur piste peuvent être omis si un guidage suffisant est fourni par les feux de bords de voie de circulation et un marquage axial. La réglementation française n'exige pas systématiquement l'apposition de feux d'aire de demi-tour sur une piste utilisée de nuit.
§ 5.3.20.1 et 5.3.20.2	C	Pas de différence pour la réglementation européenne. Pour la réglementation nationale, l'installation de barres d'arrêt n'est obligatoire que pour les voies desservant les pistes utilisées pour les approches de précision de CAT II et III et décollages par RVR inférieure à 150 m.
§ 5.3.22.1*	C	L'installation de feux de sortie pour poste de dégivrage/antigivrage n'est pas obligatoire dans la réglementation européenne. Cette recommandation n'a pas été transposée dans la réglementation nationale.
§ 5.3.24.1*	C	Pour la réglementation européenne, l'installation de feux d'éclairage des aires de trafic n'est pas obligatoire sur les aires de dégivrage/antigivrage. Pour la réglementation nationale, l'installation de feux d'éclairage des aires de trafic n'est pas requise.
§ 5.3.24.4*	C	Pas de différence pour la réglementation européenne. Cette recommandation n'a pas été transposée dans la réglementation nationale.
§ 5.3.25.1	C	Pas de différence pour la réglementation européenne. La réglementation nationale ne décrit pas les cas dans lesquels l'installation d'un système de guidage visuel pour l'accostage est exigée.
§ 5.3.26.1*	C	Pas de différence pour la réglementation européenne. La réglementation nationale ne décrit pas les cas dans lesquels l'installation d'un système perfectionné de guidage visuel pour l'accostage est exigée.

§ 5.3.27.1*	C	Pas de différence pour la réglementation européenne. Cette recommandation n'a pas été transposée dans la réglementation nationale.		
§ 5.3.28.2*	C	Pas de différence pour la réglementation européenne. Cette recommandation n'a pas été transposée dans la réglementation nationale ; les feux de point d'attente sur voie de service ne sont requis que lorsque la piste est utilisée en dessous de 350 m de RVR.		
§ 5.3.29.1*	C	Pas de différence pour la réglementation européenne. Cette disposition n'est pas transposée dans la réglementation nationale. Toutefois, la protection contre les incursions est assurée par RVR < 550 m ou en LVP par l'installation de barres d'arrêt permanentes qui interdisent l'accès à toutes les voies inutilisables.		
§ 5.4.1.7	C	Pas de différence pour la réglementation européenne. Pour la réglementation nationale, l'éclairage des panneaux de signalisation destinés à être utilisés de nuit, peut être omis si le panneau est rétro-réfléchissant sur les pistes de code 3 ou 4 avec approche exploitées à vue.		
§ 5.4.2.8	C	Pas de différence pour la réglementation européenne. Pour la réglementation nationale, un seul panneau d'obligation est requis côté gauche pour les pistes à vue.		
§ 5.4.2.15	B	Pas de différence pour la réglementation européenne. Pour la réglementation nationale, le panneau CAT II/III n'est pas utilisé et le panneau CAT III est installé au point d'arrêt combiné CAT II/III.		
§ 5.4.2.18	B	Pas de différence pour la réglementation européenne. L'inscription CAT II ou CAT III est toujours placée le plus près de la voie de circulation, l'indicatif de la piste, figurant à l'extérieur. <table border="1" style="margin-left: auto; margin-right: auto;"><tr><td style="padding: 2px;">20-02 CAT III</td><td style="padding: 2px;">CAT III 20-02</td></tr></table> Panneau côté gauche    Panneau côté droit	20-02 CAT III	CAT III 20-02
20-02 CAT III	CAT III 20-02			
§ 5.4.3.4	C	Pas de différence pour la réglementation européenne. Pour la réglementation nationale, les panneaux indicateurs de dégagement de piste ne sont prévus que sur les pistes avec approche de précision de CAT II ou III, ou pour les décollages par faible visibilité pour indiquer à un pilote qu'il franchit la limite de bande ou de l'aire critique ILS/MLS.		
§ 5.4.3.20	B	Pas de différence pour la réglementation européenne. Pour la réglementation nationale, les panneaux indicateurs de décollage depuis une intersection sont installés du côté du sens du décollage.		
§ 5.4.3.29	B	Pas de différence pour la réglementation européenne. Pour la réglementation nationale, les inscriptions de ces panneaux indiqueront la valeur de la distance restant jusqu'à l'extrémité de piste (TORA) exprimée en mètres mais la lettre 'm' de l'unité n'est pas affichée. L'indicatif de la piste peut être mentionné également.		
<b>CHAPITRE 6</b>				
<b>Note : l'application de la réglementation européenne se limite à l'emprise des aérodromes.</b>				
§ 6.1.1.10* et § 6.1.2.3*	B	La réglementation européenne a transposé cette disposition en guide. Pour la réglementation nationale, seuls sont balisés les fils et les câbles qui dépassent une certaine hauteur (variable en fonction de leur emplacement). Les caractéristiques de balisage (marques, feux, balises) sont établies selon des critères plus détaillés que les prescriptions de la recommandation 6.1.1.10. Le balisage lumineux de jour n'est pas systématiquement requis.		
§ 6.2.1.2	B	Pas de différence pour la réglementation européenne. Pour la réglementation nationale, le fonctionnement des feux BI de types A, B et E est étendu au crépuscule pour tous les obstacles et de jour également pour les éoliennes. Les feux MI A ne sont pas utilisés la nuit. Pour le balisage nocturne de certaines éoliennes situées au sein d'un parc, il est possible d'utiliser des feux rouges à éclats de 200 cd qui ne sont pas prévus par l'OACI. Seules les exigences minimales du tableau 6-3 ("répartition lumineuse des feux HI et MI") sont applicables. Les "recommandations" du tableau 6-3 ne sont pas requises.		
§ 6.2.2.1	B	Pour la réglementation européenne, le balisage des véhicules ne concerne que ceux se déplaçant sur l'aire de manœuvre. Pour la réglementation nationale, les conditions de balisage des véhicules sur l'aire de manœuvre sont fixées par les autorités locales et incluent les dispositions communes aux véhicules incendies et de service.		
§ 6.2.2.7	C	Pas de différence pour la réglementation européenne. Pour la réglementation nationale, des feux de moindre intensité peuvent être utilisés sur les véhicules d'escorte "follow-me".		
§ 6.2.2.8	C	Pas de différence pour la réglementation européenne. Pour la réglementation nationale, il n'y a pas d'exigences de balisage pour les objets à mobilité limitée, comme les passerelles télescopiques.		
§ 6.2.3.4*	B	Pas de différence pour la réglementation européenne. Pour la réglementation nationale, lorsque le balisage par marques est constitué d'une couleur unique, cette couleur est le jaune pour le cas des obstacles situés à proximité d'une piste dont la projection orthogonale sur un plan vertical quelconque mesure moins de 1,5 m dans ses deux dimensions.		
§ 6.2.3.7*	B	Pas de différence pour la réglementation européenne. Pour la réglementation nationale, les fanions sont de couleur rouge ou comprennent deux sections triangulaires, l'une rouge et l'autre blanche.		
§ 6.2.3.18*	B	La disposition est transposée en guide dans la réglementation européenne. Pour la réglementation nationale, il est prévu de pouvoir adapter le balisage, notamment de le réduire en cas de risque de gêne visuelle pour les pilotes, toutefois le type de balisage à utiliser n'est pas spécifié (décision au cas par cas des autorités compétentes militaires et/ou civile).		
§ 6.2.3.20*	B	Pas de différence avec la réglementation européenne. Pour la réglementation nationale, par défaut, le balisage par feux BI est prévu pour les obstacles de moins de 45 m. Il est prévu de pouvoir renforcer le balisage dans des situations particulières. Le besoin est évalué au cas par cas par les autorités militaires et civiles compétentes.		
§ 6.2.3.26	C	Pas de différence avec la réglementation européenne. Disposition non reprise dans la réglementation nationale. Les feux MI de type C ne sont utilisés que pour le balisage nocturne de certaines éoliennes situées au sein d'un parc.		

§ 6.2.3.30*	B	La partie de la spécification concernant la couleur a été partiellement transposée en tant que guide dans la réglementation européenne. Pour la réglementation nationale, il est prévu de pouvoir adapter le balisage, notamment de le réduire en cas de risque de gêne visuelle pour les pilotes, toutefois le type de balisage à utiliser n'est pas spécifié (décision au cas par cas des autorités compétentes militaire et/ou civile).
§ 6.2.3.33	C	Pas de différence avec la réglementation européenne. Disposition non reprise dans la réglementation nationale. Les feux MI de type C ne sont utilisés que pour le balisage nocturne de certaines éoliennes situées au sein d'un parc.
§ 6.2.4.2*	B	Pas de différence avec la réglementation européenne applicable sur les aérodromes ou dans les zones sous contrôle des exploitants d'aérodrome. Pour la réglementation nationale, les éoliennes peuvent, en plus du blanc, être peintes en gris avec un facteur minimal de luminance supérieur ou égal à 0,4. Cette couleur doit être apposée sur la totalité des aérogénérateurs. Des marques rouges ou oranges additionnelles sont requises pour les éoliennes en mer.
§ 6.2.4.3* et 6.2.4.5*	C	Pas de différence pour la réglementation européenne. La réglementation française est conforme aux dispositions de cette recommandation à l'exception des points e)-ii et e)-iii : le 2ème feu n'est pas requis et les feux intermédiaires sont des feux faible intensité de type B. Des feux rouges à éclats de 200 cd peuvent être utilisés pour le balisage nocturne de certaines éoliennes situées au sein d'un parc. 6.2.4.3.b) : Des espacements maximaux différents de 900 m entre les feux MI sont prescrits par la réglementation française, en fonction du type de balisage (nocturne/diurne), du type de parc éolien (terrestre, maritime), et de la hauteur des éoliennes (inférieure ou supérieure à 150 m). Ces espacements varient entre 500 m et 2 000 m.
§ 6.2.5.1*	C	Pas de différence pour la réglementation européenne. Pour la réglementation nationale, tous les pylônes ne sont pas nécessairement colorés.
§ 6.2.5.2*	C	Pas de différence pour la réglementation européenne. Pour la réglementation nationale, le marquage des pylônes qui supportent les fils peut être omis dans le cas des pylônes éclairés de jour par des feux d'obstacle à moyenne intensité.
§ 6.2.5.11*	B	La disposition est transposée en guide dans la réglementation européenne applicable dans l'emprise et dans les zones sous contrôle de l'exploitant d'aérodrome. Pour la réglementation nationale, il est prévu de pouvoir adapter le balisage, notamment de le réduire en cas de risque de gêne visuelle pour les pilotes, toutefois le type de balisage à utiliser n'est pas spécifié.
<b>CHAPITRE 8</b>		
§ 8.1.7	C	Pas de différence pour la réglementation européenne. Pour la réglementation nationale, un temps de communication de l'alimentation électrique auxiliaire de 1 seconde est requis en dessous de 400 m de RVR de jour et 800 m de RVR de nuit.
§ 8.2.3	C	Pas de différence pour la réglementation européenne. Pour la réglementation nationale, lorsqu'une piste qui fait partie d'un itinéraire normalisé de circulation à la surface est dotée d'un balisage lumineux de piste et d'un balisage lumineux de voie de circulation, il n'est pas spécifié que les circuits électriques soient couplés de manière à supprimer le risque d'allumage simultané des deux formes de balisage.
<b>CHAPITRE 9</b>		
§ 9.2.2	C	La réglementation européenne ne prévoit pas la mise à disposition de services de sauvetage et de matériel d'incendie spécialisés appropriés au danger ou au risque. La réglementation nationale prévoit des exigences spécifiques uniquement pour les étendues d'eau ("lacs", "mers") et non pour les marécages et autres milieux difficiles.
§ 9.2.4*	C	Les réglementations européennes et françaises prévoient la réduction d'une catégorie du niveau de protection assurée sur un aérodrome lorsque le nombre de mouvements d'un avion de la classe la plus élevée qui utilise normalement l'aérodrome est inférieur à 700 pendant les trois mois consécutifs de plus fort trafic.
§ 9.2.5	C	Pas de différence pour la réglementation européenne. Pour la réglementation nationale, pour les aéronefs effectuant du transport exclusif de fret ou de courrier, la longueur hors tout divisée par trois sert de base au calcul. De plus, pour préciser la notion d'avions qui utilisent normalement l'aérodrome, un seuil de 24 mouvements d'aéronefs sur les trois mois consécutifs de plus fort trafic l'année antérieure est utilisé.
§ 9.2.8*	C	Pas de différence pour la réglementation européenne. La réglementation française ne demande pas d'agent principal pour les aérodromes de niveaux 1 et 2.
§ 9.2.11	C	Pas de différence pour la réglementation européenne. Pour la réglementation nationale, les aérodromes de niveau de protection RFFS 1 disposent de 50 kg d'agent complémentaire, les aérodromes de niveau de protection RFFS 2 disposent de 250 kg d'agent complémentaire.
§ 9.2.13	C	Pas de différence pour la réglementation européenne. Pour la réglementation nationale, les quantités d'eau sont données en fonction de la catégorie RFFS, sans majoration.
§ 9.2.27 et 9.2.28*	C	Pas de différence pour la réglementation européenne. Pour la réglementation nationale, l'objectif opérationnel du service est un délai d'intervention de 3 minutes maximum à chaque extrémité de la piste.
§ 9.2.29*	C	Les réglementations européenne et française ne prévoient pas de temps de réponse inférieur à 3 minutes pour atteindre toute autre partie de l'aire de mouvement.
§ 9.2.41*	C	Pas de différence pour la réglementation européenne. Pour la réglementation nationale, il n'est pas prévu la mise en œuvre d'un véhicule spécifique destiné au service de sauvetage et de lutte contre l'incendie des aéronefs pour les aérodromes de niveau RFFS 1.
§ 9.2.44*	C	Pas de différence pour la réglementation européenne. Pour la réglementation nationale, il n'est pas prévu la mise en œuvre de personnel RFFS pour les aérodromes de niveau RFFS 1.
§ 9.2.45*	C	En réglementation européenne, l'analyse des ressources nécessaires aux tâches afin de déterminer l'effectif minimal est reprise en guide. Pour la réglementation nationale, l'effectif RFFS par catégorie est fixé réglementairement.
§ 9.2.46	C	Pas de différence pour la réglementation européenne. La réglementation nationale ne prévoit l'utilisation d'un équipement respiratoire que sur les aérodromes de catégorie 3 ou supérieure.



§ 9.3.1* et 9.3.2*	C	Pour la réglementation européenne, les spécifications relatives à l'enlèvement des aéronefs sont reprises en guide. La réglementation nationale prévoit que l'exploitant d'aéronef soit responsable de l'enlèvement de son aéronef.
§ 9.5.1 à 9.5.3	C	Cette disposition n'a été transposée ni dans la réglementation européenne, ni dans la réglementation nationale applicable aux aérodromes.
§ 9.5.7	C	Les réglementations européenne et française ne prévoient pas qu'une surveillance visuelle des postes de stationnement d'aéronefs soit effectuée pour s'assurer que les déagements recommandés soient garantis.
§ 9.8.7* et 9.8.8*	C	Le radar de surface pour aire de manœuvre n'est pas requis systématiquement.
§ 9.9.4	C	Pour la réglementation européenne, la présence d'équipement d'aide à la navigation aérienne après l'extrémité de piste peut être acceptée après une étude de sécurité. Pour la réglementation nationale, cette spécification ne s'applique qu'aux créations et allongements de piste.
§ 9.10.1		Pas de différence pour la réglementation européenne. Pour la réglementation nationale, les clôtures adaptées destinées à empêcher l'accès de l'aire de mouvement aux animaux sont exigées en fonction du risque.
§ 9.10.5		Cette recommandation a été transposée en guide dans la réglementation européenne. Cette recommandation n'a pas été transposée en réglementation nationale.
§ 9.11		Cette recommandation n'a été transposée ni dans la réglementation européenne, ni dans la réglementation nationale.
<b>CHAPITRE 10</b>		
§ 10.2.3 et 10.2.7	C	Pour la réglementation européenne, les minima de frottements sont définis en guide. Pas de différence pour la réglementation nationale.
§ 10.3.1 à 10.3.3*	C	Pas de différence pour la réglementation européenne. Pour la réglementation nationale, le retrait des contaminants sur les pistes, voies de circulation et aires de trafic (neige, glace, eau stagnante, poussière...) pour éliminer le risque d'accumulation fait l'objet de recommandations.
§ 10.3.5*	C	Les spécifications relatives à l'utilisation des agents chimiques destinés à enlever la glace et la gelée n'ont pas été transposées dans les réglementations européenne et française.
§ 10.5.1	C	Pas de différence pour la réglementation européenne. Pour la réglementation nationale, les dispositions portant sur l'intensité moyenne du faisceau principal des feux de piste sont des recommandations inscrites en guide.

**ANNEXE 14**  
**Hélistation**

**VOLUME 2**  
**CONCEPTION ET EXPLOITATION DES HELISTATIONS**

2ème édition à jour de l'amendement N° 3 applicable à partir du 25 novembre 2004

REGLEMENTATION O.A.C.I	CAT	REGLEMENTATION FRANÇAISE
Aire de prise de contact et d'envol	B	Autre moyen de conformité: En France, l'aire de prise de contact et d'envol (TLOF) a la définition suivante : "Aire portante sur laquelle un hélicoptère peut effectuer une prise de contact ou se mettre en stationnaire."
Hélistation	B	Autre moyen de conformité : En France, une hélistation est un aérodrome destiné à recevoir exclusivement les hélicoptères.
<b>CHAPITRE 2</b>		
§ 2.1.2 et § 2.1.3	C	Dispositions non reprises
§ 2.2.2	C	Dispositions non reprises
§ 2.4.3	C	Disposition non reprise : Les coordonnées géographiques des points axiaux des voies de circulation ne sont pas publiées pour le moment.
§ 2.4.5	C	Dispositions non reprises
<b>CHAPITRE 3</b>		
§ 3.1.2	C	Disposition partiellement reprise : Les spécifications relatives aux "hydro hélistations" ne sont pas traitées dans la réglementation française.
§ 3.1.21	C	Disposition non reprise
§ 3.1.27	C	Disposition partiellement reprise : cette disposition ne s'applique pas pour les accotements en France.
§ 3.1.29 § 3.1.37	B	Autre moyen de conformité : La réglementation française fait référence au diamètre du rotor pour la largeur hors tout de l'hélicoptère.
§ 3.2.2	B	Autre moyen de conformité : En France, le dimensionnement d'une FATO sur une hélistation en terrasse est également prévu pour les FATO destinées à être utilisées par des hélicoptères exploités en classe de performances 3.
§ 3.2.4	C	Disposition partiellement reprise : La seconde partie de la norme ne fait l'objet que d'une recommandation.
§ 3.2.10	C	disposition non reprise
§ 3.3 Héliplate-formes	D	Sans objet : Il n'existe pas d'héliplate-forme en France.
§ 3.4 Hélistations sur navires	C	Disposition non reprise : La réglementation française ne traite pas des hélistations sur navire.
<b>CHAPITRE 4</b>		
§ 4.1.5	B	Autre moyen de conformité : La France utilise le terme surfaces latérales pour les surfaces de transition.
§ 4.1.48 § 4.1.19 § 4.1.20	C	Disposition partiellement reprise : Ces spécifications ne sont que des recommandations dans la réglementation française.
§ 4.1.21 à § 4.1.25	D	Sans objet : Il n'existe pas d'héliplate-forme en France.
§ 4.2.2	B	Autre moyen de conformité : Lorsqu'une approche directe classique est prévue aux deux extrémités, la surface intérieure peut être supprimée après étude. Dans ce cas particulier, la surface conique est remplacée par la continuation de la surface latérale.
§ 4.2.6	B	Autre moyen de conformité : Il est possible, dans les zones grévées de servitudes aéronautiques d'autoriser l'implantation d'installations et d'équipements concourant à la sécurité de la navigation aérienne et du transport aérien public, après avis préalable d'une commission spécifique et sous réserve qu'une étude technique démontre que la sécurité et la régularité de l'exploitation des hélicoptères ne sont pas affectées. La réalisation de l'étude est obligatoire, et les objets sont limités aux seuls installations et équipements concourant à la sécurité de la navigation aérienne et du transport aérien public.
§ 4.2.8	C	Disposition partiellement reprise : La réglementation française prévoit la possibilité de trouée unique.
§ 4.2.10	C	Disposition partiellement mise en œuvre : Les hélistations d'hôpitaux font l'objet d'une étude particulière.
§ 4.2.11	C	Disposition partiellement reprise : La réglementation française prévoit la possibilité de trouée unique.
§ 4.2.12 à § 4.2.18	D	Sans objet : Il n'existe pas d'héliplate-forme en France.
§ 4.2.19 à § 4.2.22	C	Dispositions non reprises : La réglementation française ne traite pas des hélistations sur navire.
<b>CHAPITRE 5</b>		
§ 5.1.1.1 § 5.1.1.2 § 5.1.1.4 § 5.1.1.7	C	Dispositions partiellement reprises : Ces dispositions ne sont que des recommandations dans la réglementation française.
§ 5.1.2.1 à § 5.1.2.3	C	Dispositions non reprises : La réglementation française ne prévoit pas de dispositions concernant les marques d'hélitreuilage.
§ 5.2.2.1 à § 5.2.2.5	C	Dispositions partiellement reprises : Ces dispositions ne sont que des recommandations dans la réglementation française.
§ 5.2.3.3	C	Disposition partiellement reprise : Cette disposition n'est qu'une recommandation dans la réglementation française.
§ 5.2.4.1 à § 5.2.4.5	C	Dispositions partiellement reprises : Ces dispositions ne sont que des recommandations dans la réglementation française.
§ 5.2.5.2 § 5.2.5.3	C	Dispositions partiellement reprises : Ces dispositions ne sont que des recommandations dans la réglementation française.
§ 5.2.6.2 à § 5.2.6.3	C	Dispositions partiellement reprises : Ces dispositions ne sont que des recommandations dans la réglementation française.
§ 5.2.7.1	D	Sans objet : Il n'existe pas d'héliplate-forme en France.

§ 5.2.7.3 § 5.2.7.4	C	Dispositions partiellement reprises : Ces dispositions ne sont que des recommandations dans la réglementation française.
§ 5.2.8.2	C	Disposition partiellement reprise : Cette disposition n'est qu'une recommandation dans la réglementation française.
§ 5.2.8.3 § 5.2.8.4	C	Dispositions partiellement reprises : Ces dispositions ne sont que des recommandations dans la réglementation française.
§ 5.2.8.5	D	Sans objet- Il n'existe pas d'héliplate-forme en France.
§ 5.2.9.3 § 5.2.9.5	C	Disposition partiellement reprise : Cette disposition n'est qu'une recommandation dans la réglementation française.
§ 5.2.10.1 à § 5.2.10.5	D	Sans objet : Il n'existe pas d'héliplate-forme en France.
§ 5.2.12.2 à § 5.2.12.4	C	Dispositions partiellement reprises : Ces dispositions ne sont que des recommandations dans la réglementation française.
§ 5.2.13.2 à § 5.2.13.4	C	Dispositions partiellement reprises : Ces dispositions ne sont que des recommandations dans la réglementation française.
§ 5.3.2.2 à § 5.3.2.4	C	Dispositions partiellement reprises : Ces dispositions ne sont que des recommandations dans la réglementation française.
§ 5.3.3.2 § 5.3.2.5 § 5.3.3.7	C	Dispositions partiellement reprises : Ces dispositions ne sont que des recommandations dans la réglementation française.
§ 5.3.4.2 à § 5.3.4.16	C	Dispositions partiellement reprises : Ces dispositions ne sont que des recommandations dans la réglementation française.
§ 5.3.4.17	C	Disposition non reprise
§ 5.3.4.18 § 5.3.4.19	C	Dispositions partiellement reprises : Ces dispositions ne sont que des recommandations dans la réglementation française.
§ 5.3.5.2 § 5.3.5.3	C	Dispositions partiellement reprises : Ces dispositions ne sont que des recommandations dans la réglementation française.
§ 5.3.5.5 à § 5.3.5.8	C	Dispositions partiellement reprises : Ces dispositions ne sont que des recommandations dans la réglementation française.
§ 5.3.5.10 § 5.3.5.11	C	Dispositions partiellement reprises : Ces dispositions ne sont que des recommandations dans la réglementation française.
§ 5.3.5.13 à § 5.3.5.20	C	Dispositions partiellement reprises : Ces dispositions ne sont que des recommandations dans la réglementation française.
§ 5.3.5.22 § 5.3.5.26	C	Dispositions partiellement reprises : Ces dispositions ne sont que des recommandations dans la réglementation française.
§ 5.3.5.23 à § 5.3.5.25	C	Dispositions non reprises
§ 5.3.6.1	C	Disposition partiellement reprise : Cette disposition n'est qu'une recommandation dans la réglementation française. Les feux peuvent être omis si la TLOF et la FATO sont en totale coïncidence.
§ 5.3.6.2	C	Disposition partiellement reprise : Cette disposition n'est qu'une recommandation dans la réglementation française. Dans le cas d'une trouée unique, l'administration française recommande d'utiliser des feux de couleur rouge sur le côté de la FATO opposé à cette trouée.
§ 5.3.6.3	C	Disposition partiellement reprise : Cette disposition ne n'est qu'une recommandation dans la réglementation française.
§ 5.3.7.2 § 5.3.7.3	C	Dispositions partiellement reprises : Ces dispositions ne sont que des recommandations dans la réglementation française.
§ 5.3.8.1 à § 5.3.8.3	C	Dispositions partiellement reprises : Ces dispositions ne sont que des recommandations dans la réglementation française.
§ 5.3.8.5 à § 5.3.8.7	C	Dispositions partiellement reprises : Ces dispositions ne sont que des recommandations dans la réglementation française.
§ 5.3.8.8	D	Sans objet : Il n'existe pas d'héliplate-forme en France.
§ 5.3.8.9 § 5.3.8.10	C	Dispositions partiellement reprises : Ces dispositions ne sont que des recommandations dans la réglementation française.
§ 5.3.8.12 à § 5.3.8.14	C	Dispositions partiellement reprises : Ces dispositions ne sont que des recommandations dans la réglementation française. La réglementation française recommande des panneaux de couleur jaune.
§ 5.3.8.16 § 5.3.8.17	C	Dispositions non reprises
§ 5.3.8.20	C	Disposition partiellement reprise : Cette disposition n'est qu'une recommandation dans la réglementation française.
§ 5.3.8.23	C	Disposition partiellement reprise : Cette disposition n'est qu'une recommandation dans la réglementation française.
§ 5.3.9.1 à § 5.3.9.4	C	Dispositions non reprises : Il n'y a pas de dispositions concernant les aires d'hélitreillage dans la réglementation française.
§ 5.3.12.1 § 5.3.12.2	C	Dispositions partiellement reprises : Ces dispositions ne sont que des recommandations dans la réglementation française.
<b>CHAPITRE 6</b>		
§ 6.1.1 à § 6.1.10	B	Autre moyen de conformité : La réglementation française rend obligatoire un niveau minimal de protection incendie assuré sur les hélistations en surface par une dotation de 50 kg de poudre ou équivalent et sur les hélistations en terrasse par une dotation de 250 kg de poudre ou équivalent.

**ANNEXE 15**  
**Service d'information aéronautique**

**Seizième édition à jour de l'amendement N° 40 applicable depuis le 8 novembre 2018**

Catégories de différences :

- A : Réglementation nationale plus contraignante ou allant au-delà des prescriptions de l'OACI.
- B : Réglementation nationale différente en nature et en caractère ou proposant des moyens de conformité différents.
- C : Réglementation nationale moins contraignante que l'OACI ainsi que les dispositions partiellement ou non mises en œuvre.

Note.- Les différences listées ci-après sont indiquées par rapport à la 16ème et dernière édition de l'Annexe 15. Toutefois, la réglementation française actuellement applicable transpose la quinzième édition de l'Annexe 15 jusqu'à l'amendement 39-A, dans l'attente de l'entrée en vigueur de la réglementation européenne relative aux services d'information aéronautique et à la gestion de l'information aéronautique (AIS/AIM) au sein du règlement 2017/373\*.

\* Règlement d'exécution (UE) 2017/373 de la Commission du 1er mars 2017 établissant des exigences communes relatives aux prestataires de services de gestion du trafic aérien et de services de navigation aérienne ainsi que des autres fonctions de réseau de la gestion du trafic aérien, et à leur supervision.

REGLEMENTATION O.A.C.I.	CAT	REGLEMENTATION FRANCAISE
<b>CHAPITRE 1 - Définitions</b>		
§ 1.1 Hélistation	B	La France distingue les termes Hélistations et Hélistraces : - Hélistations : aérodromes équipés pour recevoir exclusivement les hélicoptères. - Hélistraces : emplacements situés en dehors des aérodromes. Les hélistations et les hélistraces peuvent être situées à terre ou en mer.
<b>CHAPITRE 2 – Responsabilités et fonctions</b>		
§2.1.4	C	La mise en œuvre effective de cette norme ne peut être assurée actuellement. Par conséquent, la qualité des données figurant dans les AIP fournies par la France peut ne pas être conforme aux spécifications de la section 3.2 de l'Annexe 15 et de l'appendice 1 des Procédures pour les services de navigation aérienne — Gestion de l'information aéronautique (PANS-AIM, Doc 10066), ainsi qu'aux dispositions de l'annexe IV, partie A, au règlement (UE) n° 73/2010. Toutefois, le niveau de qualité des données est jugé suffisant pour permettre leur utilisation opérationnelle.
<b>CHAPITRE 5 – Produits et services d'information aéronautique</b>		
§ 5.3.2.1 et 5.3.2.2 - recommandations	B	La France fournit un sous-ensemble des données de l'AIP au format numérique.
§5.3.3.3.2 et 5.3.3.4.3	C	Les données numériques de terrain et d'obstacles sont disponibles pour la zone 1, sauf pour les collectivités de Saint Martin, de Saint-Barthélemy, et de Wallis-et-Futuna. Cependant, ces données ne sont pas conformes à toutes les spécifications applicables des PANS-AIM, appendices 1 et 8, notamment en matière d'exhaustivité, de précision, de structure et d'attributs. Les utilisateurs des données doivent donc soigneusement évaluer les ensembles de données disponibles afin de déterminer si les produits conviennent à l'emploi prévu.
§5.3.3.3.3 ; 5.3.3.3.4 ; 5.3.3.4.4 ; 5.3.3.4.5 et 5.3.3.4.6	C	Les données numériques de terrain et d'obstacles pour la zone 2 ne sont pas exigées pour tous les aérodromes utilisés régulièrement par l'aviation civile internationale. Ces données sont exigées pour les aérodromes suivants depuis le 12 novembre 2015 : FMEE : La Réunion-Roland Garros, LFBD : Bordeaux-Mérignac, LFBO : Toulouse-Blagnac, LFBP : Pau-Pyrénées, LFBZ : Biarritz -Pays-Basque, LFLC : Clermont-Ferrand-Auvergne, LFLI : Lyon-Saint-Exupéry, LFML : Marseille-Provence, LFMN : Nice-Côte d'azur, LFMT : Montpellier-Méditerranée, LFPO : Paris-Orly, LFPG : Paris-Charles-de-Gaulle, LFRS : Nantes-Atlantique, LFST : Strasbourg-Entzheim, LFSB : Bâle-Mulhouse, NTAA : Tahiti-Faa'a, TFFF : Martinique-Aimé Césaire, TFFR : Pointe-à-Pitre-Le Raizet. Elles sont également exigées pour les aérodromes suivants d'ici le 7 novembre 2019 : LFKB : Bastia-Poretta, LFKJ : Ajaccio-Napoléon Bonaparte, LFOB : Beauvais-Tillé, LFPB : Paris-le-Bourget, LFQQ : Lille-Lesquin, LFRB : Brest-Bretagne, NWWW : Nouméa-La Tontouta
§ 5.3.3.3.7 et 5.3.3.4.9 recommandations	C	Les données numériques de terrain et d'obstacles pour la zone 3 ne sont pas exigées.
§5.3.4.2 - recommandation	C	La fourniture d'ensembles de données cartographiques d'aérodrome n'est pas requise
§5.3.5.2 - recommandation	C	La fourniture d'ensembles de données de procédures de vol aux instruments n'est pas requise.
<b>CHAPITRE 6 – Mise à jour de l'information aéronautique</b>		
§ 6.2.6 - recommandation	C	Il n'est pas exigé que le système régularisé (AIRAC) soit utilisé pour la fourniture de l'information relative aux circonstances énumérées au 6.2.6.
§6.3.2.3.v)	B	La France ne publie pas de NOTAM pour diffuser les renseignements concernant des observations ou prévisions de phénomène de météorologie de l'espace.

<b>ANNEXE 16</b> <b>Protection de l'environnement</b>	
<b>REGLEMENTATION OACI</b>	<b>REGLEMENTATION FRANÇAISE</b>
NIL	

**ANNEXE 17**  
**Sureté**

**RÉGLEMENTATION OACI**

**RÉGLEMENTATION FRANÇAISE**

NIL

<b>ANNEXE 18</b> <b>Sécurité du transport aérien des marchandises dangereuses</b> <b>4ème édition à jour de l'amendement N° 12</b>		
<b>RÉGLEMENTATION O.A.C.I.</b>	<b>CAT</b>	<b>RÉGLEMENTATION FRANÇAISE</b>
§ 2.1.1 et § 2.1.2	A	Plus exigeant. Le Règlement (UE) 965/2012 étend le champ d'application à toutes les opérations, y compris le transport intérieur.
§ 9.6.1 et § 9.6.2	A	Plus exigeant. Les informations à notifier sont précisées dans les AMC au règlement (UE) n° 965/2012.
§ 10.2.1	C	Partiellement mis en œuvre. Les opérateurs non commerciaux qui ne transportent pas de marchandises dangereuses ne sont pas tenus d'obtenir l'approbation de leur programme de formation sur les marchandises dangereuses.
§ 12.1	C	Partiellement mis en œuvre. Le règlement (UE) 2015/1018 du 29 juin 2015 établissant une liste classant les événements de l'aviation civile devant obligatoirement être déclarés (conformément au règlement (UE) n° 376/2014) n'est pas entièrement conforme à ce qui est indiqué dans les instructions techniques.

**PANS-ATM**

Seizième édition à jour de l'amendement N° 8 en vigueur le 10 novembre 2016

**RÉGLEMENTATION OACI**  
**RÉF : PANS-ATM**

**RÉGLEMENTATION FRANÇAISE**  
**Réf : RÉGLEMENTATION DE LA CIRCULATION AÉRIENNE**

**DOC 4444**  
**Gestion du trafic aérien**  
**Procédures pour les services de navigation aérienne**

La réglementation de la circulation aérienne applicable en France procède des textes européen et nationaux suivants :

- le règlement d'exécution (UE) 2017/373 de la Commission du 1er mars 2017 établissant des exigences communes relatives aux prestataires de services de gestion du trafic aérien et de services de navigation aérienne ainsi que des autres fonctions de réseau de la gestion du trafic aérien, et à leur supervision ;

- le règlement d'exécution (UE) n° 923/2012 de la Commission du 26 septembre 2012 établissant les règles de l'air communes et des dispositions opérationnelles relatives aux services et procédures de navigation aérienne ;

- l'arrêté du 11 décembre 2014 relatif à la mise en œuvre du règlement d'exécution (UE) n° 923/2012 ;

- l'arrêté du 4 mars 2022 établissant des règles applicables aux prestataires de services de la circulation aérienne.

Les différences significatives entre ces deux référentiels seront disponibles prochainement.

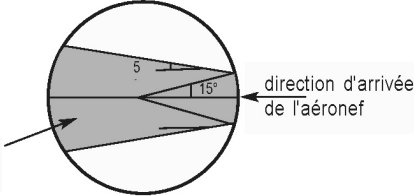


---

<b>PANS ABC</b>
NIL

DOC 8168 Volume II – PANS OPS

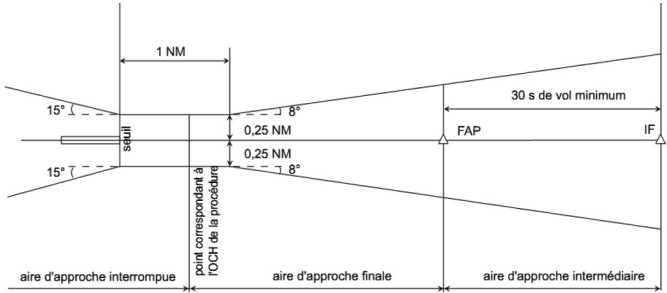
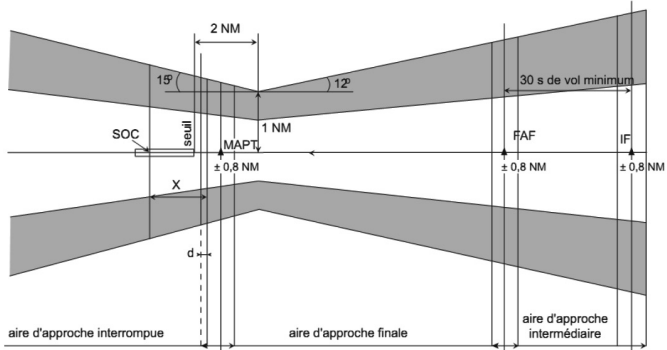
Procédures pour les services de navigation aérienne – exploitation technique des aéronefs Volume II : construction des procédures de vol à vue et de vol aux instruments Septième édition intégrant tous les amendements jusqu'au N° 9, entré en vigueur le 5 novembre 2020

RÈGLEMENTATION OACI RÉF : PANS OPS	RÈGLEMENTATION FRANCAISE Réf : RECUEIL NATIONAL DE CRITÈRES
<p>Partie I - section 2 Chap 1 : Généralités</p>	<p>En France, les procédures de vol aux instruments peuvent être conçues en utilisant les critères issus :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- soit du document OACI 8168 volume II – PANS-OPS - version à jour ;</li> <li>- soit du document OACI 9905 - manuel RNP AR - version à jour ;</li> <li>- soit d'un recueil national établi sur la base de la sixième édition du volume II du Doc OACI 8168, incluant tous les amendements jusqu'au N° 7, et qui n'est plus mis à jour depuis juin 2018.</li> </ul> <p>Les procédures établies selon l'un des deux documents de l'OACI suscités font l'objet d'une mention explicite sur les cartes aéronautiques les représentant.</p> <p>Ces critères sont rendus applicables par décision du ministre chargé de l'aviation civile publiée au bulletin officiel du ministère chargé des transports, en application de l'arrêté du 24 janvier 2022 relatif à l'établissement et à la conception des procédures de vol aux instruments.</p> <p>Le recueil national présente certaines différences avec les dispositions de l'OACI correspondantes, notamment dans les critères généraux ainsi que dans les critères pour les procédures conventionnelles.</p> <p>Ces différences sont listées ci-après.</p> <p><b>Appendice B au chapitre 1</b> <b>Vitesse du vent</b></p> <p>Les aires de protection sont établies en prenant en compte l'effet non corrigé d'un vent omnidirectionnel.</p> <p>Des statistiques météorologiques recueillies pour divers terrains de la France métropolitaine ont montré que l'on pouvait adopter pour la protection des procédures un vent maximal :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- de 0 à 14 000 ft : <math>w = 1,5 h + 36</math></li> <li>- de 15 000 à 31 000 ft : <math>w = 2,5 h + 22</math> (avec <math>w</math> en kt et <math>h</math> en milliers de pieds)</li> <li>- au-dessus de 31 000 ft : <math>w = 100</math></li> </ul> <p>Des valeurs différentes peuvent être adoptées si des statistiques météorologiques particulières le permettent. Lorsqu'aucune statistique n'est disponible ou lorsque l'échantillon des relevés météorologiques n'est pas jugé suffisant, un vent maximal de : <math>w = 2 h + 47</math> est pris en compte.</p> <p>Remarque : Pour certaines phases de la procédure (ex : approche interrompue), une valeur forfaitaire est fixée pour la prise en compte du vent maximal dans la construction de l'aire de protection.</p> <p><b>Température</b></p> <p>Les aires de protection sont normalement établies en considérant une température supérieure de 15° à la température standard au niveau considéré. Toutefois, dans certains cas particuliers, l'existence de statistiques de température peut être utilisée pour la prise en considération d'une température maximale différente de celle qui résulterait de l'application de la règle énoncée plus haut.</p>
<p>Partie I - section 2 Chap 2 : REPERES DE REGION TERMINALE § 2.5.1.1 VOR</p>	<p>L'aire de tolérance de repère à la verticale d'un VOR est basée sur la coupe circulaire horizontale du cône inversé d'ambiguïté au-dessus de l'installation, ayant son sommet à l'installation et un demi-angle de cône (<math>\alpha</math>) de 30°. La pénétration dans le cône est censée être réalisée avec une précision de <math>\pm 15^\circ</math> par rapport à la trajectoire de rapprochement prescrite. A partir des points de pénétration, la trajectoire à travers le cône est censée être réalisée avec une précision de <math>\pm 5^\circ</math>. Si l'installation définit le MAPT ou le point de virage dans l'approche interrompue, des valeurs fixes sont utilisées.</p> <div style="text-align: center;">  <p>Aire de tolérance</p> <p>direction d'arrivée de l'aéronef</p> </div>
<p>Partie I - section 3 : PROCEDURES DE DEPART Chap 2 - §2.6 SURFACE D'IDENTIFICATION D'OBSTACLES (OIS)</p>	<p><b>Non retenu</b></p>
<p>Chap 2 - § 2.7.3 PENTE DE CALCUL DE PROCEDURE (PDG)</p>	<p>Une PDG dépassant 3,3 % ainsi que l'altitude jusqu'à laquelle s'étend la pente augmentée sont publiées ainsi que l'obstacle déterminant cette pente. Deux cas peuvent se présenter :</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) la PDG résultant de la prise en compte d'obstacles très proches de la DER est très élevée (supérieure à 15%) : elle n'est pas publiée. Dans ce cas, une nouvelle PDG est calculée en faisant abstraction de ces obstacles. Cette nouvelle pente est publiée avec une mention décrivant les obstacles non pris en compte (position, cote au sommet) ainsi que l'obstacle le plus pénalisant qui la détermine.</li> <li>2) la PDG est élevée (supérieure à 3,3%) : elle est publiée ainsi que l'obstacle déterminant cette pente. Dans le cas où cet obstacle est isolé et que cela représente un intérêt opérationnel, une deuxième pente faisant abstraction de cet obstacle peut être publiée ; l'obstacle le plus pénalisant imposant cette deuxième pente est également publié si cette dernière est supérieure à 3,3%.</li> </ol>

Chap 2 - § 2.7 PENTE DE CALCUL DE PROCEDURE (PDG)	§ 2.7.4 Si la PDG est augmentée, elle est ramenée à 3,3 % au point situé au-delà de l'obstacle critique où peut être assurée la marge de franchissement d'obstacles de 0,8 % de la distance depuis la DER.																	
Chap 2 - § 2.7 PENTE DE CALCUL DE PROCEDURE (PDG)	§ 2.7.5 Non retenu																	
Chap 3 - § 3.1.2 GUIDAGE SUR TRAJECTOIRE	§ 3.1.2 Le guidage sur trajectoire est fourni au plus tard 10 NM : a) après l'extrémité départ de la piste (DER) dans le cas des départs en ligne droite, ou b) après exécution des virages dans le cas des départs avec virage																	
Chap 3 - § 3.3.1.2 DEPART AVEC VIRAGE	Le vol en ligne droite est présupposé jusqu'à ce que soit atteinte une hauteur d'au moins 120 m (394 ft) [CAT H : 90 m (295 ft)] au-dessus de l'altitude de la DER. Toutefois, pour les aéronefs de CAT A ou B, une hauteur inférieure peut être adoptée, en cas de nécessité, à condition qu'elle reste supérieure ou égale à 90 m (295 ft)																	
Chap 3 - § 3.3.1.	Chap 3 - § 3.3.1.4 On distingue deux types de virage : - le virage initial entrepris à une hauteur inférieure ou égale à 300 m (984 ft) au-dessus du niveau de la DER, dans le cas d'un virage à une altitude/hauteur, ou à un TP désigné situé à une distance inférieure ou égale à 3,2 NM de la DER, - le virage après montée initiale, entrepris à une hauteur supérieure à 300 m (984 ft) au-dessus du niveau de la DER, dans le cas d'un virage à une altitude/hauteur ou à un TP désigné situé à une distance supérieure à 3,2 NM de la DER																	
Chap 3 - § 3.3.4 PARAMETRES DE VIRAGE	§ 3.3.4 Paramètres de virage On distingue deux types de virages : - le virage initial (H 300 m (984 ft) ou TP à moins de 3,2 NM de la DER) ; - le virage après montée initiale (dans le cas contraire). <b>Vitesses :</b> <table border="1" data-bbox="839 786 1485 994"> <thead> <tr> <th rowspan="2">Catégories d'aéronefs</th> <th colspan="2">Vitesses maximales indiquées (kt)</th> </tr> <tr> <th>Virage initial</th> <th>Virage après montée initiale</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>A</td> <td>120</td> <td>120</td> </tr> <tr> <td>B</td> <td>145</td> <td>165</td> </tr> <tr> <td>C</td> <td>175</td> <td>265</td> </tr> <tr> <td>D</td> <td>205</td> <td>290</td> </tr> </tbody> </table> <b>angle d'inclinaison :</b> - virage initial : 15° - virage après départ initial : 25° ou vitesse angulaire de 3°/s si l'inclinaison qui en résulte est inférieure à 25°.	Catégories d'aéronefs	Vitesses maximales indiquées (kt)		Virage initial	Virage après montée initiale	A	120	120	B	145	165	C	175	265	D	205	290
Catégories d'aéronefs	Vitesses maximales indiquées (kt)																	
	Virage initial	Virage après montée initiale																
A	120	120																
B	145	165																
C	175	265																
D	205	290																
Chap 3 - § 3.3.5.3	a) .... 1) altitude/hauteur maximale d'obstacles = TNA/H – [50 m (165 ft) pour un virage initial ou 90 m (295 ft) pour un virage après montée initiale] dans le cas des avions. 2) altitude/hauteur maximale d'obstacles = TNA/H – [40 m (131 ft) pour un virage initial ou 80 m (265 ft) pour un virage après montée initiale] dans le cas des hélicoptères.																	
Chap 4 - § 4.2.1 AIRE 1	<b>Aires de mise en virage (Aire 1)</b> Les critères en ligne droite s'appliquent jusqu'au TP (aire de mise en virage).																	
Chap 4 - § 4.2.2 AIRE 2	<b>Aires de mise en virage (Aire 2)</b> L'aire 2 de départ omnidirectionnel s'étend depuis les limites de l'aire de mise en virage, jusqu'à un cercle de rayon 25 NM centré sur l'aérodrome (point milieu de la piste). Une zone tampon de 5 NM entourant ce cercle est considérée pour la détermination des obstacles à prendre en compte. En région montagneuse, le rayon de ce cercle peut être augmenté si nécessaire, la valeur considérée étant, dans tous les cas, publiée.																	
Chap 6 - § 6.2.1 DÉPARTS AUX INSTRUMENTS À PARTIR DE PISTES PARALLÈLES	Lorsqu'il est prévu d'utiliser simultanément deux procédures de départ aux instruments à partir de pistes parallèles, les trajectoires de départ nominales divergent d'au moins 15° immédiatement après le décollage. En fonction de la distance entre les pistes parallèles, une valeur inférieure peut être utilisée, après accord de l'autorité de surveillance																	
Chap 6 - § 6.2.1 SÉGRÉGATION DES MOUVEMENTS SUR PISTES PARALLÈLES	Lorsqu'il est prévu d'utiliser simultanément une procédure de départ aux instruments et une procédure d'approche aux instruments dans la même direction sur des pistes parallèles, les trajectoires nominales de la procédure de départ et de la procédure d'approche interrompue divergent aussitôt que possible d'au moins 30° (voir IIème Partie, Section 1, Chapitre 1 – ILS). En fonction de la distance entre les pistes parallèles, une valeur inférieure peut être utilisée, après accord de l'autorité de surveillance.																	
Partie I - section 4 : PROCEDURES D'ARRIVEE ET D'APPROCHE Chap 1	La réglementation française retient les valeurs suivantes, exprimées en nœuds, pour la vitesse d'approche initiale <table border="1" data-bbox="839 1809 1485 1995"> <thead> <tr> <th rowspan="2">Catégories d'aéronefs</th> <th colspan="2">Vitesses d'approche initiale</th> </tr> <tr> <th>mini</th> <th>maxi</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>A</td> <td>90</td> <td>150</td> </tr> <tr> <td>B</td> <td>120</td> <td>180 (170 *)</td> </tr> <tr> <td>C</td> <td>160</td> <td>240 (220 *)</td> </tr> <tr> <td>D</td> <td>185</td> <td>250 (220 *)</td> </tr> </tbody> </table> De plus, les vitesses maximales pour les segments d'approche finale, indirecte, et le segment d'approche interrompue intermédiaire d'une procédure protégée pour la catégorie A sont égales à 110 kt	Catégories d'aéronefs	Vitesses d'approche initiale		mini	maxi	A	90	150	B	120	180 (170 *)	C	160	240 (220 *)	D	185	250 (220 *)
Catégories d'aéronefs	Vitesses d'approche initiale																	
	mini	maxi																
A	90	150																
B	120	180 (170 *)																
C	160	240 (220 *)																
D	185	250 (220 *)																

<p><b>Chap 2 . § 2.1.1.5</b></p>	<p>Une STAR doit permettre la transition entre la phase en route et la phase d'approche en joignant un point significatif, normalement sur une route ATS, avec un point à partir duquel commence la procédure d'approche aux instruments. Le début de la route d'arrivée est, suivant les cas : 1) s'il n'existe pas d'espace contrôlé associé à la procédure : - le dernier repère en route, s'il est situé à moins de 25 NM de l'IAF, sinon le point situé à 25 NM de l'IAF sur la route d'arrivée. 2) s'il existe un espace contrôlé associé à la procédure : - la limite de cet espace ou le repère le plus proche possible de cette limite.</p>
<p><b>Chap 3 . § 3.3.3 AIRES</b></p>	<p>Le segment d'approche initiale n'a pas une longueur normalisée. La longueur doit être suffisante pour permettre le changement d'altitude requis dans la procédure. La largeur de l'aire d'approche initiale au travers de l'IAF est de : - 10 NM (5 NM de part et d'autre de l'axe), lorsque l'IAF n'est pas défini par la verticale d'une installation radioélectrique ; - 4 NM (2 NM de part et d'autre de l'axe), lorsque l'IAF est défini par un VOR ; - 5 NM (2,5 NM de part et d'autre de l'axe), lorsque l'IAF est défini par un NDB. La largeur de l'aire ne peut pas excéder 10 NM (5 NM de part et d'autre de l'axe). Si elle est inférieure à cette valeur à l'IAF, l'aire s'évase à 7,8° (VOR) ou 10,3° (NDB), jusqu'à ce que cette largeur atteigne la valeur de 10 NM (5 NM de part et d'autre de l'axe).</p>
<p><b>Chap 3 . § 3.6 AIRES DE PROCEDURE EN HIPPODROME ET DE PROCEDURE D'INVERSION</b></p>	<p>e) vitesse du vent (w) : vent omnidirectionnel pour l'altitude h spécifiée ; OACI <math>w = (2h + 47)</math> kt si h est en milliers de pieds ; France métropolitaine : <math>w = 1,5h + 36</math> kt si h est en milliers de pieds ou, si des données statistiques adéquates sont disponibles, le vent omnidirectionnel maximal avec probabilité de 95 % peut être utilisé</p>
<p><b>Chap 4 SEGMENT D'APPROCHE INTERMEDIAIRE</b> <b>4.3.1 AIRE</b></p>	<p><b>4.3.1.1 Longueur</b> <b>4.3.1.1.1</b> La longueur minimale du segment d'approche intermédiaire doit correspondre à un temps de vol de 30 s à la vitesse d'approche initiale. <b>4.3.1.1.2</b> Lorsque la trajectoire d'approche initiale et la trajectoire d'approche intermédiaire ne sont pas alignées, la longueur minimale du segment intermédiaire est déterminée par la construction de l'aire de protection de cette phase de la procédure.</p>
<p><b>Chap 4 . § 4.4.4 Virage non à l'installation</b></p>	<p>Non retenu</p>
<p><b>Chap 5 . § 5.2 SEGMENT D'APPROCHE FINALE</b></p>	<p><b>5.2.2 Conditions pour qu'une procédure d'approche finale soit considérée comme directe</b> <b>5.2.2.1.....</b> <b>5.2.2.2 Approche finale avec trajectoire qui ne coupe pas le prolongement de l'axe de piste.</b> Une approche finale qui ne coupe pas le prolongement de l'axe de piste ( égal ou inférieur à 5°) peut être établie, à condition que la trajectoire se trouve au maximum à 150 m latéralement du prolongement de l'axe de piste à une distance de 1 NM en amont du seuil de piste. ..... <b>5.2.2.3.2 Position de l'axe d'approche :</b> L'axe d'approche finale (ou son prolongement) doit passer à moins de 150m de l'axe de piste à 1 NM en amont du seuil</p>
<p><b>Chap 5 . § 5.4.6 PROTECTION DU SEGMENT A VUE DE LA PROCEDURE D'APPROCHE</b></p>	<p><b>5.4.6.5 Moyens de conformité</b> 1) Cas dans lesquels la vérification des VSS n'est pas nécessaire : Pistes de code 3 ou 4 et procédure dans l'axe (finale dans le prolongement de l'axe de piste) : - servitudes aéronautiques de dégagement, ou, à défaut, surfaces de dégagement (fond de trouée à 2% de pente) régulièrement vérifiées (dans le cadre du suivi de l'homologation) et non percées ou : - piste (même QFU) équipée de PAPI et OCS PAPI (non percée par des obstacles) située en dessous de la VSS. Pistes de code 1 ou 2 et procédure dans l'axe (finale dans le prolongement de l'axe de piste) : - pente d'approche finale telle que la VSS soit au dessus du fond de trouée des servitudes aéronautiques de dégagement, ou à défaut, surfaces de dégagement régulièrement vérifiées (dans le cadre de l'homologation) ou - piste (même QFU) équipée de PAPI et OCS PAPI (non percée par des obstacles) située en dessous de la VSS. 2) Cas dans lesquels la vérification des VSS est nécessaire : - toute piste avec procédure dans l'axe ne répondant pas aux conditions ci-dessus. - pistes avec procédures non dans l'axe.</p>
<p><b>Chap 5 . § 5.5 PUBLICATION</b></p>	<p><b>5.5.3</b> L'altitude/hauteur de procédure n'est pas inférieure à l'OCA/H du segment qui précède le segment d'approche final.</p>
<p><b>Chap 7 AIRE DE MANOEUVRES A VUE</b></p>	<p><b>7.2.4 OCA/H la plus basse</b> L'OCA/H la plus basse est celle qui est indiquée dans le Tableau 1.4.7.3. La visibilité associée est conforme au règlement européen EU-OPS et n'est pas reprise dans le tableau 1.4.7.3.</p>
<p><b>Chap 7 . § 7.4.1 Aire qui peut être négligée</b></p>	<p><b>7.4.1 Aire qui peut être négligée</b> Un secteur de l'aire de manœuvre à vue où il y a un obstacle proéminent peut être négligé dans les calculs d'OCA/H s'il est situé hors des aires d'approche finale et d'approche interrompue et à l'extérieur d'un demi couloir de manœuvre à vue sur trajectoire prescrite (voir Fig. 1.4.7.3 et 1.4.7.4). La trajectoire nominale d'approche finale de la procédure d'approche directe ne doit pas traverser le secteur interdit (excepté le demi-couloir de manœuvre à vue sur trajectoire prescrite pour la catégorie d'aéronefs considérée).</p>

<p><b>Chap 7</b> <b>APPENDICE AU CHAPITRE 7</b> <b>Chap7 . § 7.4</b></p>	<p><b>2.4.1 Manœuvre à vue imposée de type “circuit de piste”</b> Cette branche constitue la trajectoire de raccordement entre l’axe de l’approche finale aux instruments et la branche vent arrière de la manœuvre à vue imposée. Il est recommandé que le point d’aboutissement de la branche de divergence sur la branche vent arrière se situe en amont du travers du seuil desservi par la manœuvre à vue imposée. L’angle entre la branche de divergence et la piste desservie par la manœuvre à vue imposée doit être inférieur ou égal à 45°, La longueur et l’orientation de cette branche sont publiées,</p> <p><b>2.4.2 Cas particulier d’une manœuvre à vue imposée vers une piste parallèle, semi parallèle ou sécante</b> Dans certains cas (ex. : pistes parallèles, semi parallèles ou sécantes), la branche de divergence peut se raccorder directement au segment rectiligne d’alignement. La longueur et l’orientation de la branche de divergence ne seront alors publiées que si cette longueur est égale ou supérieure à 0,5 NM. Dans le cas où la longueur de la branche de divergence est inférieure à 0,5 NM, on considèrera une plage d’orientation de la branche de divergence correspondant à des angles d’intersection de l’axe de la piste desservie compris entre 30° et 45°. Le couloir de protection défini au § 1.8.2 sera élargi en conséquence.</p> <p><b>2.4.3 réservé</b></p> <p><b>2.4.4 réservé</b></p>
<p><b>Chap 8 ALTITUDES MINIMALE DE SECTEUR</b> <b>Chap8 . § 8.5</b></p>	<p><b>8.5 SECTEURS CENTRÉS SUR UN VOR/DME OU UN NDB/DME</b> <b>8.5.1 .....</b> <b>8.5.2</b> Le rayon (R) de l’arc DME utilisé est compris de préférence entre 10 et 15 NM, ce qui permet d’éviter un sous-secteur trop petit. La largeur de la zone tampon est réduite à 1 NM au-delà des limites circulaires (limite de secteur et limite supplémentaire).</p>
<p><b>Chap 9. § 9.4.3 SEGMENT D’APPROCHE FINALE</b></p>	<p><b>9.4.3.6 SDF.</b> Les repères de palier de descente ne doivent pas être nommés (les repères de palier de descente ne seront alors pas inclus dans la base de données de navigation ce qui assure au pilote d’avoir une information de distance par rapport au MAPt le long de la finale).</p>
<p><b>Partie II Procédures conventionnelles</b></p>	<p><b>Partie II Procédures conventionnelles</b></p>
<p><b>section 1 Chap 1 : SYSTEME D’ATERRISSAGE AUX INSTRUMENTS (ILS)</b></p>	<p><b>1.3.3 Longueur du segment d’approche intermédiaire</b> <b>1.3.3.3</b> La longueur minimale du segment intermédiaire doit correspondre à un temps de vol de 30 s à la vitesse d’approche initiale. En cas de virage à l’IF, la longueur minimale résulte des contraintes de construction de l’aire d’approche intermédiaire. Le raccord de l’aire primaire associé au virage à l’IF doit rejoindre le prolongement des OAS en amont du point I (point le plus en aval de l’aire d’approche intermédiaire basé sur l’intersection entre la surface horizontale d’évaluation des obstacles associée à l’aire primaire du segment d’approche intermédiaire et de la bordure extérieure de la surface X des OAS). La longueur maximale du segment est régie par le fait qu’il doit être situé entièrement à l’intérieur du volume de service du signal d’alignement de piste, et normalement à une distance ne dépassant pas 25 NM de l’antenne du radiophare d’alignement de piste.</p>
<p><b>§ 1.5.3 APPROCHE INTERROMPUE AVEC VIRAGE</b></p>	<p><b>1.5.3.2.4 Franchissement d’obstacles</b> b) Franchissement d’obstacles dans l’aire de virage. L’altitude/hauteur des obstacles dans l’aire de virage est inférieure ou égale à l’altitude/hauteur de virage + do tg Z – MFO où do est mesurée depuis l’obstacle jusqu’au point le plus proche sur la limite de l’aire de mise en virage, et la MFO est égale à : 1) 50 m (164 ft) [Cat H : 40 m (132 ft)] pour les virages de plus de 15°, diminuant linéairement jusqu’à zéro au bord extérieur des éventuelles aires secondaires. 2) valeur nulle pour les virages de 15° ou moins</p> <p><b>1.5.3.3.3 Franchissement d’obstacles.</b> Le critère de franchissement d’obstacle à partir du TP amont est garanti par une altitude/hauteur d’obstacles inférieure à : (OCA/Hps – HL ) + do tg Z – MFO où : do = dz + distance la plus courte depuis l’obstacle jusqu’à la ligne K-K dz = distance depuis le SOC jusqu’au TP amont et la MFO est égale à : - 30 m pour les virages de plus de 15° ; - valeur nulle pour les virages de 15° ou moins.</p>
<p><b>§ 1.6 APPROCHES ILS ET/OU MLS SIMULTANÉES EN DIRECTION DE PISTES PARALLELES OU QUASI PARALLELES</b></p>	<p><b>§ 1.6.1 Généralités</b> a), b), c), Note : des critères différents peuvent être admis, selon l’écartement des pistes et après approbation par l’autorité nationale de surveillance.</p>

<p><b>Chap 5 PAR</b></p>	<p><b>5.2.7 Aire combinée d'approche intermédiaire et finale</b>                  Il s'agit d'une aire disposée symétriquement de part et d'autre du prolongement de l'axe, définie de la manière suivante :                  - la largeur de l'aire est de 0,5 NM en un point situé à 1 NM en amont du seuil ;                  - en aval de ce point, la largeur de l'aire demeure constante (0,5 NM) jusqu'au point correspondant à l'OCA/H de la procédure ;                  - en amont de ce point, l'aire s'évase de 8° par rapport à la trajectoire nominale jusqu'à la limite amont de l'IF;                  La tolérance de l'IF est de ± 0,8 NM.</p>  <p><b>5.3.3 Marge de franchissement d'obstacles</b>                  A l'intérieur des limites de l'aire d'approche finale, il est défini une surface de franchissement d'obstacles (OCS) qui se compose d'un plan incliné sous un angle de 0,6θ par rapport à l'horizontale et passant par une droite perpendiculaire à l'axe de piste et située à une distance horizontale D du seuil donné par la formule :</p> $D = \frac{30}{\text{tg}0,6\theta} - \frac{H}{\text{tg}\theta}$ <p>D et H en mètres, θ en degrés                  θ = angle de site du plan de descente nominal ;                  0,6 θ = angle de descente le plus faible admis ;                  H = hauteur de la trajectoire de descente nominale au dessus du seuil ; sa tolérance est égale à celle définie pour le point de repère ILS d'une installation exploitée en catégorie I.                  La marge de franchissement d'obstacles est déterminée par la HL de chaque catégorie.</p>
<p><b>section 2 Chap 6 SRE</b></p>	<p><b>Chap 6 SRA</b>  <b>6.1 GÉNÉRALITÉS</b>                  Une approche SRA est une approche classique qui peut être utilisée en secours d'une procédure PAR ou ILS. Ce type d'approche n'est défini que pour les aérodromes où le SRE est installé.</p> 
<p><b>Chap 6 . § 6.2.3 Procédures basées sur guidage tactique</b></p>	<p><b>§ 6.2.3 Altitudes minimales de sécurité radar (devenues « altitudes minimales de guidage »)</b>                  Les critères relatifs au calcul des altitudes minimales de sécurité radar peuvent s'appliquer à différents types d'images radar. Pour la détermination des altitudes minimales de sécurité radar, la zone considérée est entourée d'une aire secondaire. La largeur de l'aire secondaire est égale à la norme d'espacement radar au point considéré. La MFO appliquée dans l'aire secondaire décroît de la valeur entière (minimum de 300 m ou 984 ft) à la valeur nulle.</p>
<p><b>Section 4, Chap 1 . § 1.5.1 Procédure spéciale d'entrée en attente VOR/DME</b></p>	<p><b>1.5.1 Non retenu</b>                  Dans le cas d'une arrivée sur le radial VOR servant de support à la branche de rapprochement de l'attente, mais en sens inverse du rapprochement de l'attente, seule la procédure avec ouverture à 30° (type 2) est protégée.</p>
<p><b>Partie III Procédures RNAV et procédures basées sur satellites</b></p>	
<p><b>Section 1 . Chap 6 RNAV avec GBAS</b></p>	<p><b>Chap 6 Non retenu</b></p>
<p><b>Section 3 . Chap 6 PROCEDURES D'APPROCHE DE PRECISION – GBAS</b></p>	<p><b>Chap 6 Non retenu</b></p>

## DIFFERENCES BETWEEN FRENCH REGULATION AND ICAO STANDARDS, RECOMMENDED PRACTICES AND PROCEDURES

ANNEX 1 Personnel licensing		
12th edition including amendment N° 175 applicable since the 8th of November 2018 Recommended practices are indicated by an asterisk (*).		
ICAO REGULATIONS	CAT	FRENCH REGULATIONS
<b>CHAPTER 1</b>		
<b>Definitions and general rules concerning licences</b>		
§ 1.1 Aircraft avionics	C	It is not defined in EU rules.
§ 1.1 Aircraft required to be operated with a co-pilot.	B	Under Part-FCL it is limited to the aeroplane, while the ICAO definition is about aircraft.
§ 1.1 Airship	B	In Part-FCL the hot-air airships do not fall under this definition but under the definition of "balloon".
§ 1.1 Appropriate airworthiness requirements	B	Not defined.
§ 1.1 ATS surveillance service	C	Not defined in EU rules.
§ 1.1 ATS surveillance system	C	Not defined in EU rules.
§ 1.1 Certify as airworthy (to)	C	This term and meaning is not implemented in EASA rules.
§ 1.1 Command and control (C2) link	B	Not defined in regulations.
§ 1.1 Flight crew member	B	Not defined in EU rules.
§ 1.1 Flight time — remotely piloted	B	Not defined in regulation. Fly time is determined under the remote pilot's responsibility and under the supervision of operator (arrêté du 17 décembre 2015 relatif à la conception des aéronefs civils qui circulent sans personne à bord, aux conditions de leur emploi et aux capacités requises des personnes qui les utilisent et arrêté du 18 mai 2018 relatif aux exigences applicables aux télépilotes qui utilisent des aéronefs civils circulant sans personne à bord à des fins autres que le loisir).
§ 1.1 Likely	B	Different phrases used such as : "likely to interfere with the safe exercise of the privileges of the applicable licence(s)".
§ 1.1 Quality system	C	No definition as such but we use the term "Management system" in Regulation (EU) No 1178/2011.
§ 1.1 Remote pilot	B	The national regulation allows automatic operations. Arrêté du 17 décembre 2015 relatif à la conception des aéronefs civils qui circulent sans personne à bord, aux conditions de leur emploi et aux capacités requises des personnes qui les utilisent : "Article 2 ... 2° Remote pilot: person who controls the flight of a remotely piloted aircraft, whether manually or, when the aircraft flies autonomously, by watching the trajectory and by staying in a position to intervene on the trajectory at all time to guarantee safety".
§ 1.1 Remote pilot station (RPS)	B	Not applicable.
§ 1.1 Remotely piloted aircraft syst	B	Not defined in regulations.
§ 1.1 Rendering (a licence) valid	C	It is not precisely defined in EU rules, for AMLs it is not applicable.
§ 1.1 Significant	B	Term used throughout Reg.EU 1178/2011 but defined as: "incapacity to function as a member of the flight crew".
§ 1.2.2.1	B	The licenses issued by a Member State of the European Union are recognised as valid by all the other Member States without administrative issuance of an additional authorisation.
§ 1.2.2.3.2	B	The list of States is mentioned on an attached document.
§ 1.2.4.2	C	There are no risk maps regarding pilot's physical and mental health. The Eccairs database collects some flight incapacitations but not all of them.
§ 1.2.4.7.1	B	This regulation stipulates that AMEs make applicants aware of the consequences of making a false declaration but does not define what those consequences might be.
§ 1.2.4.11.2	C	Not specifically mentioned in EU regs.
§ 1.2.5.2.4	A	More exacting for ATCO.
§ 1.2.9.6*	C	Pilots who have demonstrated language proficiency at operational level are re-evaluated every 4 years.
<b>CHAPTER 2</b>		
<b>Pilots licences and qualifications</b>		
§ 2.1.10	C	Balloon and sailplane pilot may act in commercial air transport up to age 70 with a Part-FCL license.
§ 2.3.3.1.1	A	Applicants for a PPL(A) shall have completed at least 45 hours of flight instruction in aeroplanes, 5 of which may have been completed in an FSTD.
§ 2.3.4.1.1	A	Applicants for a PPL(H) shall have completed at least 45 hours of flight instruction on helicopters, 5 of which may have been completed in an FNPT or FFS.
§ 2.3.4.2.1	A	The total dual flight instruction in ICAO is 20 hours and in Part-FCL 25 hours See general difference in 2.3.4.1.1.
§ 2.3.5.1.1*	A	Regulation requires a CPL(A) or (H) Part-FCL license and compliance with provisions in FCL.720.PL.
§ 2.3.5.1.2*	A	Regulation requires a CPL(A) or (H) Part-FCL license and compliance with provisions in FCL.720.PL.
§ 2.3.5.1.3*	A	Regulation requires a CPL(A) or (H) Part-FCL license and compliance with provisions in FCL.720.PL.
§ 2.3.5.2*	A	Regulation requires a CPL(A) or (H) Part-FCL license and compliance with provisions in FCL.720.PL.
§ 2.3.6.1	A	The total flight time in ICAO is 25 hours and in Part-FCL 35 hours.
§ 2.4.4.1.1	A	The total flight time in ICAO is 150 hours and in Part-FCL 185 hours.
§ 2.4.4.1.1.1	A	The total flight time in ICAO is 150 hours and in Part-FCL 185 hours.

§ 2.4.5.1.1*	B	Regulation requires a CPL(A) or (H) Part-FCL license and compliance with provisions in FCL.720.PL.
§ 2.4.5.1.2*	B	Regulation requires a CPL(A) or (H) Part-FCL license and compliance with provisions in FCL.720.PL.
§ 2.4.6.1.1	A	The total flight time for experience in ICAO is 200 hours and in Part-FCL 250 hours.
§ 2.4.6.1.1.1	B	Different division of hours different, in Part-FCL it is 5 hours cross-country flight time and 5 hours of night flight.
§ 2.6.3.1.1.1	A	Part-FCL requires in addition 500 hours in multi-pilot operations on aeroplanes.
§ 2.6.4.1.1.1	A	Part-FCL requires in addition 350 hours in multi-pilot helicopters. This difference was already part of JAR-FCL in JAR-FCL 2.280(a). Next to that: In ICAO under a) gives the combination 70 hours PIC and rest of the 250 hours as PIC under supervision In Part-FCL the combination is 100 hours PIC and 150 hours PIC under supervision Under d) ICAO requires 50 hours of night flight and Part-FCL 100 hours of night flight.
<b>CHAPTER 4</b>		
<b>Licences delivery medical conditions</b>		
§ 4.2.1.4*	C	For Basic training - Part 66.A.25 only requires that the level of knowledge is demonstrated by examinations. For aircraft type training - Approved type rating courses are only required for Group 1 aircraft. For other 2 groups it is optional.
§ 4.2.1.5	B	The skill assessment is not required in case of licence issue based on the Basic knowledge examination only. For Cat. A CS the assessment is performed in Part-145 Organisations. For type examination for Group 2 and 3 aircraft the skill assessment is not mandatory.
§ 4.2.2.2	C	No certifying staff licencing for the release of the components, the entire aircraft can be released by Cat. C CS after the base maintenance.
§ 4.4.1.3	B	The unit endorsement course duration is not established by the Regulation.
§ 4.5.1	B	The list of ratings is slightly different: a) aerodrome control visual; b) aerodrome control instrument; c) approach control procedural; d) approach control surveillance; e) area control procedural; f) area control surveillance.
§ 4.5.2.2.1	C	The supervision duration for initial training is not established by the Regulation.
§ 4.5.2.2.2	B	The validity period of unit endorsements for initial issue and renewal shall commence not later than 30 days from the date on which the assessment has been successfully completed.
§ 4.5.3.1	B	Some ratings are slightly different, although the Regulation covers all of them.
§ 4.5.3.3	A	Holder of an instructor endorsement shall be authorized to provide on-the-job training and supervision at a working position for areas covered by a valid unit endorsement.
§ 4.5.3.4	C	Although the concept of 'invalidation of a rating' as such does not exist, the holder of an air traffic controller licence is not allowed to exercise the privileges of a rating after a period of absence of more than 90 days or if the revalidation of the unit endorsement fails due to the non-availability of the minimum number of working hours.
<b>CHAPTER 5</b>		
§ 5.1.2	C	No corresponding provisions on the material 5.1.2 of the licence in Part-66.
§ 5.1.3	B	For maintenance staff the requirements are different but serve the same purpose, in particular when licence is issued by the MS in the national language and the bearer is working in that MS, the rule allows for such licence not to have any English translation
<b>CHAPTER 6</b>		
§ 6.2.3.2*	C	Not defined in EU regulations.
§ 6.2.4.2	A	For ATCO the requirements are more restrictive: applicants shall be normal trichromates.
§ 6.2.4.3	A	For aircrew regulations state that applicants shall pass the Ishihara test. For ATCO the requirements are more restrictive: pseudoisochromatic plate testing alone is not sufficient. Colour vision should be assessed using means to demonstrate normal trichromacy.
§ 6.2.4.4.1*	C	Not specified in EU regulations.
§ 6.2.5.5*	C	Performed only when an instrument rating is to be added to licence.
§ 6.3.2.9.1*	C	Only required on clinical or epidemiological indication.
§ 6.3.2.21.1*	C	Fit assessment permitted from start of pregnancy until end 26th week (restricted to multi crew operations).
§ 6.3.3.2.3	B	Ophthalmic reports requirement is dependent on refractive error limits rather than visual acuity limits.
§ 6.4.2.6.2*	C	Not implemented.
§ 6.4.3.2.3*	C	Not required under EU regulations.
§ 6.4.3.5	B	The Acceptable means of Compliance states that visual fields should be examined but does not define that the fields should be normal.
§ 6.4.3.6	B	The Acceptable means of Compliance states that binocular function should be examined but does not define that the binocular function should be normal.
§ 6.5.2.6.1	A	Annual ECGs required after age 40.
§ 6.5.2.20	A	Not permitted for initial issue of class 3 certificate.
§ 6.5.2.21.1*	C	Not implemented.
§ 6.5.3.2	A	Applicants with hypermetropia exceeding +5.0 dioptres, myopia exceeding -6 dioptres, an astigmatic component exceeding 3 dioptres or anisometropia exceeding 3 dioptres; shall have a corrected visual acuity of 6/6 or better in each eye.



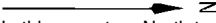


<b>ANNEX 3</b> <b>Meteorological service for international air navigation</b> <b>20th edition including amendment N° 78 applicable from the 08th November, 2018</b> <b>Recommended practices are indicated by an asterisk (*)</b>		
ICAO REGULATIONS	CAT	FRENCH REGULATIONS
<b>CHAPTER 4</b>		
§ 4.5.1	C	For the aerodromes whose level of service is N1, "reduced" regular and special weather reports may be provided. The content of these "reduced" reports is specified in the AIP in GEN 3.5.
§ 4.6.1.1	B	For aerodromes in overseas territories, the wind direction is given with relation to the magnetic north in the regular and special local weather reports.
§ 4.6.4.1	C	The signaling of thunderstorm activity in French Polynesia and in Wallis Futuna Islands is not undertaken at automated sites in the environment of which there isn't any lightning detection sensor.
§ 4.6.4.3*	B	Only thunderstorms (TS) are reported in METARs from automatic weather observation systems as current weather information representative of conditions in the vicinity of the aerodrome.
§ 4.6.8*	C	Additional information is included in METAR of aerodromes where these observations are performed by a human.
<b>CHAPTER 5</b>		
§ 5	C	Point SERA.12005 of Implementing Regulation (EU) NR 923/2012 specifies : (b) "Competent authorities shall prescribe as necessary other conditions which shall be reported by all aircraft when encountered or observed."
§ 5.1	C	Provisions not adopted in French regulations.
§ 5.2	C	The regular aircraft reports, during initial climb and enroute phases of the flight are not requested.
§ 5.3.1*, 5.3.2*, 5.3.3, 5.3.4 et § 5.4	C	Provisions not adopted in French regulations.
§ 5.7.1	C	Aircraft observations are reported as air reports by voice communications.
§ 5.8	A	French regulations require to transmit major weather events to the Meteorological Watch Office for reported operation by air traffic services staff. Besides, non-regular reports are also transmitted without delay to the MWO. Non-regular and special reports are also transmitted to other concerned aircrafts and ATS centers.
<b>CHAPTER 6</b>		
§ 6.2.1	B	This standard is applied except in French Polynesia aerodromes others than Tahiti Faa'a (NTAA) and Bora Bora Motu Mute (NTTB), for which a specific forecast service called « Aperçu de Zone » (Zone Overview) covering several aerodromes may be established.
§ 6.5.3	B	In metropolitan France, the area forecast for low-altitude flights established for AIRMET information dissemination are provided in the form of charts every 3 hours from 0600 TU to midnight TU.
<b>CHAPTER 7</b>		
§ 7.4.1	C	To date, wind shear is considered a factor on the aerodromes of Nice and Tahiti. Only the Nice aerodrome has an operational sensor.
<b>PART II</b>		
<b>APPENDIX 3</b>		
§ 2.1.1	B	The regular and special local weather reports are produced in abbreviated plain language, in a format which is not strictly compliant with the format of table A3-1.
§ 2.1.3*	C	The provision of METAR and SPECI in a digital format is planned for the end of 2020 in New-Caledonia and for the end of 2022 in other overseas departments and territories.
§ 4.2.4.2	C	In the regular and special local weather reports, visibility along the runways is not specified. Only the prevailing site visibility is given with an indication of the used units of measure.
§ 4.3.2.2*	B	When the minimum runway visual range published for landing is equal to or greater than 800 meters, the runway visual range can be obtained by conversion of the indicated meteorological visibility.
§ 4.3.5*	B	In the regular and special local weather reports, the light intensity of the lighting system used for the calculation of RVR is the maximum light intensity available for the concerned runway.
§ 4.3.6.2*	B	The maximum RVR that can be measured and transmitted is 5 000 m (and not only 2 000 m).
§ 4.3.6.3	B	In the regular and special local weather reports and in the aviation routine weather reports (METAR), the RVRs exceeding the maximum value which can be determined by the system are specified as "P" abbreviated followed by the maximum value. When the RVRs are less than minimum value which can be determined by the system, they are specified as "M" abbreviation followed by the minimum value.
§ 4.3.6.5*	B	In the aviation routine weather reports (METAR), when the runway visual range is measured at both runway ends, these two measurements are supplied without considering the service threshold. Thus, in some cases, an aviation routine weather report may include more than 4 values for the runway visual range.
§ 4.4.2.6*	C	The following characteristics of present weather phenomena are not indicated in the messages from fully automatic observation systems : shallow (MI), partial (PR), (drifting-) low (DR), (blowing-) high (BL).
§ 4.5.4.3* c)	C	Vertical visibility is not indicated.
§ 4.5.4.3* e)	A	In local routine reports, in local special reports and in METAR, in the presence of significant clouds, nebulosity and cloud base height information is provided for cloud layers above 1 500 m (5 000 ft) or above the highest minimum sector altitude.

§ 4.5.4.6* b)	A	In the messages from fully automatic observation systems, if no cloud is detected by the system : - The cloud layers are coded as NSC if the system hasn't detected any convective cloud ; - The cloud layers are coded as NCD if the system has no detection ability of convective clouds.
§ 4.5.4.6* d)	C	In local routine reports, in local special reports and in automated METAR when the sky is obscured the vertical visibility value is replaced by the symbol //.
§ 4.8.1.1*	C	The messages from fully automatic observation systems do not contain any additional information.
§ 4.8.1.2*	C	The messages from fully automatic observation systems do not contain any additional information.
§ 4.8.1.3*	C	The messages from fully automatic observation systems do not contain any additional information.
§ 4.8.1.4*	C	In the aviation routine weather reports (METAR) which are not from fully automatic observation systems, information about wind shear are added if the phenomenon was reported by a pilot to air traffic services, or if wind shear sensors were installed.
<b>APPENDIX 4</b>		
§ 3.3*	C	Provisions not adopted in the regulations.
§ 3.4*	C	Provisions not adopted in the regulations.
<b>APPENDIX 5</b>		
§ 1.1.2*	C	The provision of TAF in a digital format is planned for the end of 2020 in New-Caledonia and for the end of 2022 in other overseas departments and territories.
§ 1.2.4*	A	When significant clouds are foreseen, nebulosity and cloud base height information is provided for cloud layers above 1 500 m (5 000 ft) or above the highest minimum sector altitude.
<b>APPENDIX 6</b>		
§ 1.1.6*	C	The provision of SIGMET in a digital format is planned for the end of 2022 for meteorological watch offices of Tahiti flight information region (NTTT). Those provisions do not apply in New Caledonia and other overseas departments and territories.

**ANNEX 4**  
**Aeronautical charts**

Eleventh edition, including amendment N° 60 applicable since 8th of November 2018

ICAO REGULATIONS	CAT	FRENCH REGULATIONS
<b>CHAPTER 1 : Definitions, application and availability</b>		
Approach procedure with vertical guidance	B	Definition not available in annex 4. Definition taken from European regulation (EU) No. 965/2012.
Non precision approach	B	Definition not available in annex 4.
Precision approach	B	The definition proposed by Annex 4 is outdated (reference to ILS and PAR).
Helicopter air taxiway	B	Definition not available in Annex 4.
Radio mandatory zone (RMZ)	B	Notion from European regulation which does not exist at ICAO level.
Transponder mandatory zone (TMZ).	B	Notion from European regulation which does not exist at ICAO level.
1.2.2	C	Charts comply with the standards of Annex 4, except those to which a difference has been notified to ICAO.
1.2.2.1	C	Charts conform to Annex 4 recommended practices, except those for which a "D" appears in the margin of the annex to the 6th of July 2018 order relating to aeronautical charts
<b>CHAPTER 2 : General specifications</b>		
2.4.1	B	Some conventional symbols used by France do not conform to those prescribed by Annex 4 (see Appendix 2 below).
2.4.4	B	Symbols used for aeronautical charts representing performance based navigation procedures comply with appendix B to the annex to 6th of July 2018 order. For other charts, symbols will be updated during periodic reviews.
2.5.7	C	Conversion scales (kilometers/nautical miles, meters/feet) are only depicted on the charts when it deemed appropriate. Conversion tables are provided in the GEN 2.6 part of the AIP.
2.12.3.1	C	Spot elevations of doubtful accuracy are not depicted.
2.14.1	C	The airspace class may not be indicated on enroute charts.
2.14.2	B	The parts of the airspace table that apply to the airspace depicted on the charts used for visual flight may not appear on the front or back of each chart. This table is published in the AIP and in the booklet associated to enroute charts.
2.15.1	C	True North is not systematically indicated. True North direction is represented by the left edge of aeronautical charts, except when the following symbol is indicated:   In this case, true North true is indicated by the direction of the arrow.
2.15.3	C	The publication of a magnetic variation change is not systematically completed within a maximum of six AIRAC cycles.
<b>CHAPTER 3 : AERODROME OBSTACLE CHART — ICAO TYPE A (OPERATING LIMITATIONS)</b>		
3.2.1	C	The Aerodrome Obstacle Chart - Type A is published only for aerodromes receiving commercial public traffic and for which an approach or departure procedure is published.
3.3.2	C	Linear measurements are rounded to the nearest meter, and not to half a meter.
3.4.2	C	The horizontal scale is chosen between 1/10 000 and 1/30 000, and not between 1/10 000 and 1/15 000.
3.6	B	The chart is identified by the name of the aerodrome and the runway indicators.
3.8.2.1	C	Only a straight takeoff trajectory is taken into account for the establishment of the chart. In the case of a standard instrument departure path at an angle of 15 ° or less, an extended obstacle chart may be established on the side of the turn.
3.8.2.2	C	Not applied
3.8.4.1	A	In addition to the provisions of ICAO Annex 4 standard 3.8.4.1, the plan view shall comply with the following provisions: The area within which the significant obstacles are published is symmetrical with respect to the runway centreline: it starts 600 m from the start of the runway and extends to the last significant obstacle if it is located less than 10 km from the DER or up to a maximum distance of 10 km from the DER. It comprises two parts: - the first is a rectangular zone of 300 m (+/- 150 m on either side of the runway centreline) starting at 600 m from the beginning of the runway and extending to the DER; - the second is an area 300 m wide (+/- 150 m on either side of the axis) at the DER and then extends up to a maximum of 1800 m (+/- 900 m on either side of the axis), the extension angle being 12.5% on either side of the axis. In the case where an "extended" type A chart is established, a third part is designed according to the needs (amplitude of the turn, position of the significant obstacles). The outer limit of this third part is obtained by applying the same principles as for a departure in the axis but by taking into account the initial standard instrument departure trajectory. On the inner side, this third part is adjacent to the first and second parts defined above.
3.8.4.1.2	B	Stopways are identified and depicted by a solid line on a white background.
3.9.1	C	The order of magnitude of the obtained accuracy may not be indicated on the map.
<b>CHAPTER 5. AERODROME TERRAIN AND OBSTACLE CHART — ICAO (ELECTRONIC)</b>		
5.2.1	C	Not provided.
<b>CHAPTER 6. PRECISION APPROACH TERRAIN CHART — ICAO</b>		
6.4	B	The chart is identified by the name of the aerodrome and the runway indicators.
6.5.2	A	When, beyond 900 m of the runway threshold, the terrain is hilly or has other important characteristics for the chart users, the terrain profile is represented up to a maximum distance of 10 000 m from the threshold.

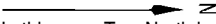
<b>CHAPITRE 7 : Carte de croisière OACI</b>		
7.5	B	The enroute chart is identified by the name of the chart and an update number.
7.6.3	B	Not applicable.
7.8.2	B	Not applicable.
7.8.3	B	Not applicable.
7.9.1	C	Not applied in France. All aerodromes used by international civil aviation and on which an instrument approach may be carried out are not necessarily indicated.
7.9.2	C	P, R and D areas with a ceiling less than 1000 feet ASFC or 3000 feet AMSL may not be depicted and the vertical limits of these areas may not be indicated.
7.9.3.1.1:	C	1. The geographical coordinates of the radionavigation aids associated with the air traffic services system may not be indicated on the lower space enroute chart. In this case, they are published in a separate document attached to the chart. The plain language names of radionavigation aids may not be indicated on enroute charts. 2. The altitude of the DME antenna may not be indicated. The information is then available in the AIP. 3. The indication of all designated airspace; their lateral and vertical limits as well as airspace classes may not be indicated. 5. The geographical coordinates of significant points that define ATS routes and do not correspond to the position of a radionavigation aid may not be indicated on the chart, in which case they are then published in a separate document attached to the map. 6.b). For the waypoints that define VOR / DME area navigation routes, the bearing is rounded to the nearest degree. The distance to the reference VOR/DME, if the waypoint is not co-implanted with it, is rounded to the nearest nautical mile. 10. The minimum area altitudes are rounded to the next 50 m or 100 ft.
<b>CHAPITRE 8 : Carte régionale - OACI</b>		
8.5	B	The map is identified by the name of the aerodrome or a name associated with the represented airspace.
8.8.2	B	Not applicable.
8.9.4.1.1	B	1. The geographical coordinates of radionavigation aids associated with the air traffic services system may not be indicated on the map. 7. The geographical coordinates of significant points not corresponding to the position of a radionavigation aid may not be indicated on the map; they are then published in AIP France, en route 4.3; 8.b) For the waypoints defining VOR/DME area navigation routes, the bearing rounded to the nearest degree, and the distance, rounded to the nearest tenth of a nautical mile from the reference VOR/DME, if the waypoint is not co-implanted with it. 11. The transition points are not shown on the maps, and if necessary are defined in AIP ENR 3. 13. The minimum vectoring altitudes are published separately on a map entitled "minimum vectoring altitudes".
<b>CHAPTER 9. STANDARD DEPARTURE CHART — INSTRUMENT (SID) — ICAO</b>		
9.5	B	The map is identified by the name of the aerodrome and the identification of the standard instrument departure route. When the map regroups several standard instrument departures, the map is identified by the name of the track, the cardinal sector concerned, or the end points of the departures.
9.8.2	B	Not applicable.
9.9.4.1.1	B	b.1) The plain language names of radionavigation aids not listed in AIP France, part en-Route 3.9 (transferred to ENR 4.1), may not be shown on this type of chart. b.4) The geographical coordinates of the radionavigation aids are not indicated. b.5) The altitude of the DME antenna is not indicated. c. Only code names of significant points not co-implanted with a radionavigation aid are indicated. f. A note is included whenever there are close-in obstacles that are not taken into account for the published procedure calculation slope; the position and altitude of these obstacles are published. Close-in obstacles Information is provided by the Procedure Designer. j.3) The transponder code is not mentioned.
<b>CHAPTER 10. STANDARD ARRIVAL CHART — INSTRUMENT (STAR) — ICAO</b>		
10.5	B	The map is identified by the full name of the aerodrome and the identification of the standard instrument arrival route. When the map includes several instrument-standard arrival routes, the map is identified by the name of the runway, the cardinal sector concerned, or the start points of the arrival procedures.
10.8.2	B	Not applicable.
10.9.4.1.1	B	b.1) The plain language names of radionavigation aids not listed in En-Route 3-9 (ENR 4.1) may not be shown on this type of chart. b.4) The geographical coordinates of radionavigation aids may not be indicated. They are available in the AIP. b.5) The altitude of the DME antenna is not indicated. c. The bearing is rounded to the nearest degree, the distance to the nearest nautical mile. i.3) The transponder code is not mentioned.
10.9.4.2	B	The relevant procedures to be used in case of communications loss are described whenever possible, on the chart or on the back of the chart. Where deemed necessary, a text describing the STAR is also presented.
<b>CHAPTER 11. INSTRUMENT APPROACH CHART — ICAO</b>		
11.2.3	B	ILS and LOC procedures can be represented on a single chart, even if the final or interrupted approach segments are not identical. The visual prescribed track (VPT) procedures are shown on separate charts. Circling elements (OCH base and operating minima) are published on the instrument approach chart used prior to the MVL.
11.4	B	The format of the sheets distributed in paper format is 21 × 29.7 cm.
11.7.2	B	Terrain located more than 1000 ft above aerodrome elevation or more than 500 ft above aerodrome elevation when final approach or missed approach procedure slope exceeds the optimal value because of the relief, is shown.
11.9.2	B	Not applicable.
11.9.3	B	Orientations relative to true north or grid north are not used.
11.10.1.4	C	Only the height of the threshold, rounded to the nearest foot, is indicated. The correspondence in hectopascals (rounded to the nearest whole hectopascal) is given for the altitude taken as reference for the map.

11.10.2.5	C	The reference level is the altitude of the aerodrome, except: - for precision approach charts (ILS - SBAS CAT I - PAR) and approaches with vertical guidance (APV SBAS, APV Baro); - for conventional approach charts, where the threshold of the runway on which the instrument approach is conducted is more than 2 m (7 ft) below the aerodrome elevation; in both cases, the reference level is the threshold altitude.
11.10.4.1	B	All radio aids in the scope of the map are indicated with their codes and frequencies. Aids directly involved in the procedure are depicted in bold. For aerodromes not published on an ICAO area chart, radioelectric aids commonly used, but located outside the limits of the instrument approach chart, are indicated in their direction by mentioning their code, frequency, magnetic bearing and nautical mile distance from the IAF.
11.10.4.3	B	The final approach fix (or final approach point, in the case of an ILS approach procedure) is not identified by geographic coordinates. A table is published to communicate the geographical coordinates of the essential points/fixes of the approach procedures.
11.10.6.1	C	f) The boundaries of the sectors in which visual maneuvers (circling) are prohibited are not shown on the plan view.
11.10.6.2	C	Not applied. The plan view does not indicate the distance between the aerodrome and the radionavigation aids involved in the final approach.
11.10.6.3	C	A profile view is given below the plan view and contains the following information: a) The aerodrome runway represented by a bold line at the reference level of the chart; [...] d) Not applied (the profile of additional segments, other than those specified in (b) and (c), are not represented by a dashed line with arrows).
11.10.8.4	C	For conventional approaches, the distance, the flight time and the vertical speed between the FAF and a marker or the MAPT are indicated; this information is only provided when the procedure is protected considering that the MAPT is defined by its distance from the FAF or a marker.

**CHAPTER 12. VISUAL APPROACH CHART — ICAO**

12.2	C	A visual approach chart is published for aerodromes with a control area or located in a complex aeronautical environment.
12.3.3	C	Not applied (the VAC is not necessarily at the same scale as the IAC for the same aerodrome).
12.4	B	The format of the sheet is 21x14,85 cm for the aerodromes of metropolitan France and 21 cm x 29,7 cm for the aerodromes of overseas territories.
12.6	B	The map is identified by a number, the full name of the aerodrome and its location indicator.
12.9.2	B	Not applicable.
12.9.3	B	Orientations relative to true north or grid north are not used.
12.10.3	C	Prohibited, restricted and dangerous areas. Airspace is indicated only from the surface to the highest of the following two levels: - 5000 ft / AMSL - 2000 ft / ASFC
12.10.4	C	Designated airspace. Airspaces are indicated only from the surface to the highest of the following two levels: - 5000 ft/AMSL - 2000 ft/ASFC

**CHAPTER 13. AERODROME/HELIPORT CHART — ICAO**

13.2.1	A	The aerodrome / heliport chart is made available for all aerodromes or heliports.
13.4	B	The chart is identified by the name of the aerodrome or heliport.
13.5	C	The annual variation is not indicated. Magnetic North is not represented by an arrow. True North is not always represented by an arrow. True North direction is represented by the left edge of the aeronautical charts facing up, except when the following symbol is depicted on the chart:  In this case, True North is indicated by the direction of the arrow.
13.6.1	B	b) In order not to impair the readability of the maps, only a geoid undulation valid for the entire aerodrome is published. c) In order not to impair the readability of the maps, only a geoid undulation valid for the entire aerodrome is published. i) The geographical coordinates of the axial points of the taxiways may not be published. r) Not applied (the VOR verification point and the frequency of the aid in question are not indicated).

**CHAPTER 14. AERODROME GROUND MOVEMENT CHART — ICAO**

14.4	B	The chart is identified by the name of the aerodrome.
14.5.1	C	An arrow indicating true north is shown on the map unless the left edge of the map is facing true north.

**CHAPTER 15. AIRCRAFT PARKING/DOCKING CHART — ICAO**

15.4	B	The chart is identified by the name of the aerodrome.
15.5.1	C	An arrow indicating true north is shown on the map unless the left edge of the map is facing true north.

**CHAPTER 16. WORLD AERONAUTICAL CHART — ICAO 1:1 000 000**

16.2.1	B	A 1/1000000 map is published for metropolitan France only. Its characteristics are published in section GEN 3-2 of AIP France.
16.2.2	B	For the overseas territories, and for ensuring complete coverage of all terrestrial areas and sufficient continuity in each of the coordinated series, the choice of a scale other than 1/1000000 is determined by the aeronautical information service provider, in agreement with the competent civil aviation authority.
16.4.4	B	The sheet lines are established on the basis of a division into two parts for metropolitan France: North and South. These lines do not conform to those shown in Appendix 5 of ICAO Annex 4.
16.4.5	B	Overlaps as specified in Annex 4 are not provided. The division that is used is notified to ICAO.
16.5.2	C	The graticules and the graduations are shown in the following way: meridians and parallels are drawn every degree.
16.6	B	The numbering of leaves can be established on the basis of a division of leaves into two parts: North and South, for metropolitan France.

16.7.7.1 et 16.7.7.2	C	Contours are not shown.
16.7.9.2	C	Not applied. Neither the elevation (in meters or feet) of the highest point of the area shown nor the geographical position rounded to the nearest multiple of 5 minutes are indicated in the margin.
16.7.9.3	C	Not applied. The spot elevation of the highest point in any sheet is not clear of hypsometric tinting.
16.7.11	C	Not applied. Escarpments may be indicated even if they do not constitute prominent landmarks or even if the cultural detail is not very sparse.
16.7.12	C	Not applied. Wooded areas are not indicated.
16.8.1	B	The isogonic lines are represented in an inset and not plotted on the map.
16.9.2.1	B	Aerodromes with IFR activities outside controlled airspace are considered to be of aeronautical interest and are indicated by a symbol placed generally in the axis of the runway used for instrument approaches.
16.9.2.2	C	The information is limited to: - the altitude of the aerodrome; - frequency to be used in aerodrome traffic (TWR, AFIS, A/A) - the length of the longest runway.
16.9.3.1	B	Only obstacles higher than 500 ft are shown.
16.9.3.2	C	Not applied. Prominent transmission lines, permanent cable car installations and wind turbines that are obstacles are not necessarily represented.
16.9.5.1	A	- The important elements of the air traffic services system including, if possible, the control zones, aerodrome traffic zones, control regions, flight information regions, RMZ, TMZ and other airspace in which VFR flights occur will be indicated, with the vertical limits and the corresponding class of airspace. The frequency is indicated, followed by an asterisk if it is not constantly monitored.
<b>CHAPTER 17. AERONAUTICAL CHART — ICAO 1:500 000</b>		
17.6	B	Each sheet is identified by a name that identifies the geographical area represented.
17.7.7.1	C	Contours are not shown.
17.7.7.2	C	Contours are not shown.
17.7.9.2	C	The altitude of the highest point of the zone represented is not indicated in the margin.
17.7.9.3	C	The spot elevation of the highest point on any sheet is not cleared of hypsometric tinting.
17.8.1	B	The isogonic lines are represented in an inset and not plotted on the map.
17.9.2.2	B	The following information is provided: - altitude of the aerodrome; - frequency to be used in aerodrome traffic (TWR, AFIS, A/A); - length of the longest runway. It is also indicated if the runway is paved or not.
17.9.3.1	B	Obstacles outside settlements that are 100 m (300 ft) or more above ground are shown.
17.9.5.1	A	- The important elements of the air traffic services system including, if possible, the control zones, aerodrome traffic zones, control regions, flight information regions, RMZ, TMZ and other airspace in which VFR flights are conducted will be indicated, with the vertical limits and the corresponding class of airspace, the frequency is indicated, followed by an asterisk if it is not continuously monitored.
17.9.6	B	The radionavigation aids are indicated by the appropriate symbol, by their name, and with their characteristics (these are updated by edition of the map once a year).
<b>CHAPTER 18. AERONAUTICAL NAVIGATION CHART — ICAO SMALL SCALE</b>		
	C	Not provided.
<b>CHAPTER 19. PLOTTING CHART — ICAO</b>		
	C	Not provided.
<b>CHAPTER 20. ELECTRONIC AERONAUTICAL CHART DISPLAY — ICAO</b>		
	C	Not provided.
<b>CHAPTER 21. ATC SURVEILLANCE MINIMUM ALTITUDE CHART — ICAO</b>		
	B	The ATC surveillance minimum altitude charts are called “minimum vectoring altitude charts”.
21.1.2	B	Notes of a general nature are placed in part GEN of the AIP.
21.9.2	C	For readability sake, the restricted and dangerous zones are not represented on this type of chart. Prohibited areas are represented with their identification.
<b>APPENDIX 1. MARGINAL NOTE LAYOUT</b>		
	B	The marginal notes provided in Appendix 1 to ICAO Annex 4 are placed differently around the map.
<b>APPENDIX 2. ICAO CHART SYMBOLS</b>		
	B	Conventional chart symbols: France uses slightly different symbols (see here below).
N°34 : salt pans (evaporation)	B	

N°47 : city or large towns	B	
N°66 : telegraph or telephone line (when a landmark)	B	
N°96 : aerodromes	B	<p>Nom de l'aérodrome</p> <p>Altitude exprimée dans l'unité de mesure choisie pour la carte</p> <p><b>LFB</b> <b>POITIERS</b> <b>423 121.775 23.5</b></p> <p>Longueur de la plus longue piste exprimée en centaine de mètres</p> <p>Fréquence</p>
N°113-bis : RMZ, TMZ, RMZ/TMZ	A	
N°119 : visual flight path	B	<p>Obligatoire avec exigence de communication radio. </p> <p>Obligatoire sans exigence de communication radio. </p> <p>Recommandée </p>
N°125-bis : MOCA	A	
N°128 : regulated airspace	B	
N°137 : prominent transmission line	B	
N°138 : isogonic line	C	Not used
N°140 : lighted wind turbine	B	
N°141 : Wind turbines-minor group and group in major area, lighted	B	
N°147 : upaved runway	B	
N°148 : displaced threshold	B	
N°158 : stop bar : specific use, remotely controlled or permanent	B	<p>••• S</p> <p>••• C</p> <p>••• P</p>
N°161 : hot spot	B	
N°169 : stopway- SWP	B	
N°171 : minimum sector altitude	B	
N°172 : terminal arrival altitude B	B	
N°174-bis : interrupted landing trajectory	A	

APPENDIX 5 – SHEET LAYOUT FOR THE WORLD AERONAUTICAL CHART 1/1 000000



	B	Sheet layout of the world aeronautical chart 1: 1 000 000: French continental territory is covered with two maps NORTH and SOUTH, with a division different from that of ICAO Annex 4. No map at 1/1 000 000 is provided for the overseas territories. France publishes maps for the overseas territories at other scales adapted to the region concerned.
--	---	--

<b>ANNEX 5</b> <b>Units of measurement to be used in air and ground operations</b> <b>Fifth edition including amendment N° 17 applicable since the 18th of November 2010</b>	
<b>I.C.A.O. REGULATIONS</b>	<b>FRENCH REGULATIONS</b>
NIL	

<b>ANNEX 6 - Part 1</b> <b>Operation of aircraft</b>		
<b>9th edition including amendment NR 48</b>		
<b>ICAO REGULATIONS</b>	<b>CAT</b>	<b>FRENCH REGULATIONS</b>
<b>CHAPTER 3</b>		
§ 3.1.4	B	The responsibility for operational control is solely with the commander/pilot in command.
§ 3.3.1*	C	Only required for aeroplanes above 27 000 kg.
§ 3.3.3	A	The European rule requires in addition that the FDM programme is non punitive, regardless of the date.
§ 3.5.1	C	The scope of CAT.GEN.MPA.205 is restricted to some categories of large aeroplanes.
§ 3.5.2*	C	CAT.GEN.MPA.205 is only applicable to aeroplanes which are equipped with a capability to provide a position additional to the secondary surveillance radar transponder or which were first issued with an individual CofA on or after 16 December 2018.
§ 3.5.3	B	CAT.GEN.MPA.205 only applies to aeroplanes which are equipped with a capability to provide a position additional to the secondary surveillance radar transponder or which were first issued with an individual CofA on or after 16 December 2018.
§ 3.5.4	B	Other means of compliance. Cases for an alleviation and flexibility are provided in AMC1 CAT.GEN.MPA.205, which can be used by all operators without having to provide a risk assessment.
<b>CHAPTER 4</b>		
§ 4.2.1.3.1	B	The operator remains responsible that the contracted services comply with the applicable requirements and that the aviation safety hazards associated with contracted services or products are considered by the operator's management system. However, it is not specified that the operator shall develop policies and procedures for third parties.
§ 4.2.1.5	B	The AOC has no expiration date. The AOC is issued for an unlimited duration, but its validity is confirmed as per compliance with ORO.GEN.135. Several other entries requiring prior approval by the CA have been added to the EU Operations Specifications.
§ 4.2.1.7	B	Several other entries requiring prior approval by the Competent Authority have been added to the EU Operations Specifications. The AOC has no validity date.
§ 4.2.2.1	A	The EU regulation also requires compliance with ICAO Annexes 1, 2, 8, and 18. Additionally, compliance with the mitigating measures accepted by EASA in accordance with ART.200 (d) ; the relevant requirements of Part-TCO ; and the applicable Union rules of the air.
§ 4.2.11.2	B	Other means of compliance. Appropriate measures are taken where the effective dose to the crew is liable to be above 1 mSv/year.
§ 4.3.1	C	Paragraph (g) is not fully implemented.
§ 4.3.3.1	C	Partially implemented. An operational flight plan is not required for operations under VFR of other-than-complex motor-powered aeroplanes taking off and landing at the same aerodrome or operating site.
§ 4.3.4.1.2	C	Partially implemented. EDTO is not yet implemented.
§ 4.3.4.1.3	A	CAT.OP.MPA.182 (a) requires a period commencing one hour before and ending one hour after the estimated time of arrival at the aerodrome.
§ 4.3.4.3.1	A	European rules require a period commencing one hour before and ending one hour after the estimated time of arrival at the aerodrome.
§ 4.3.4.4	A	EU rule establishes to collect relevant data for a period of 2 years of continuous operations before applying for an Individual Fuel Scheme. Moreover, it is mandatory to implement an effective continuous reporting system to the competent authority on the safety performance and regulatory compliance.
§ 4.3.6.3	C	Partially implemented. EDTO is not yet transposed in R.965/2012, which still uses ETOPS.
§ 4.3.6.4*	A	Part-CAT requires that the calculation of the usable fuel is done for each flight, including the estimated mass of the aircraft.
§ 4.3.9.2	A	The EU rule has additional and more specific requirements on the quantities of oxygen and the percentages of passengers and also specific requirements on automatically deployable masks for aeroplanes certified to fly above 25 000 ft.
§ 4.3.10.1*	C	Partially implemented. EDTO is not yet transposed in R.965/2012, which still uses ETOPS.
§ 4.6.1	C	Partially implemented. Flight operations officer/flight dispatcher tasks and responsibilities are not specifically described in Reg. (EU) 965/2012.
§ 4.6.2	C	Not implemented. The flight operations officer/flight dispatcher has no such tasks described in the Air Operations rules.
§ 4.7.1.1, § 4.7.2.1, § 4.7.2.2, § 4.7.2.3 and § 4.7.2.4	C	Not implemented. European rules do not use EDTO. Instead, the ETOPS concept is used.
§ 4.7.2.6	C	Partially implemented. EU rules do not use EDTO. Instead, the ETOPS concept is used.
§ 4.9.2	C	Partially implemented. European rules do not have provisions for maximum certificated take-off mass (MCTOM). However there is a limitation in the number of passenger to less than 9.
<b>CHAPTER 5</b>		
§ 5.1.1	B	The responsibilities of the State of the Registry are assumed by the State of the Operator.
§ 5.2.4	B	The responsibilities of the State of the Registry are assumed by the State of the Operator.
§ 5.2.10	A	Stricter and more detailed requirements.
§ 5.4.1	A	EU Rules require the operators to ensure that the routes and cruising altitudes are selected so as to have a landing site within gliding range. Additional protection considering the geographic characteristics of the European territory.

CHAPTER 6		
§ 6.1.5.1, § 6.1.5.2, § 6.1.5.3 and § 6.1.5.4*	C	Not implemented. France has not concluded any Article 83 bis agreement.
§ 6.2.2.1	C	Partially implemented : Only for Large Aeroplanes : Initial CofA after 18 February 2020 (lavatory) and 18 May 2019 (portable).
§ 6.3.1.1.1 and § 6.3.1.1.2*	C	Partially implemented : For those light aeroplanes first issued with an individual CofA before 5 September 2022, only those that are multi engine turbine powered and have a MOPSC of more than 9 are required to carry a flight recorder. In addition, turbine- engined aeroplanes with a MCTOM of less than 2 250 kg and a MOPSC of 9 or less are not required to carry a flight recorder, whatever their date of issuance of the individual CofA.
§ 6.3.1.1.3 and § 6.3.1.1.4	B	CAT.IDE.A.190 (a) (1) applies to aeroplanes with an individual CofA after 1 June 1990 and MCTOM of more than 5 700 kg. CAT.IDE.A.190 (a) (2) applies to turbine-engined aeroplanes with an individual CofA before 1st June 1990 and MCTOM of more than 5 700 kg.
§ 6.3.1.1.5*	C	CAT.IDE.A.190 (a) (3) applies to aeroplanes with an individual CofA after 1st April 1998.
§ 6.3.1.1.7*	A	AMC6 CAT.IDE. A.190 (a) (1) & (a) (2) & (a) (3) applies to aeroplanes delivered an individual CofA before 1st June 1990.
§ 6.3.1.1.8	A	According to AMC6 CAT.IDE.A.190 (a) (4) the FDR shall record 32 parameters if installed in aeroplanes with an MCTOM exceeding 27 000 kg when the following conditions are met : (i) sufficient capacity is available on a flight recorder system ; (ii) the sensor is readily available ; and (iii) a change is not required in the equipment that generates the data. CAT.IDE.A.190 (a) (2) applies to all turbine-engined aeroplanes with a MCTOM of over 5 700 kg and first issued with an individual CofA before 1st June 1990 whatever the date of prototype certification.
§ 6.3.1.1.9*	A	According to AMC6 CAT.IDE.A.190 the FDR shall record 16 parameters if installed in aeroplanes with an MCTOM exceeding 27 000 kg that are of a type first type certified after 30 September 1969 except Ground spoiler position and/or speed brake selection, outside air temperature (OAT) or total air temperature and Autopilot operating modes, autothrottle and AFCS, systems engagement status and operating modes when any of the next conditions are met : (1) sufficient capacity is not available on a flight recorder system ; (2) the sensor is not readily available ; and (3) a change is required in the equipment that generates the data. All other parameters exceed those recommended in the SARP.
§ 6.3.1.1.10	C	Partially implemented. CAT.IDE.A.190 (a) (1) applies to all aeroplanes with a MCTOM of over 5 700 kg and first issued with an individual CofA on or after 1st June 1990. However, in the case where the aeroplane was first issued an individual CofA between 1st January 2005 and 1st January 2016, AMC2 CAT.IDE.A.190 is applicable and it does not specify all of the first 78 parameters listed in table A8-1.
§ 6.3.1.1.11	A	CAT.IDE.A.190 (a) (1) applies to all aeroplanes with a MCTOM of over 5 700 kg and first issued with an individual CofA on or after 1st June 1990.
§ 6.3.1.2	C	Partially implemented. The use of magnetic tape for the FDR is not forbidden.
§ 6.3.1.3	A	The minimum recording duration for the FDR is 25 hours for other aeroplanes than those referenced in 6.3.1.1.5. For aeroplanes referenced in 6.3.1.1.5, the minimum recording duration is 10 hours.
§ 6.3.2.1.1 and § 6.3.2.1.2*	C	Partially implemented. The scope of CAT.IDE.A.185 (a) (2) is limited to multi engine turbine powered aeroplanes with a MCTOM of less than 5 700 kg. The scope of CAT.IDE.A.191 covers aircraft with an individual CofA first issued on or after 5/09/2022 ; no retrofit.
§ 6.3.2.1.3	A	CAT.IDE.A.185 pt. (a) (1) is applicable to all aeroplanes with a MCTOM of more than 5 700 kg, irrespective of the date of first issuance of the CofA.
§ 6.3.2.1.4 and § 6.3.2.1.5*	A	CAT.IDE.A.185 (a) (1) applies to all aeroplanes with a MCTOM exceeding 5 700 kg, be they turbine-engined or not. CAT.IDE.A.185 (a) (1) applies whatever the date of certification of the prototype.
§ 6.3.2.4.2	C	Partially implemented. An alternate power source for the CVR is required for aeroplanes with an MCTOM of over 27 000 kg and first issued with an individual CofA on or after 5 September 2022, whatever the date of application for type certification.
§ 6.3.2.4.3*	C	Partially implemented. An alternate power source for the CVR is required for aeroplanes with an MCTOM of over 27 000 kg and first issued with an individual CofA on or after 5 September 2022. CAT.IDE.A.185 point (i) contains the alternate power source requirement.
§ 6.3.3.1.1	A	CAT.IDE.A.195 (a) requires recording data link communications for aeroplanes issued with an individual CofA on or after 8 April 2014.
§ 6.3.3.1.2	C	Partially implemented. CAT.IDE.A.195 (a) is only applicable to aeroplanes first issued with an individual CofA on or after 8 April 2014. Retrofit of data link recording equipment is not required.
§ 6.3.3.1.3*, § 6.3.4.1.1, § 6.3.4.1.2*, § 6.3.4.2 and § 6.3.4.3	C	Not implemented.
§ 6.3.5.4*	C	Partially implemented. It is not required that the FDR documentation is in electronic format.
§ 6.3.5.5.1*	C	Not implemented.
§ 6.3.5.5.2	C	The use of two combination recorders is an alternative to the use of a separate CVR and FDR for aeroplanes with a MCTOM > 5 700 kg regardless of the date of application for their type certificate.
§ 6.3.6.1	B	Different in character. CAT.GEN.MPA.210 is also applicable to aeroplanes with MCTOM of over 45 500 kg and less than 19 PAX. CAT.GEN.MPA.210 is applicable to every aeroplane with a CofA first issued on or after 1st January 2024.

§ 6.3.6.2	B	Different in character. CAT.GEN.MPA.210 is also applicable to aeroplanes with MCTOM of over 45 500 kg and less than 19 pax. CAT.GEN.MPA.210 is applicable to every aeroplane with a CofA first issued on or after 1st January 2023.
§ 6.4.1	A	CAT part prescribes additional equipment.
§ 6.4.2	C	Partially implemented, Reg (EU) 965/2012 mandates the carriage of one barometricaltitude measure device, and TWO devices when two pilots are required for the operation.
§ 6.5.2.1	C	Less protective. Carriage of life jackets when flying en route over water beyond gliding distance from the shore, in the case of all other landplanes (not operated in accordance with 5.2.9 or 5.2.10) not implemented.
§ 6.5.3.1	C	Partially implemented. The requirement to carry an 8.8 KHz underwater locating device (ULD) applies to aeroplanes with an MCTOM of more than 27 000 kg and with an MOPSC of more than 19 and all aeroplanes with an MCTOM of more than 45 500 kg. The ULD might not be fitted if the aeroplane is equipped with robust and automatic means to accurately determine, following an accident where the aeroplane is severely damaged, the location of the point of end of flight.
§ 6.7.3	A	Part-CAT requires it for all aircraft.
§ 6.10	A	CAT.IDE.A.115 requires portable lights also during daylight flights. This exceeds ICAO SARP which requires it only for night flights.
§ 6.11*	A	Required also for non-pressurised aeroplanes.
§ 6.12	B	Other means of compliance. This matter is addressed by a different legal instrument, which requires Member States to undertake appropriate measures where the effective dose to the crew is liable to be above 1 mSv/year.
§ 6.18.1	C	Partially implemented. CAT.GEN.MPA.210 is not applicable to aeroplanes with MCTOM of less than 45 500 kg and MOPSC of less than 19.
§ 6.18.2*	C	Not implemented. CAT.GEN.MPA.210 is not applicable to aeroplanes with MCTOM of less than 27 000 kg.
§ 6.18.3	B	Other means of compliance. In the case of an ELT-based solution (in flight triggered ELT or automatic deployable flight recorder) the ELT signal is detected by COSPAS/SARSAT satellites and then it is directly transmitted to the ground and dispatched to the competent rescue coordination centre.
§ 6.19.2*	C	Partially implemented EU regulations require mandatory use of ACAS II SW version 7.1 for aeroplanes with an MCTOM of more than 5 700 kg or more than 19 passengers. For aeroplanes out of this category ACAS is not mandatory. If they voluntarily install ACAS, the equipment shall be ACAS II version 7.1.
§ 6.20.2 and § 6.20.3	C	Partially implemented. Resolution of 7.62 m for the pressure altitude reporting transponder not implemented.
§ 6.22.1* and § 6.22.2*	C	Not implemented.
§ 6.26.1	A	This standart applies as of 1st January 2026. However, point 26.205 of Regulation (EU) 2015/640, as introduced by Regulation 2020/1159 will become applicable as of 1st January 2025, for aeroplanes subject to that Regulation (aeroplanes of more than 5 700 kg maximum certificated take-off weight).
<b>CHAPTER 7</b>		
§ 7.2.9	C	Partially implemented. European rules require to monitor the aircraft height keeping performance, but not in a specific interval.
<b>CHAPTER 8</b>		
§ 8.2.1	C	Partially implemented. EU requirements do not address the human factors principles in Part-M subpart G and Part-CAMO for Continuing Airworthiness Management Organisations (CAMO).
§ 8.2.3	C	Partially implemented. EU requirements do not explicitly describe that "copies of all amendments shall be furnished promptly to all organizations or persons to whom the manual has been issued."
§ 8.2.4	B	Different in character. The requirement to provide the manual to the State of Registry if different from the State of the Operator. It is currently required to be approved by the State of Operator. Within the EU Member States this requirement is compensated by the mutual recognition.
§ 8.3.1	C	Partially implemented. Part-M Subpart G, Part-CAMO and Part-CAO do not observe Human Factors (HF) principles in the design of the Maintenance Programme (MP).
§ 8.3.2	C	Partially implemented. EU requirements do not explicitly describe that Copies of all amendments shall be furnished promptly to all organizations or persons to whom the manual has been issued.
§ 8.4.2	A	Retaining periods exceed requirements.
§ 8.5.2	A	Part-M requirements apply above 2 730 kg, while Part-ML applies to 2 730 kg or below. This means that the mass range between 2 730 and 5 700 kg is obliged to comply with a higher standard.

§ 8.7	C	Partially implemented. The provisions of Annex 19 are not implemented.
§ 8.8.2 and § 8.8.3	C	Not implemented.
<b>CHAPTER 9</b>		
§ 9.2	A	ORO.FC.130 (a) establishes provisions for each type and variant. ORO.GEN.110 (h) requires also the use of a checklist. ICAO Annex 6 9.2 does not require it.
§ 9.4.1.1	A	For single pilot IFR, EASA also requires 5 IFR flights and 3 IFR approaches in the single pilot role under ORO.FC.202. However, besides the 90 days, Reg. (EU) 965/2012 extends the mitigation measures. This is not required by the standard.
§ 9.4.2.1	A	European rule FCL.060 requires at least 3 sectors.
§ 9.4.3.3	B	Other means of compliance. European rules have implemented a categorisation of aerodromes (A, B, C and/or demanding/not demanding).
§ 9.4.4.1	B	Other means of compliance. The rule allows alternative training and qualification programme (ATQP) as an alternative to the prescriptive training requirements.
§ 9.4.5.2	A	For IFR operations, the pilot shall have accumulated at least 50 hours of IFR flight time.
<b>CHAPTER 10</b>		
§ 10.2, § 10.3 and § 10.4*	C	Partially implemented.
§ 10.5*	C	Not implemented.
<b>CHAPTER 11</b>		
§ 11.4.3*	C	Log books only filed away for 3 months.
§ 11.6	C	Less protective. In the absence of indication from the investigating authority, the operator is not required to preserve the data for more than 60 days after the accident or serious incident.
<b>CHAPTER 12</b>		
§ 12.4	A	The successful completion of the Initial training required by Reg. (EU) NR 1178/2011 AIRCREW results in the issuance of a Cabin Crew Attestation (CCA) to the applicant. CCA is required for CAT operations. If operators other than CAT decide to carry a cabin crew member, this person shall also comply with Reg. (EU) NR 1178/2011 and Reg. (EU) NR 965/2012.
<b>CHAPTER 13</b>		
§ 13.2.4*	C	Partially implemented. ORO.SEC.100 para (b) stipulates that EU regulation only applies to passenger-carrying aeroplanes which fall within one of the categories stated on (b) (1), (b) (2) or (b) (3).
* recommended practice		

**ANNEX 6 - Part 2**  
**Operation of aircraft**

**Modified par by all its amendments, including amendment NR 40**

ICAO REGULATIONS	CAT	FRENCH REGULATIONS
<b>CHAPTER 2</b>		
§ 2.1.1.5*	C	Partially implemented. No specific requirement for non-commercial operations with other-than complex motor-powered aircraft (NCO).
§ 2.2.3.5	B	Other means of compliance. European rules require a period commencing one hour before and ending one hour after the estimated time of arrival at the aerodrome in accordance with 2.2.3.4.3. European rules do not require a point of no return but instead require always to have an alternate aerodrome (with very few exceptions e.g. isolated aerodrome) and other conditions (e.g. EU rules require fuel for 2 hours).
§ 2.2.3.7.1*	A	EU rules do not allow embarking, on board or disembarking of passengers while refuelling with AVGAS or wide-cut type fuel or a mixture of these fuel types.
§ 2.2.4.7.1*	C	Partially implemented. An alleviation is available for NCO operations. The EU rules contain an alleviation to the availability and use of oxygen on board under NCO.OP.190 and AMC1 NCO.OP.190 (a). The PIC can decide to fly at any altitude without using oxygen, and without oxygen being available.
§ 2.2.4.9.2	B	Other means of compliance. European regulation allows acceptable deviations under the conditions of radar vectoring by ATC or when obstacle clearance can be observed.
§ 2.3.1.1	B	Different in character. In the EU system, the State of the Operator is the competent authority for NCC operators and NCO operators operating aircraft registered in a third-country.
§ 2.4.2.2	C	Partially implemented. ELA1 aeroplanes, i.e. aeroplanes with a Maximum Take off Mass (MTOM) of 1 200 kg or less that are not classified as complex motor-powered aircraft, are exempt from the hand fire extinguisher requirement in NCO.IDE.A.160.
§ 2.4.2.3	C	Partially implemented. Only for Large Aeroplanes Initial CofA after 18 February 2020 (lavatory) and 18 May 2019 (portable). No reference for Part-NCO, as it is very unlikely that an NCO aircraft has a lavatory.
§ 2.4.3.2*	B	Other means of compliance. The EU rules do not distinguish between VFR flights and VFR controlled flights. The other means of compliance are ensured through the provisions in NCC.IDE.A.120 (b) for additional instruments when in conditions where the aeroplane cannot be maintained in a desired flight path without reference to one or more additional instruments, as well as the additional limitations in Part-SERA 5010 for VFR controlled flights.
§ 2.4.11.2* and § 2.4.11.3*	C	Not implemented. EASA SIB 2017-14 (Safety Information Bulletin) recommends the installation of TAWS for light aeroplanes not engaged in Commercial Air Transport.
§ 2.4.12.3	C	Partially implemented. NCO.IDE.A.170 (a) (3) : a survival ELT (ELT(S)) or a personal locator beacon (PLB), carried by a crew member or a passenger, is authorized when certified for a maximum passenger seating configuration of six or less.
§ 2.4.15	B	Other means of compliance. In the EU system, for NCC and NCO operators, it is the State of the Operator that has this responsibility, not the State of Registry.
§ 2.4.16.1.1.1*	C	Partially implemented. 2.4.16.1.1 : There is no flight recorder carriage requirement in Part-NCO.
§ 2.4.16.1.1.2 and § 2.4.16.1.1.3*	A	NCC.IDE.A.165 is applicable to aeroplanes with Cof A issued on or after 1 January 2016.
§ 2.4.16.1.2	C	Not implemented. FDR is required by 2.4.16.1.1.2 for large aeroplanes for which application for TC is after 2023. FDR, ADRS, AIR or AIRS is recommended by 2.4.16.1.1 for light aeroplanes first issued with an individual CofA on or after 1 January 2016.
§ 2.4.16.2.1*	C	Not implemented. There is no flight recorder carriage requirement in Part-NCO.
§ 2.4.16.2.2	C	Not implemented. 2.4.16.2.1 is only applicable to aeroplanes first issued with an individual CofA on or after 1 January 2016, and all modern models of CVR are solid state. Therefore there is no need to forbid the old recording technologies.
§ 2.4.16.4.5*	C	Not implemented. It is not required that the FDR documentation is in electronic format.
§ 2.4.17.2.2	C	Not implemented. A specific approval is not required for NCC or NCO operators using EFB applications.
§ 2.4.17.3	C	Partially implemented. A specific approval is not required for NCC or NCO operators using EFB applications. For NCC operators and for NCO operators using third country registered aircraft, the State of Operator shall establish those criteria.
§ 2.4.18.1, § 2.4.18.2, § 2.4.18.3 and § 2.4.18.4*	C	Not implemented.
§ 2.5.1.7, § 2.5.1.8 and § 2.5.1.9	B	Different in character. For operators using third-country registered aircraft, the State of Operator shall establish those criteria.
§ 2.5.2.3	B	Different in character. The State of Operator shall establish those criteria for NCC operators and for NCO operators using third-country registered aircraft.
§ 2.5.2.4, § 2.5.2.5, § 2.5.2.6, § 2.5.2.7, § 2.5.2.8 and § 2.5.2.9	B	Different in character. The State of Operator instead of State of Registry for NCC operators and for NCO operators using third-country registered aircraft.

§ 2.5.2.10	C	Partially implemented. EU rules require to monitor the aircraft height keeping performance, but not in a specific interval.
§ 2.5.3.3, § 2.5.3.4 and § 2.5.3.5	B	Different in character. The State of Operator shall establish those criteria for operators using third-country registered aircraft.
§ 2.6.1.1	C	Partially implemented. Risk assessment when approving a maintenance programme not based on the type certificate holder's maintenance recommendations not addressed.
§ 2.6.2.2	A	Retaining periods exceed requirements.
§ 2.6.4.2	C	Partially implemented. Maintenance and release to service by a person can be performed by Part-MF, or Part-CAO or by a pilot/owner after limited pilot/owner maintenance.
§ 2.7.2.1 and § 2.8.1	B	Different in character. State of Operator instead of State of Registry for the NCC operators and NCO operators of third-country registered aircraft.
§ 2.9.1	C	Reg. (EC) NR 300/2008 does not contain references to pilot-in-command responsibilities related to the security of aircraft.

**CHAPTER 3**

§ 3.1.2*	C	Less protective. Definition of complex motor powered aeroplane includes aeroplanes only with a MOPSC of more than 19.
§ 3.4.2.1.1	B	Different in character. The EU system has the State of Operator instead of State of Registry as the Competent Authority.
§ 3.4.2.1.2	B	Other means of compliance. EU rules provide for the cooperative oversight of activities of operators established or residing in another EU member state. Reg. (EC) 300/2008 establishes requirements for inspections by the Commission in cooperation with Member States.
§ 3.4.2.7	B	Different in character. For NCC operators, the State of Operator establishes the criteria instead of the State of Registry. For low visibility operations (LVO), it is the competent authority as established by Annex V (Part SPA) : State of the Operator if the aircraft is registered in an EU Member State ; or State of Registry if the aircraft is registered in a third country and the State of Registry has already issued the LVO specific approval.
§ 3.4.2.8	C	Partially implemented. High level requirements are included in the Essential Requirements, Annex V to Regulation (EU) 2018/1139. Detailed FTL provisions are determined at national level. Fatigue requirements for maintenance personnel not addressed.
§ 3.4.3.5.4*	B	Reg. (EU) 965/2012 requires a mandatory final reserve fuel (FRF) of 30 minutes (VFR by day) or 45 minutes (VFR by night and IFR).
§ 3.4.3.7.1*	C	Not implemented.
§ 3.4.3.8.1	A	EU rules do not allow embarking, on board or disembarking of passengers while refuelling with AVGAS or wide cut type fuel or a mixture of these fuel types.
§ 3.5.2.3	B	Different in character. For NCC operators, the State of Operator establishes the criteria instead of the State of Registry.
§ 3.6.1.1	B	Different in character. In the EU system, the State of Operator is responsible for approving the MEL.
§ 3.6.3.1.1.1, § 3.6.3.1.1.2 and § 3.6.3.1.1.3*	C	Partially implemented. Carriage of a flight data recorder is required only for aeroplanes first issued with an individual CofA on or after 1 January 2016.
§ 3.6.3.2.1.1	A	NCC.IDE.A.160 (a) (2) is applicable to aeroplanes for which the type certificate is issued after 1 January 2016, while 3.6.3.2.1 criterion is the date of submission of the application for a type certificate.
§ 3.6.3.2.1.2	C	Partially implemented. NCC.IDE.A.160 (a) (1) only requires a CVR for aeroplanes above 27 000 kg MCTOM which were first issued with an individual CofA on or after 1 January 2016.
§ 3.6.3.2.1.3*	C	Partially implemented. NCC.IDE.A.160 (a) (1) and (a) (2) only requires a CVR for aeroplanes which were first issued with an individual CofA on or after 1 January 2016 (see (a) (1)) or for which a type certificate was first issued on or after 1 January 2016 (see (a) (2)).
§ 3.6.7.1*	B	Appropriate measures are taken where the effective dose to the crew is liable to be above 1 mSv/year.
§ 3.6.8.2.1*	C	Partially implemented. The European regulatory system only requires it when the individual CofA was issued after 31 December 1980.
§ 3.6.9.1*	A	European Regulatory system requires ACAS II for turbine engine aeroplanes with an MCTOM of more than 5 700 kg or MOPSC of more than 19.
§ 3.8.1.2*	C	Partially implemented. The recommendation is not implemented ; initial and continuation training are not specifically addressed in M.A.607 or Human Factors.
§ 3.8.2*	C	Partially implemented. Part-M, Part-CAMO and Part-CAO do not observe Human Factors principles in the design of the Maintenance Control Manual.
§ 3.8.3.1	C	Partially implemented. Part-M Subpart G, Part-CAMO and Part-CAO do not observe Human Factors principles in the design of the Maintenance Programme.
§ 3.8.3.2	C	Partially implemented. EU requirements do not explicitly describe that "Copies of all amendments shall be furnished promptly to all organizations or persons to whom the manual has been issued".
§ 3.8.4	A	For the transmission of the information as per Annex 8 there is no alleviation related to MTOW – required from all aeroplanes' owners.
§ 3.8.5.2	C	Partially implemented. Pilot owner authorisation does not comply with the requirement that a person shall be appropriately licenced in accordance with Annex 1.
§ 3.9.4.2 and § 3.9.4.3	B	Other means of compliance. R.(EU) 965/2012 does not include this requirement for pilots flying on non commercial flights (NCC, NCO).



§ 3.10.1*	C	Not implemented.
←		

**ANNEX 6 - Part 3  
Operation of aircraft**

**Modified par by all its amendments, including amendment NR 24**

ICAO REGULATIONS	CAT	FRENCH REGULATIONS
<b>SECTION 2</b>		
<b>CHAPTER 1</b>		
§ 1.1.4	B	Other means of compliance. The EU rules require that the responsibility for operational control is solely with the commander/pilot in command.
§ 1.3.1*	C	Partially implemented. Transposed only for CAT Helicopter Offshore Operations.
§ 1.3.2	A	The European rule requires in addition that the FDM programme is non punitive, regardless of the date.
<b>CHAPTER 2</b>		
§ 2.2.1.5 and § 2.2.1.7	B	Other means of compliance. No expiration date. The AOC is issued for an unlimited duration, but its validity is confirmed as per compliance with ORO.GEN.135. Several other entries requiring prior approval by the competent authority have been added to the EU operations specifications.
§ 2.2.2.1	A	Additionally, the EU rule also requires compliance with ICAO Annexes 1, 2, 8, and 18. Additionally, compliance with the mitigating measures accepted by EASA in accordance with ART.200 (d) ; the relevant requirements of Part-TCO ; and the applicable Union rules of the air.
§ 2.3.1	C	Partially implemented. Paragraph (g) is not fully implemented.
§ 2.3.3.1	C	Partially implemented. An operational flight plan is not required for operations under VFR of other than complex motor powered aeroplane taking off and landing at the same aerodrome or operating site.
§ 2.3.4.1.2	A	The EU rule requires a period commencing 1 hour before and ending 1 hour after the estimated time of arrival at the aerodrome.
§ 2.3.4.2.1	B	Other means of compliance. The EU rules do not require an alternate when destination is a coastal aerodrome and the helicopter is routing from offshore. However, the European rule requires a period commencing 1 hour before and ending 1 hour after the estimated time of arrival at the aerodrome.
§ 2.3.4.2.2	A	The EU rule requires a period commencing 1 hour before and ending 1 hour after the estimated time of arrival at the aerodrome and higher operating minima (one category above).
§ 2.3.4.3.15*	C	No reference to 30NM, the only requirement is general weather minima between 1 hour before and 1 hour after the flight and for fog (60NM in AMC2 SPA.HOFO.120 c) 3)).
§ 2.3.6.2	A	If required an alternate aerodrome, it shall be also carried fuel enough for reaching it. EU regulation stipulates than when flying under VFR and navigating by means other than by reference to visual landmarks or at night, 30-minutes fuel at best range of speed are required.
§ 2.3.7.1	C	Partially implemented. On point (b) : oxygen replenishment is allowed as per the Air Ops rules and as a mitigation measure, aviation stakeholders are trained on use of oxygen.
§ 2.3.7.6	C	Partially implemented. Oxygen replenishment is allowed as per the Air Ops rules and as a mitigation measure, aviation stakeholders are trained on the use of oxygen.
§ 2.3.8.2 and § 2.4.6.1*	C	Not implemented.
§ 2.6.1	C	Partially implemented. Flight operations officer/flight dispatcher tasks and responsibilities are not specifically described in Reg. (EU) 965/2012.
§ 2.6.2	C	Not implemented.
<b>CHAPTER 3</b>		
§ 3.1.4, § 3.4.1, § 3.4.2, § 3.4.3 and § 3.4.4*	C	Such operations are not allowed.
<b>CHAPTER 4</b>		
§ 4.1.5.1, § 4.1.5.2, § 4.1.5.3 and § 4.1.5.4*	C	France has not concluded any Article 83 bis agreement.
§ 4.2.2	C	Point (e) not implemented. Spare electrical fuses are not required. Fuses requirement not implemented because changing a fuse in flight with a helicopter is not practical. Flying a helicopter requires both hands and both feet at the controls. Fuses are not accessible for replacement in flight.
§ 4.2.2.1	C	Partially implemented. Only for Large Helicopters : Initial CofA after 18 February 2020 (lavatory) and 18 May 2019 (portable).
§ 4.3.1.1.2	A	The passenger capacity threshold in CAT.IDE.H.190 (a) (1) is 9 not 19.
§ 4.3.1.1.3*	C	Partially implemented. Required for helicopters first issued with an individual CofA on or after 1 August 1999.
§ 4.3.1.1.4	C	Partially implemented. The scope of CAT.IDE.H.191 covers those helicopters with an individual CofA first issued on or after 5 September 2022.
§ 4.3.1.1.5*	C	Partially implemented. The scope of CAT.IDE.H.191 covers only those helicopters having a MTOM of 2 250 kg or more and have an individual CofA first issued on or after 5 September 2022.
§ 4.3.1.2	C	Partially implemented. The use of magnetic tape for the FDR is not forbidden.

§ 4.3.1.3	C	Partially implemented. Only in the case of helicopters first issued with an individual CofA on or after 1 January 2016 (corresponding to type IVA) is the FDR required to record data for at least the preceding 10 hours.
§ 4.3.2.3	C	Partially implemented. Fully implemented for helicopters with initial CofA after 1 January 2016. Other helicopters are required to be equipped with a CVR capable of retaining the information of a duration of only : 1 hour or 0.5 hour.
§ 4.3.3.1.1	A	The data link recording capability is required for all helicopters first issued with an individual CofA on or after 8 April 2014.
§ 4.3.3.1.2 and § 4.3.3.1.3*	C	Not implemented.
§ 4.3.4.4*	C	Partially implemented. It is not required that the FDR documentation is in electronic format.
§ 4.4.4*	C	Partially implemented. Implemented only for Helicopter Offshore Operations.
§ 4.5.2.3	C	Less protective. Life rafts : if distance from land is more than 3 minutes.
§ 4.5.2.6*	A	The AMC is applicable to all helicopters regardless of the date of issuance of the CofA.
§ 4.5.2.7*	A	The AMC ensures that all life rafts of more than 40 kg should have remote control deployment.
§ 4.5.2.8*	A	The AMC is applicable to all helicopters regardless of the date of issuance of the CofA.
§ 4.5.3.2*	C	Partially implemented. Considerations on sun not included.
§ 4.8.2, § 4.8.3 and § 4.8.4*	C	Not implemented.
§ 4.10.1*	C	Partially implemented. Only for helicopters with pax seating capability of more than 9.
§ 4.15.1*	C	Partially implemented. Only required offshore in hostile seas. Not required onshore.
<b>CHAPTER 5</b>		
§ 5.1.3	C	PBC is not allowed for operations with helicopters. The references state that the communication equipment shall be the required by the applicable airspace requirements.
§ 5.1.4, § 5.1.5, § 5.3.2, § 5.3.3 and § 5.3.4	C	Not implemented. PBCS operations only allowed for operations with aeroplanes in the EU.
<b>CHAPTER 6</b>		
§ 6.2.1	C	Partially implemented. EU requirements do not address the human factors principles in Part-M subpart G and Part-CAMO.
§ 6.2.3	C	Partially implemented. EU requirements do not explicitly describe that "Copies of all amendments shall be furnished promptly to all organizations or persons to whom the manual has been issued."
§ 6.2.4	B	Different in character. The requirement to provide the manual to the State of Registry if different from the State of Operator (SoO). It is currently required to be approved by the SoO. Within the EU MS, this requirement is compensated by the mutual recognition.
§ 6.3.1	C	Partially implemented. Part-M Subpart G, Part-CAMO and Part-CAO do not observe Human Factors principles in the design of the Maintenance Programme.
§ 6.3.2	C	Partially implemented. EU requirements do not explicitly describe that Copies of all amendments shall be furnished promptly to all organizations or persons to whom the manual has been issued.
§ 6.4.2	A	Retaining periods exceed requirements.
§ 6.7.2	C	Partially implemented. Pilot-owner authorisation does not comply with the requirement that a person shall be appropriately licenced i.a.w. Annex 1.
§ 6.8.2	A	Retaining periods exceed requirements.
<b>CHAPTER 7</b>		
§ 7.1.2	B	Different in character. The State of Operator is the competent authority for NCC operators and NCO operators operating an aircraft registered in a third country.
§ 7.2	A	7.2 establishes provisions for each type of helicopter, ORO.FC.130 (a) requires it for each type and variant. ORO.GEN.110 (h) requires the use of a checklist, ICAO Annex 6 SARP 7.2 does not require it.
§ 7.4.1.1	A	For single pilot IFR, EU rules also require 5 IFR flights and 3 IFR approaches in the single pilot role under ORO.FC.202. Besides the 90 days, Reg. (EU) 965/2012 extends the mitigation measures. This is not required in the standard.
§ 7.4.2.3	A	This standard is met by line flying under supervision or initial line check or aerodrome competency. The Air OPS regulation requires all three.
<b>CHAPTER 8</b>		
§ 8.1	C	Not implemented.
§ 8.2	C	Partially implemented. AMC1 (c) & (e) covers only those flight dispatchers involved in flight monitoring and flight watch.
§ 8.3	C	Partially implemented. The training programme for FOO and FD is detailed in AMC1. However, the EU requirements do not establish the minimum conditions for assigning an FOO or FD to duty.
§ 8.4*	C	Not implemented.

§ 8.5*	C	Partially implemented.
<b>CHAPTER 9</b>		
§ 9.4.3*	C	3 months storage period required under Reg. 965/2012.
§ 9.6	C	Less protective. In the absence of indication from the investigating authority, the operator is not required to preserve the data for more than 60 days after the accident or serious incident.
<b>CHAPTER 10</b>		
§ 10.3	A	The successful completion of the Initial training required by Reg. (EU) NR 1178/2011 AIRCREW results in the issuance of a Cabin Crew Attestation (CCA) to the applicant. CCA is required for CAT operations. If operators other than CAT decide to carry a cabin crew member, this person shall also comply with Reg. (EU) NR 1178/2011 and Reg. (EU) NR 965/2012.
<b>SECTION 3</b>		
<b>CHAPTER 1</b>		
§ 1.1.1 and § 1.1.3	B	Different in character. The State of Operator is the competent authority for NCC operators and for NCO operators operating an aircraft registered in a third country.
§ 1.1.5*	C	Partially implemented. Fully implemented for NCC but not implemented for NCO.
§ 1.4	B	Different in character. Approval to be granted by the State in which the operator is established or residing.
<b>CHAPTER 2</b>		
§ 2.2.1	B	Different in character. In NCC, the rule addresses to the operator, not to the PIC. For low visibility operations (LVO), it is the competent authority as established by Annex V (Part SPA) : State of the Operator if the aircraft is registered in an EU Member State ; or State of Registry if the aircraft is registered in a third country and the State of Registry has already issued the LVO specific approval.
§ 2.6.2.1	C	Partially implemented. Weather conditions, at the heliport of intended landing OR at least one alternate heliport will, at the estimated time of arrival, be at or above the heliport operating minima.
§ 2.7.1	A	For isolated heliports the minimum weather conditions defined in 2.6.2.2 have to prevail AND all the other conditions must be met.
§ 2.7.2 and § 2.7.3*	C	Partially implemented. Fully implemented for NCC. Not implemented for NCO.
§ 2.10.1	C	Partially implemented. NCO alleviation. See NCO.OP.190. The EU rules contain an alleviation to the availability and use of oxygen on board under NCO.OP.190 and AMC1 NCO.OP.190 (a). The pilot in command can decide to fly at any altitude without using oxygen, and without oxygen being available.
§ 2.10.2	C	Not implemented. No pressurised helicopter operated in the EU.
§ 2.11	C	Partially implemented. An alleviation is available for NCO operations. The EU rules contain an alleviation to the availability and use of oxygen on board under NCO.OP.190 and AMC1 NCO.OP.190 (a). The PIC can decide to fly at any altitude without using oxygen, and without oxygen being available. AMC1 NCO.OP.190 (a) additionally states : "(...) the PIC should : (...) (b) (2) if detecting early symptoms of hypoxia conditions : : (i) consider to return to a safe altitude, and (ii) ensure that supplemental oxygen is used, if available."
§ 2.20	C	Partially implemented. Not implemented for flights at a distance from land corresponding to 10 minutes of flight or less (NCC), 50Nm (NCO).
<b>CHAPTER 3</b>		
§ 3.3	C	Partially implemented. Through safety management for NCC. Not implemented for NCO.
<b>CHAPTER 4</b>		
§ 4.1.3.1	B	Different in character. The State of Operator is the competent authority for NCC operators and for NCO operators operating aircraft registered in a third country.
§ 4.1.3.2	C	Partially implemented. Only for Large Helicopters : Initial CofA after 18 February 2020 (lavatory) and 18 May 2019 (portable).
§ 4.1.3.3*	C	Implemented only on flights where survival equipment is required for NCC operators.
§ 4.2.1	A	The following additional instruments are also prescribed : A means of measuring slip. For NCC operations over water, all instruments required for Night VFR are also required.
§ 4.2.2	A	The following additional instruments are also prescribed for NCC operations : a means of preventing malfunction of the airspeed indicator and a means of indicating when the supply of power to gyroscopic instruments is not adequate.
§ 4.2.3	A	The following additional instruments are also prescribed : an alternate source of static pressure. Whenever 2 pilots are required, an additional separate means of indicating pressure altitude, IAS, VS, slip, and stabilised heading.
§ 4.3.2.1	A	Additional provisions for crew survival suits, life saving equipment and survival equipment. Additional requirements for NCC offshore over hostile waters.

§ 4.3.2.4*	C	Not implemented for NCO operators. Implemented for all NCC operators regardless of the date of issue of the CofA. 50 % should be deployable from the flight crew's normal position, if necessary by remote control.
§ 4.3.2.5*	C	Implemented for NCC operators. Either remote control or mass of less than 40 kg. Not implemented for NCO operators.
§ 4.3.2.6*	C	Implemented for NCC operators. Not implemented for NCO operators.
§ 4.5.1	C	Partially implemented. NCO : alleviation under NCO.OP.190.
§ 4.5.2*	C	Not implemented. Pressurised helicopters do not exist in Europe.
§ 4.6	C	Partially implemented. No English translation is required.
§ 4.7.1.1.2 and § 4.7.1.1.3*	C	Not implemented.
§ 4.7.2.1.1	C	Partially implemented. Implemented only to helicopters for which the individual CofA was first issued on or after 1 January 2016.
§ 4.7.2.1.2*, § 4.7.3.1.2 and § 4.7.3.1.3*	C	Not implemented.
§ 4.7.4.4*	C	It is not required that the FDR documentation is in electronic format.
§ 4.12.2.2	C	Not implemented.
§ 4.12.3	C	Partially implemented. A specific approval is not required for NCC or NCO operators using EFB applications. Different in character. For NCC operators and for NCO operators using third country registered aircraft, the State of Operator shall establish those criteria.
§ 4.13.1, § 4.13.2, § 4.13.3 and § 4.13.4*	C	Not implemented.
<b>CHAPTER 5</b>		
§ 5.1.6	C	Not implemented.
§ 5.1.7	B	Different in character. For NCC operators and for NCO operators using third country registered aircraft, the State of Operator shall establish those criteria.
§ 5.1.8 and § 5.1.9	B	Different in character. For NCC operators and for NCO operators using third country registered aircraft, the State of Operator is the competent authority.
§ 5.2.3	B	Different in character. For NCC operators and for NCO operators using third country registered aircraft, the State of Operator shall establish those criteria.
§ 5.2.4	B	Different in character. For NCC operators and for NCO operators using third country registered aircraft, the State of Operator is the competent authority.
§ 5.2.5	B	Different in character. For NCC operators and for NCO operators using third country registered aircraft, the State of Operator shall issue the specific approval.
§ 5.3.3	B	Different in character. For NCC operators and for NCO operators using third country registered aircraft, the State of Operator shall establish those criteria.
§ 5.3.4 and § 5.3.5	B	Different in character. For NCC operators and for NCO operators using third country registered aircraft, the State of Operator is the competent authority.
<b>CHAPTER 6</b>		
§ 6.2.2	A	Retaining periods exceed requirements.
§ 6.5.2	C	Partially implemented. Maintenance and release to service by a person can be performed by Part-MF, or Part-CAO or by a pilot/owner after limited pilot/owner maintenance.
<b>CHAPTER 7</b>		
§ 7.1	B	Different in character. For NCC operators and for NCO operators using third-country registered aircraft, the State of Operator is the competent authority issuing or validating the licences.

**ANNEX 7**  
**Aircraft nationality and registration marks**  
**6th edition including amendment N° 6**

**I.C.A.O. REGULATIONS**

**FRENCH REGULATIONS**

NIL

<b>ANNEX 8</b> <b>Airworthiness of aircraft</b> <b>13th edition including amendment N° 109</b>		
ICAO REGULATIONS	CAT	FRENCH REGULATIONS
<b>PARTIE II</b>		
§ 1.1	A	Chapter 1 b): Cut-off and end dates are prescribed for the phasing out of halon.
§ 1.2.6 and 1.2.7	A	Cut off dates and end dates are prescribed by Regulation No 1005/2009 for the phasing out of Halons. For cargo compartment, Regulation No 1005/2009 provides a cut off date of end 2018 against 28 November 2024 (chapter 1.1 of this Annex).
§ 1.5.4	C	Not implemented. Process is not established.
§ 1.6.2	C	Process is not established.
§ 3.6.1	B	Assessment also allowed by DOA under procedure agreed with the Agency.
§ 3.6.3	B	EASA Permit to Fly (including flight conditions) may be issued by an approved DOA.
§ 4.2.1.5. and 4.2.1.6	C	Process is not established.
§ 4.2.4.3	C	Process is not regulated.
§ 4.2.4.4	C	Process is not established.
§ 6.2.4	C	SMS not yet implemented for all maintenance organisations (SMS for all Part 145 AMO shall be in place by 2 Dec 2024).
§ 6.2.5	A	EU Regulation also considers small changes controlled by the organisation through procedures approved by the competent authority.
§ 6.3.3	B	Part-145 does not provide for a direct requirement for distribution of the manual to the end users, however the paragraphs 145.A.70 (b) and AMC1 145.A.70 have that objective. Same for CAO.A.025 and AMC2 CAO.A.025.
§ 6.4.1	A	Maintenance organisations are additionally required to control specialized services and to ensure procedures to minimize the risk of multiple errors and capture errors on multiple systems.
§ 6.4.2	C	No Difference in Part 145 but Subpart F covers organisational reviews, which is only a light version of a quality assurance system. CAO have independent quality assurance system except if it is considered small CAO, then an organisational review is enough.
§ 6.5.2	A	EU Regulation adds that the maintenance data has to be current and tools and equipment controlled and calibrated.
§ 6.6.1	A	EU Regulation adds details of his/her responsibilities.
§ 6.6.3	B	The regulation has different levels of detail in regards to the different maintenance organisations. Part 145 is very detailed, Subpart F and CAO is less detailed, but the process covers the different aspects of the standard.
§ 6.6.4	B	The qualification in accordance with Annex 1 is not required for component certifying staff, specialized services certifying staff.
§ 6.6.5	B	Human performance not directly mentioned in Part-CAO.
§ 6.7.1	A	Part-145 requires to keep also subcontractor's release documents.
§ 6.7.2	A	EU Regulation requires 3 years.
§ 6.8.2	A	EU Regulation includes the limitations to airworthiness or operations, if any. For components a specific form is required (EASA Form 1).
<b>PART IIIA</b>		
§ 2.2.3	C	Scheduling of landing distance with runway slope is not required Performance is not scheduled for variations in water surface conditions, density of water and strength of current
§ 3.4	C	CS 25 and CS 23 do not contain specifications for water loads.
§ 4.1	C	The sentence "They shall also observe human factors principles" is not fully complied with.
§ 4.1.6	C	Less protective for paragraphs (b), (g), (h) and (i). Protection against explosive and incendiary devices was not requested in the applicable airworthiness codes (JAR 25, CS 25) effective within the time span of the applicability of this provision of Part IIIA (from 12 March 2000 until 2 March 2004).
§ 8.1	C	The sentence 'shall observe Human Factors principles' is not fully complied with.
§ 9.3.5	C	Implemented in CS 25 Amdt 9 in 2003. TC after 2003 are compliant with this provision.
§ 11.2 and 11.4	C	Implemented in 2010 instead of 2000.
<b>PART IIIB</b>		
§ 1.2	C	Not implemented.
§ 2.2.7.1	C	Scheduling of landing distance with runway slope is not required. Performance is not scheduled for variations in water surface conditions, density of water and strength of current. Also accountability for worn brakes is covered by CS 25 but not by CS 23. CS.23 and CS.25 have no specifications dedicated to 'at time of landing performance.
§ 2.2.7.2 and 2.2.7.3	C	Scheduling of landing distance with runway slope is not required. Performance is not scheduled for variations in water surface conditions, density of water and strength of current. For CS 25 aeroplanes, supplementary take off and landing performance information for operation on runways contaminated with standing water, slush, snow or ice may be provided, but this is not mandatory (see CS and AMC 25.1591).
§ 3.1	C	CS 25/23 does not mandate the provision of structural repair manuals.
§ 3.1.2	C	Hazardous not specifically addressed in relation to fatigue.
§ 3.7	C	Only bird impact on windshield is required for CS 23 Commuter. Certification with ditching provisions is not required per CS 23 and CS 25. Some ditching design provisions are provided in CS 25 (25.801), which include investigating the probable behaviour of the aeroplane in a water landing. However these provisions are applicable only under request if the applicant seeks certification for ditching. CS 23 does not include equivalent ditching provisions.
§ 4.1.1	C	The sentence 'consider Human Factors principles' is not fully complied with.
§ 4.2	C	Less protective for paragraphs (b), (g), (h) and (i). Protection against explosive and incendiary devices was not requested in the CS 25 amendments up to and including amendment 8. The standard for the design approval holder to provide to the operator the design elements associated with cargo compartment fire protection (paragraph g) subparagraph 4)) has not been implemented.
<b>PART IVA</b>		
§ 2.2.2.1, 2.2.2.2, 2.2.3.1, 2.2.3.1.1, 2.2.3.1.2, 2.2.1.3 and 2.2.3.1.4	C	CS 27 and CS 29 address Category A and Category B Helicopters and not class 1, 2 and 3.

§ 2.2.3.2	C	(b) Not covered by CS-27 and 29.
§ 2.2.3.3.1	C	CS 27 and CS 29 address Category A and Category B Helicopters and not class 1, 2 and 3.
§ 4.1.6	C	Depressurization not covered.
§ 4.1.8	B	No explicit design requirement. Reliance is placed on the Instructions for continued airworthiness.
<b>PART IVB</b>		
§ 3.1.2	C	Current CS 27/29 does not mandate the provision of structural repair manuals.
§ 4.6.3	C	No requirement to show suitability for the intended operation.
§ 4.7	C	Not implemented.
§ 9.1	C	There are no formal HF requirements addressing design for maintainability.
<b>PART VA</b>		
§ 6.1.5	C	Not specifically addressed in CS 25 and CS 23. However, EASA Certification Memo (CM SWCEH 001) is guidance for the development assurance of CEH and SW and applied in certification project in Special Conditions. This provides guidance to comply with 6.1.2(a) and 6.1.2 (b).
<b>PART VB</b>		
§ 6.1.5	C	Not specifically addressed in CS 25 and CS 23. However, EASA Certification Memo (CM SWCEH 001) is guidance for the development assurance of CEH and SW and applied in certification project in Special Conditions. This provides guidance to comply with 6.1.2 (a) and 6.1.2 (b).



<b>ANNEX 9 Facilitation</b>	
<b>ICAO REGULATIONS</b>	<b>FRENCH REGULATIONS</b>
<b>CHAPTER 2 Arrival and departure of aircraft</b>	
Description, purpose and use of the aircraft documents	
Standard 2.4 - General declaration	Applicable, except for cases where the French authorities consider it necessary, notably due to the type of illness or to the origin of the flight, to retain a general declaration.
Recommended practice 2.7	Not applicable.
Cargo manifest	It is considered that the presentation of the cargo manifest is of the utmost usefulness for the customs authorities.
Recommended practice 2.8.1	Not applicable.
<b>CHAPTER 3 Arrival and departure of passengers and their luggage</b>	
Standards 3.8 Entry visa	When the visa is required, it is charged for.
Recommended practice 3.8.1 - 3.8.4 Exit visa	Applicable
Recommended practice 3.9	Not applicable.
Other documents	Foreign passengers must, on arrival, in addition to the presentation of their identity documents, produce a disembarkation card. The details which are to be supplied on this document are solely those which correspond to the headings on the example in appendix 4 of the annex. As a general rule, the production of an embarkation card is not required on departure.
Standard 3.10 - Other documents	Apart from appendix 3 of Annex 9, the embarkation card includes a detachable leaf requesting information, i.e. immigrant, transit, visitor or resident.
Standard 3.16 - Permit formality	Applicable to passengers only. A manifest of private acquisitions is required from the crew members.
Norme 3.20 - Permit formality	Applicable, provided that a warrant from the owner of the baggage is given to the operator.
<b>CHAPTER 4 Arrival and departure of cargo and other articles</b>	
Standard 4.7	Not applicable.
Electronic data processing techniques	The principle of the optional participation of the users and other parties involved in the use of the electronic system implies the retention of a normal procedure for the customs clearance of cargos, which presents major disadvantages.
Standard 4.9	
Cargo export permit.	The commercial invoice is required.
Recommended practice 4.18	Not applicable.
Cargo import permit.	The commercial invoice and the certificate of origin, if any, are required in a distinctive form.
Recommended practice 4.22	Applicable solely to non-commercial consignments of little value.
Cargo import permit.	
Standard 4.23	Applicable solely to non-commercial consignments of little value.
Recommended practice 4.44	Not applicable.
Arrival and departure of certain articles.	
Recommended practice 4.45	The customs duties are payable, but the import is exempt from tax.
Arrival and departure of certain articles	
<b>CHAPITRE 5 Traffic and transit within the territory of contracting state</b>	
Standard 5.4 Traffic departing from the same airport by another service	Not applicable in its entirety. A document specifying, in particular, on the one hand the identity of the packages and the aircraft and, on the other, the nature, the gross weight and the loading point of the cargo, may be demanded by the customs as a brief cargo declaration.
<b>CHAPITRE 6 International airports equipment and services affecting the traffic</b>	
Recommended practice 6.52	The official authorities will apply it as far as is possible.
Medical services	
Recommended practice 6.55	The official authorities will apply it as far as is possible.
Equipment necessary for the execution of the arrival and departure controls and for the functioning of the control services.	Recommended practice 6.57 Not applicable, due to the legal and financial problems introduced by the installation of foreign control officials on French soil.
Recommended practice 6.57	The official authorities will apply it as far as is possible.
Equipment necessary for the execution of the arrival and departure controls and for the functioning of the control services.	

**ANNEX 10**  
**Aeronautical Telecommunications**

ICAO REGULATIONS	CAT	FRENCH REGULATIONS
<b>VOLUME 1 : Seventh edition including all amendments up to n°91 in force since the 8th of November 2018</b>		
<b>CHAPTER 2</b>		
§ 2.2.1	C	NDBs are not subject to periodic flight tests.
§ 2.3.1	C	In France, information about the operational status of the GNSS radionavigation service is not provided to the units providing aerodrome local air traffic control service, aerodrome flight information service or approach control service.
<b>CHAPTER 3</b>		
§ 3.1.2.1.1*	B	Most of VHF marker beacons (mainland and overseas) are not fitted with remote control and indicator equipment. They function continuously. To compensate for the temporary unavailability of a VHF marker beacon or a DME, the global navigation satellite system may be used to provide distance information to the runway threshold in order to enable glide path verification checks. This possibility will be implemented only when needed and will be the subject to specific information of airspace users, particularly through aeronautical information.
§3.1.2.7.1*	C	Provision not adopted by France. At those locations where two separate ILS facilities serve opposite ends of a single runway and where a facility performance category I — ILS is to be used for auto-coupled approaches and landings in visual conditions, it is not required that an interlock ensures that only the localizer serving the approach direction in use radiates.
§3.1.3.3.3*	C	Provision not adopted by France. Above 7 degrees, it is not required that the signals are reduced to as low a value as practicable
§ 3.1.4.1, § 3.1.4.2	C	Provisions not adopted by France for aircraft flying VFR.
§3.1.5.1.5*	C	Provision not adopted by France. It is not required that the height of the ILS reference datum for Facility Performance Category I — ILS is 15 m (50 ft).
§3.1.5.1.6*	C	Provision not adopted by France. It is not required that the height of the ILS reference datum for Facility Performance Category I — ILS used on short precision approach runway codes 1 and 2 is 12 m (40 ft).
§3.3.6.5.1*	C	Provision not adopted by France. It is neither required that a VOR identification signal is transmitted at least three times each 30 seconds nor that it is spaced equally within that time period.
§ 3.3.8.1, § 3.3.8.2	C	Provisions not adopted by France for aircraft flying VFR.
§3.4.5.2.1*	C	Provision not adopted by France. It is neither required that the NDB identification signal is transmitted at least three times each 30 seconds nor that this signal is spaced equally within that time period.
§3.4.7.1*	C	Provision not adopted by France. It is not required that locators used as a supplement to the ILS are located at the sites of the outer and middle marker beacons.
§3.4.7.2*	C	Provision not adopted by France. It is not required that locators installed at both the middle and outer marker position are located on the same side of the extended centre line of the runway.
* Recommended practices are identified by an asterisk.		
<b>VOLUME 2 : Sixth edition updated to amendment NR 85 in force the 18th November 2010</b>		
<b>CHAPTERS 1 to 4</b>	C	Provisions not adopted by France.
<b>CHAPTER 5</b>		
§ 5.1.8	B	The priority order of the messages transmitted via the Aeronautical Mobile Service is as follows: - distress message, - emergency message, - air traffic control message, - flight information message, - message between aircraft operators and pilots. For the French Administration, the direction-finding messages are integrated into the air traffic control message category.

5.2.1.4.1	B	ICAO Annex 10, Volume II, Chapter 5.2.1.4.1 is transposed in point SERA.14035 of Implementing Regulation (EU) No 923/2012 with some differences. The differences between that ICAO Standard and that Union Regulation are as follows: SERA.14035 Transmission of numbers in radiotelephony (a) Transmission of numbers (1) All numbers used in the transmission of aircraft call sign, headings, runway, wind direction and speed shall be transmitted by pronouncing each digit separately. (i) Flight levels shall be transmitted by pronouncing each digit separately except for the case of flight levels in whole hundreds. (ii) The altimeter setting shall be transmitted by pronouncing each digit separately except for the case of a setting of 1 000 hPa which shall be transmitted as "ONE THOUSAND". (iii) All numbers used in the transmission of transponder codes shall be transmitted by pronouncing each digit separately except that, when the transponder codes contain whole thousands only, the information shall be transmitted by pronouncing the digit in the number of thousands followed by the word "THOUSAND". (2) All numbers used in transmission of other information than those described in point (a)(1) shall be transmitted by pronouncing each digit separately, except that all numbers containing whole hundreds and whole thousands shall be transmitted by pronouncing each digit in the number of hundreds or thousands followed by the word "HUNDRED" or "THOUSAND", as appropriate. Combinations of thousands and whole hundreds shall be transmitted by pronouncing each digit in the number of thousands followed by the word "THOUSAND", followed by the number of hundreds, followed by the word "HUNDRED". (3) In cases where there is a need to clarify the number transmitted as whole thousands and/or whole hundreds, the number shall be transmitted by pronouncing each digit separately. (4) When providing information regarding relative bearing to an object or to conflicting traffic in terms of the 12-hour clock, the information shall be given pronouncing the digits together such as "TEN O'CLOCK" or "ELEVEN O'CLOCK". (5) Numbers containing a decimal point shall be transmitted as prescribed in point (a)(1) with the decimal point in appropriate sequence indicated by the word "DECIMAL". (6) All six digits of the numerical designator shall be used to identify the transmitting channel in Very High Frequency (VHF) radiotelephony communications except in the case of both the fifth and sixth digits being zeros, in which case only the first four digits shall be used.
§ 5.2.1.4.1.1	B	In French, "1" is pronounced "unité". In French and English, when using the time code, figures 10, 11 and 12 are pronounced as in everyday life. Instead of "flight level", possible use of the abbreviated expression "level"
§ 5.2.1.4.1.2	B	In French and English, this rule applies to the transmission of all figures whatever the transmitted element and is not restricted to the altitude, cloud height, visibility and RVR.
§ 5.2.1.4.1.3	B	In French, the word "décimale" (decimal) may be omitted, if there is no ambiguity.
§ 5.2.1.5.8 (table)	B	In French and English, when the expression « autorisé/cleared » is used for aerodrome traffic, it is used only for take-off, landing, touch and go and option (within the frame of the training of a trainee pilot, this is the clearance allowing the pilot to choose the maneuver to be performed: go-around, touch and go or full landing). When it is a clearance other than take off or landing, the expression "approuvé / approved" is used. "break / break" is not used. "réautorisé / recleared" is not used. "je demande / request" is replaced by "demandons / requesting". "impossible / unable" is not used. "attendez / stand by" is replaced by "stand by / stand by". In English, "say" is used instead of "report" when "report" is used with the meaning of "give me the next information". In English: "pass your message" is used instead of "go ahead". "pass your message" is preferred to "go ahead" which may mean "go straight ahead".
§ 5.2.1.7.1.2	B	On next contacts, the name of the location and / or suffix may be omitted. On first contact, the call suffix may be omitted, unless it is the "info" suffix. "preflight" suffix is used instead of "issuing". "radar" suffix is not used. "club / club" suffixes are used by the stations used by the flying clubs.
§ 5.2.1.7.2.1.1	B	The type b) flight designator uses the aircraft operator call sign followed by the full registration mark.
§ 5.2.1.7.3.2.3	B	ICAO Annex 10, Volume II, Chapter 5.2.1.7.3.2.3 is transposed in point SERA.14055 of Implementing Regulation (EU) No 923/2012 with a difference. The difference between that ICAO Standard and that EU Regulation is as follows: SERA.14055 Radiotelephony procedures (b)(2) The reply to the above calls shall use the call sign of the station calling, followed by the call sign of the station answering, which shall be considered an invitation to proceed with transmission by the station calling. For transfers of communication within one ATS unit, the call sign of the ATS unit may be omitted, when so authorised by the competent authority.
§ 5.3.2.5.3	B	Provision adopted by France in a similar form.
<b>CHAPTERS 6 to 8</b>	C	Provisions not adopted by France.
<b>VOLUME 3 - Part I: second edition including amendment N° 90 applicable from the 10th November, 2016</b>		
<b>CHAPTER 3</b>		
§ 3.2.1 c) et d)	C	Provisions not adopted in the regulations by France. ATN does not provide air traffic service providers and aircraft operators with aeronautical operational control communications and aeronautical administrative communications.
§ 3.4.11*	C	Provisions not adopted in the regulations by France. ATN is not required to connect an embedded intermediate (router) system to an intermediate (router) ground system using different subnets. Datalink in Europe implements only the VDLM2 subnet.
§ 3.5.1.2	C	Provisions not adopted in the regulations by France. The retrieval and modification of directory information functions are not supported by ATN / OSI endpoints.
3.5.2.1 a) et c)	C	Provisions not adopted in the regulations by France. ADS-C and FIS applications are not insured by ATN.

3.5.3.1 a)	C	Provisions not adopted in the regulations by France. Data communication application between installations ATS (AIDC) is not insured by ATN.
§ 3.8.3	C	Provisions not adopted in the regulations by France. ATN endpoints are not able to confirm the identity of peer end-systems, authenticating the source of messages, and ensuring the integrity of message data.

**CHAPTER 8**

§ 8.2.3*, 8.2.3.1*, 8.2.4*, 8.2.6*, 8.2.7*, 8.2.7.1*, 8.2.8*, 8.2.9*, 8.2.10*	C	Provisions not adopted in the regulations by France. Technical provisions for teleprinter equipment and circuits not used in the RSFTA.
§ 8.3	C	Provisions relating to terminal equipment for aeronautical radioteleprinter channels operating in the 2.5 MHz-30 MHz band not adopted in the regulations by France.
§ 8.5	C	Technical provisions relating to the transmission of ATS messages not adopted in the regulations by France.
§ 8.6.3	C	Provisions relating to ground-to-ground link control procedures of character-based data are not apply.

**VOLUME 3 - Part II: second edition including amendment NR 90 applicable from the 10th November, 2016**

Chapters 1, 2, 3 and 4 (standards and recommended practices) transposed into French regulations without difference.

**VOLUME 4: fifth edition including amendment NR 90 applicable from the 8th November, 2018**

Chapters 1, 2, 3 and 6 (standards and recommended practices) and standards of section 5.2 of chapter 5 transposed into French regulations without difference.

(\*) Recommended practices are indicated by an asterisk.

**VOLUME 5: Sixth edition updated to amendment NR 85 in force the 18th November 2010**

**CHAPTER 4**

§ 4.1.3.1.1	B	In addition of the users specified in this paragraph, the 121.5 MHz frequency may also be used for the purposes of direction-finding.
§ 4.1.3.1.2	B	The 121.5 MHz frequency is implemented on some international aerodromes only when considered as necessary.
§ 4.1.5.1	B	As regards the geographic distribution of VHF frequencies and protection against interference, the 14 dB criterion is used only for the circular services with 25 kHz spacing. The electric horizon is used in the other cases (spacing of 8.33 and 25 kHz). No regional agreements as regards this issue.
§ 4.1.8.1.3	B	The OPC frequencies are assigned outside the dedicated band.

<b>ANNEX 11</b> <b>Fifteenth edition including amendment N° 51 applicable from 8th November 2018</b>		
ICAO REGULATIONS	CAT	FRENCH REGULATIONS
<b>CHAPTER 1 - Definitions:</b>		
ETOPS en-route diversion aerodrome	C	Definition intended for integration into a future amendment of the French regulations.
Crash	C	The French definition for a crash doesn't take into account changes introduced by amendment NR 48 dealing with the case of unmanned aircraft.
Classification of data integrity	C	Definition intended for integration into a future amendment of the French regulations.
<b>CHAPTER 2</b>		
§2.6.1	A	Exemption possibility. Implementing Regulation (EU) No 923/2012 paragraph SERA.6001 allows aircraft to exceed the 250 knot speed limit where approved by the competent authority for aircraft types, which for technical or safety reasons, cannot maintain this speed.
§ 2.10.3.2.2	B	This recommendation is applied for the definition of French airspace, except in the event of a specific local situation.
§ 2.10.5.5	B	This recommendation is applied for the definition of French airspace, except in the event of a specific local situation.
§ 2.12.1	C	There is no systematic establishment of "protected airspace" along an ATS route. This concept of protected airspace is not defined by the ICAO texts.
§ 2.12.5	C	Disposition intended for integration into a future amendment of the French regulations.
§ 2.13	C	Recommendation not covered in French regulations (creation of transition points).
§ 2.19.2	B	These provisions relating to the data integrity level are not covered by France.
§ 2.19.3	C	The provisions relating to the CRC are not covered (compliance will be ensured no later than July 1st, 2014).
§ 2.26.5	C	Implementing Regulation (EU) No 923/2012 SERA.3401(d)(1) differs from ICAO Annex 11, standard 2.26.5 by stating that 'Time checks shall be given at least to the nearest half minute.'
<b>CHAPTER 3</b>		
§ 3		Implementing Regulation (EU) No 923/ 2012, paragraph SERA.8005(b), specifies: (b) Clearances issued by air traffic control units shall provide separation: (1) between all flights in airspace Classes A and B; (2) between IFR flights in airspace Classes C, D and E; (3) between IFR flights and VFR flights in airspace Class C; (4) between IFR flights and special VFR flights; (5) between special VFR flights unless otherwise prescribed by the competent authority; except that, when requested by the pilot of an aircraft and agreed by the pilot of the other aircraft and if so prescribed by the competent authority for the cases listed under (b) above in airspace Classes D and E, a flight may be cleared subject to maintaining own separation in respect of a specific portion of the flight below 3 050 m (10 000 ft) during climb or descent, during day in visual meteorological conditions.
§ 3		Implementing Regulation (EU) No 923/2012, paragraph SERA.8015, specifies (with the addition to ICAO Standard in Annex 11, 3.7.3.1 of the underlined text): (e) Read-back of clearances and safety-related information (1) The flight crew shall read back to the air traffic controller safety-related parts of ATC clearances and instructions which are transmitted by voice. The following items shall always be read back: (i) ATC route clearances; (ii) clearances and instructions to enter, land on, take off from, hold short of, cross, taxi and backtrack on any runway; and (iii) runway-in-use, altimeter settings, SSR codes, newly assigned communication channels, level instructions, heading and speed instructions; and (iv) transition levels, whether issued by the controller or contained in ATIS broadcasts.
§ 3		Implementing Regulation (EU) No 923/2012, paragraph SERA.8015(e)(2), specifies (with the addition to ICAO Standard in Annex 11, 3.7.3.1.1 of the underlined text): (2) Other clearances or instructions, including conditional clearances and taxi instructions, shall be read back or acknowledged in a manner to clearly indicate that they have been understood and will be complied with.
§ 3		Paragraph SERA.5010 of Implementing Regulation (EU) No 923/2012 specifies: SERA.5010 Special VFR in control zones Special VFR flights may be authorised to operate within a control zone, subject to an ATC clearance. Except when permitted by the competent authority for helicopters in special cases such as, but not limited to, medical flights, search and rescue operations and fire-fighting, the following additional conditions shall be applied: (a) such flights may be conducted during day only, unless otherwise permitted by the competent authority; (b) by the pilot: (1) clear of cloud and with the surface in sight; (2) the flight visibility is not less than 1 500 m or, for helicopters, not less than 800 m; (3) fly at a speed of 140 kts IAS or less to give adequate opportunity to observe other traffic and any obstacles in time to avoid a collision; and (c) an air traffic control unit shall not issue a Special VFR clearance to aircraft to take off or land at an aerodrome within a control zone, or enter the aerodrome traffic zone or aerodrome traffic circuit when the reported meteorological conditions at that aerodrome are below the following minima: (1) the ground visibility is not less than 1 500 m or, for helicopters, not less than 800 m; (2) the ceiling is less than 180 m (600 ft)'
§ 3.3.3 c)		This ICAO recommendation is not covered in French regulations.
§ 3.6.1.2	A	The situation of a transfer of control between two bodies ensuring the approach control is not explicitly described by the ICAO.
§ 3.9	C	The tools used by French civil service providers offer conflict alerts, as well as minimum safety altitude warnings around the main airports.
<b>CHAPTER 4</b>		

§ 4.2.1	C	AIRMET information is given in the form of TEMSI significant weather forecast charts. The TEMSI France chart is a schematic chart of the significant weather forecast for a set time, which only includes the important phenomena and cloud masses. It is produced for flights at low altitude. Within the context of flight information service, information about availability of radionavigation services provided by satellite constellations are not delivered.
§ 4.2.4	C	This information is only delivered on pilot's request.
§ 4.3.1.2	C	The provisions of annex 11 on the content and the sequence of ATIS messages are applied, however there is generally no separate message for arrivals and departures, but instead a single message.
§ 4.3.1.4, § 4.3.2 and § 4.3.3	C	OFIS messages are not used in France.
§ 4.3.7	C	The French regulation currently doesn't take into account the clarifications provided by amendment NR 48 (ATIS wind in magnetic degrees and information about RWY sections where transmitted RVR is in force).
<b>CHAPTER 5</b>		
§ 5.4	B	In France, addition of: "According to available surveillance means, equivalent steps may be taken". (Tracking on a map of the location of an aircraft encountering difficulties)
<b>CHAPTER 6</b>		
§ 6.2.2.3.2, § 6.2.2.3.6, § 6.2.3.1.3, § 6.2.3.1.4	C	There are no agents permanently assigned on the telecommunication facilities.
§ 6.2.2.3.3	C	Not covered by France.
§ 6.2.3.5 and § 6.2.3.6	C	Disposition intended for integration into a future amendment of the French regulations.
§ 6.2.4	C	Currently there is no such procedure in the approach bodies.
§ 6.3.1.3	C	Disposition intended for integration into a future amendment of the French regulations.
§ 6.4	C	Disposition intended for integration into a future amendment of the French regulations.

<b>CHAPTER 7</b>		
§ 7.1.1.2	C	This recommendation is not applied at the current time.
§ 7.1.3.5	C	This recommendation is not systematically applied at the current time.
§ 7.1.3.6, § 7.1.4.6	C	Wind shear measuring equipment is currently being assessed, but the aerodromes do not have this equipment.
§ 7.3.1	C	The status of the satellite constellation for radio navigation aids is not provided. The operational status of the essential visual aids is only communicated when the approach is located on the aerodrome.
§ 7.4	C	Not covered by France.
<b>APPENDIX 4</b>		
In the 5th column ("Speed limitation")	A	A speed limitation to 250 kts IAS is imposed to all flights in all airspaces classes below 3050 m (10,000 ft AMSL).

**ANNEX 12**  
**Search and Rescue**

**Eighth edition including amendment N° 18 applicable from November 22nd, 2007**

<b>ICAO REGULATIONS</b>	<b>FRENCH REGULATIONS</b>
§ 5.2.3. i)	The competent area control centre (ACC), not the rescue coordination centre (RCC), is responsible for notifying the appropriate accident investigation authorities about the distress phase.



<b>ANNEX 13 Aircraft accident investigation</b>	
<b>ICAO REGULATIONS</b>	<b>FRENCH REGULATIONS</b>
NIL	

**ANNEX 14  
Aerodromes**

**VOLUME 1**

**AERODROME DESIGN AND OPERATIONS**

**8th Edition including amendment 14 as from 8 November 2018 (not including amendment 13-B applicable as from 5 November 2020)**

**Recommended practices are marked with an asterisk (\*).**

**Note : French aerodromes are either subject to European regulation and in this case hold a European aerodrome safety certificate (a list of those aerodromes is given in section AD 1.5 of the AIP metropolitan France, CAR-SAM-NAM and RUN), or to national regulation.**

I.C.A.O REGULATIONS	CAT	FRENCH REGULATIONS
<b>DEFINITIONS</b>		
Clearway	C	Under European regulation, the clearway is under the control of the appropriate entity (aerodrome operator). The definition contained in national regulation is different : it is precised that the clearway when it exists, is necessary coaxial to the runway, adjacent to one of its ends, including the stopway. In addition, the clearway is not attached to the control of the appropriate authority.
Instrument Runway Precision Runway	B	Under European regulation : - The 1000 m visibility limit is not used in the non-precision runway definition. Under national regulation : - An instrument runway is a runway using at least one instrument approach or departure procedure. - A precision approach is a 3D approach based on electronic ground equipment. - Classification criteria does not include Type A and Type B concepts. - There is no reference to CAT III C runway in national aerodrome regulation.
Non-instrument Runway	B	Instrument approach procedures are not allowed on non-instrument runways.
<b>CHAPTER 1</b>		
§ 1.4.1	B	European regulation applies only to aerodromes open to public use, which serve commercial air transport, having a paved instrument runway of 800 m or more. These aerodromes are certified under European regulation, with a possible exemption for aerodromes below 10 000 commercial passengers per year and 850 fret movements per year. Aerodromes not covered by European regulations are certified when they accommodate more than 10 000 commercial passengers over 3 consecutive years. All aerodromes out of the scope of European Union regulation are subject to runway homologation by the Competent Authority.
§ 1.6.2 et 1.6.4	B	No difference for European regulation. Under national regulation, the code letter is still based on the span and the OMGWS.
<b>CHAPTER 2</b>		
§2.1.2*	C	This recommendation has not been transposed in either european regulation, or national regulation.
§2.5.3	C	Under European regulation, this provision has been transposed as guidance material. Under national regulation, this provision has not been transposed.
§ 2.9.3	B	No difference for European regulation. Under national regulation, frequency of inspections is based on different criteria, in particular the traffic received.
§ 2.11.2*	B	See differences regarding articles 9.2 pertaining RFFS.
<b>CHAPTER 3</b>		
§ 3.1.8*	C	This provision has not been transposed in either european regulation, or national regulation.
§ 3.1.10*	B	No difference for European regulation. Under national regulation, the code letter is still based on the span and the OMGWS. Moreover, width of code F runway is submitted to the approbation of the competent authority. Finally, the minimal width of unpaved runways is 50 m (80 m for runways used by gliders).
§ 3.1.11*	B	No difference for European regulation. Under national regulation, separation criteria between parallel runways are based on runway length and nature of the pavement. The minimum distance between centre lines may be different at an arodrome where only VFR flights are accomodated.
§ 3.2.1* and 3.2.2*	C	Under European regulation, the relevant specification is applicable only if the Outer Main Gear Wheel Span (OMGWS) is between 9 m up to but not including 15 m. Under national regulation, shoulders are only required for code E runways and submitted to the competent authority approval for code F runways.
§ 3.2.5* and 3.2.6*	C	No difference for European regulation. Under national regulation, the requirement to prepare the runway shoulder is limited to code E runways.
§ 3.3.1 and 3.3.2*	C	The construction of a turning pad is not systematically required.
§ 3.3.4*, 3.3.5* et 3.3.6	B	No difference for European regulation. These provisions have not been transposed in national regulation.
§ 3.3.9	C	No difference for European regulation. This provision has not been transposed in national regulation.
§ 3.4.3	A	No difference for European regulation. Under national regulation, the strip extends laterally to a distance of 150 m where the code number is 3 and 4 and 75 m where the code number is 1 and 2.
§ 3.4.9*	B	No difference for European regulation. Under national regulation, the graded portion of runway strip for a non-instrument unpaved code 1 runway is reduced to 25 m, unless it is intended to be used by gliders and in that case is increased to 40 m.
§ 3.4.12*	C	Under European regulation, this provision has been transposed as guidance material. Under national regulation, this provision has not been transposed.
§ 3.5.1 and 3.5.2*	C	No difference for European regulation. Under national regulation, the implementation of a runway end safety area is required only in the event of runway creation or extension.
§ 3.5.4* and 3.5.6*	C	No difference for European regulation. These recommendations are not transposed in national regulation.

§ 3.5.9*, 3.5.10* and 3.5.11*	C	No difference for European regulation. These recommendations are not transposed in national regulation.
§ 3.8.1*	C	Under European regulation, the provision of radio altimeter operating area is not mandatory for CAT I runways. Under national regulation, it is not required in this case.
§ 3.8.3*	C	No difference for European regulation. Under national regulation, the width of the radio altimeter operating area for a precision approach Category III is 60 m (30 m on each side of the centre line).
§ 3.8.4*	C	This provision is transposed in guidance material in the European regulation. Under national regulation, the characteristics of radio altimeter operating areas are as follow : - average longitudinal slope less than 2 % in absolute value ; - no local slopes greater than 5 % in absolute value ; - no local surface height variations greater than 1 m. When the terrain does not meet these requirements, a specific study shall be conducted and an artificial terrain can be used.
§ 3.9.3	B	No difference for European regulation. Under national regulation, the clearances used for the design of taxiways are based on both wingspan and OMGWS. If the taxiway is intended to be used by aeroplanes with a wheel base less than 18 m, the clearance is always 4.5 m even for straight portions. In addition, there is no provision for code F taxiway. The provisions for taxiways code F are subject to specific approval of the competent authority.
§ 3.9.4*	B	No difference for European regulation. Under national regulation : - code C taxiway intended to be used by aeroplanes with a wheel base equal to or greater than 18 m shall have a width of 18 m minimum, - there is no provision for code F taxiway, - existing code E taxiway under national regulation can keep a width of 22.5 m, - the width of taxiways code F is subject to specific approval of the competent authority.
§ 3.9.9*	C	The European regulation offers the possibility of different slopes under given conditions. This recommendation is not transposed in national regulation.
§ 3.9.12*	C	The European regulation requires a suitable strength for taxiways and not the strength of the runway they serve. This recommendation is not transposed in national regulation.
§ 3.13.6*	C	The European regulation offers the possibility to reduce the clearance distance for height limited objects or if the stand is restricted for aircraft with specific characteristics. This recommendation is not transposed in national regulation.
<b>CHAPTER 4</b>		
§ 4.1.8	B	No difference for European regulation. Provision partially reworked in national regulation : there are no approach surfaces with lateral offset. Offset approach surfaces are not provided for. The current regulation specifies that curved surfaces can be used. Curved surfaces are allowed when curved approaches are inevitable (noise abatement above tenements, presence of permanent obstacles, etc.).
§ 4.2.3 ; § 4.2.10 ; § 4.2.19 ; § 4.2.25	B	No difference for European regulation. Under national regulation, the implementation of facilities and equipment involved in air navigation and public air transport safety can be authorized in areas under aeronautical regulations, upon prior notification from a specific commission and provided that a technical study has demonstrated that the safety and regularity of aircraft operations are not adversely affected.
§ 4.2.8	A	No difference for European regulation. Under national regulation, the length of inner edge of the approach surface is 150 m for non-precision approach runways code 1 and 2 and 300 m for non-precision approach runways code 3 and 4.
§ 4.2.16	A	Under European regulation : For code F aeroplanes, the width of the inner approach surface and the length of the inner edge of the balked landing surface are increased to 140 m irrespective of the type of avionics (Table J-1). In national regulation : the width of the inner approach surface and the length of the inner edge of the balked landing surface are subject to specific approval of the competent authority for code F aeroplanes. In addition, the length of the inner edge of the approach surface is increased to 150 m for precision approach CAT I (code 1 and 2) and 300 m for precision approach CAT I, II and III (code 3 and 4).
§ 4.2.9 ; § 4.2.17	B	No difference for European regulation. Under national regulation, it is specified that, in the presence of many intersections, the last one is horizontal and its elevation is : - either 150 m above the elevation of the surface origin; - or 100 m above the highest point of the terrain and related obstacles under the landing surface, whichever is the highest.
§ 4.2.18	B	No difference for European regulation. Under national regulation, some obstacles are permitted above the OFZ associated with Category I approaches in some very special cases and subject to a safety study. Such extensions may, as required, be accompanied by operational restrictions.
<b>CHAPTER 5</b>		
§ 5.1.3.1	B	No difference for European regulation. Under national regulation, the provision of signalling lamp is not required. However, operational instructions are indicated in case of failure of radio communication means.
§ 5.2.1.8*	C	No difference for European regulation. Under national regulation, marking on unpaved taxiways is not required.
§ 5.2.2.2*	C	No difference for European regulation. Under national regulation, runway designation marking is not required on unpaved runways.
§ 5.2.3.3, 5.2.3.4, 5.2.4.5 and 5.2.5.4	B	No difference for European regulation. Under national regulation, the use of simplified marking is allowed for blacktop runways used in VFR conditions or in IFR conditions (excluding precision approaches), and for concrete runways used solely in VFR conditions.
§ 5.2.4.3*	C	No difference for European regulation. Under national regulation, threshold marking is not required on unpaved runways.
§ 5.2.4.9	B	No difference for European regulation. Under national regulation, displaced threshold is represented by one to three "V" marks.
§ 5.2.8.4* and 5.2.8.5	C	In European regulation, enhanced taxiway centre line marking are not mandatory. These provisions have not been transposed in national regulation.

§ 5.2.13.1*	C	Under European regulation, Aircraft stand markings are not mandatory. This provision has not been transposed in national regulation.
§ 5.2.13.2*	C	This provision is neither transposed in European, nor in national regulation.
§ 5.2.14.1* and 5.2.14.2	B	No difference for European regulation. Under national regulation, the apron safety line may also separate the apron and the manoeuvring area.
§ 5.2.16.2*	B	No difference for European regulation. National regulation allows to replace a mandatory instruction marking by a specific mandatory marking indicating RUNWAY AHEAD in particular in the case of parallel runways.
§ 5.3.3.3	C	European regulation limits the requirement to install an aerodrome beacon to aerodromes carrying VFR traffic at night only. There is no difference between national regulation and ICAO.
§ 5.3.3.6	C	Under European regulation, the colour of the flashes alternating with white flashes is not determined. No difference for national regulation.
§ 5.3.3.12	B	No difference for European regulation. Under national regulation, France applies this provision to new facilities ; in France, some existing identification beacons show flashing-white rather than flashing-green.
§ 5.3.4.1 and 5.3.4.10	C	No difference for European regulation. Under national regulation, approach lighting systems are not required on non-instrument and non-precision approach runways. On precision approach runways, the length of the approach lighting system may be reduced if operational minima are adapted accordingly. When the system is not provided, runway threshold identification lights are installed.
§ 5.3.5.1	C	No difference for European regulation. Under national regulation, visual approach slope indicator systems (PAPI, APAPI) are not required on runway used by turbojet airplanes.
§ 5.3.5.2, 5.3.5.3 and 5.3.5.4*	A	No difference for European regulation. Under national regulation, T-VASIS and AT-VASIS systems are not allowed.
§ 5.3.12.2*	C	Runway centre line lights are not required on precision runways CAT I.
§ 5.3.12.3 and 5.3.12.4*	C	No difference for European regulation. Under national regulation, runway centre line lights are mandatory for take-off in low visibility when the RVR is lower than 250 m for aircrafts of category A, B, C; and 300 m for aircrafts of category D.
§ 5.3.14.1	C	No difference for european regulation. Under national regulation, the simple touchdown zone lights are not implemented.
§ 5.3.15.1 and 5.3.15.2	C	Under European regulation, the provision of rapid exit taxiway indicator lights is not mandatory. This provision has not been transposed in national regulation.
§ 5.3.17.1	C	No difference for European regulation. Under national regulation, the taxiway centre line lights are systematically required only for taxiways used by RVR lower than 150 m.
§ 5.3.17.2*	C	No difference for European regulation. This recommendation has not been implemented in national regulation.
§ 5.3.17.13*, 5.3.17.15*, 5.3.17.19 and 5.3.17.20*	B	Under European regulation, 60 m intervals between taxiway centre line lights are not accepted. Under national regulation, intervals between these lights depend on others criterions such as RVR and proximity of the runway.
§ 5.3.19.2*	C	In European regulation, runway turn pad lights can be omitted when taxiway edge lights and runway turnpad marking provide adequate guidance. In national regulation, the provision of runway turn pad lights is not systematically required on runways intended for use at night.
§ 5.3.20.1 and 5.3.20.2	C	No difference for European regulation. Under national regulation, stop bars are only required on taxiways giving access to CATII/CATIII precision runways and take-off with RVR lower than 150 m.
§ 5.3.22.1*	C	Under European regulation, the provision of de-icing/anti-icing facility exit lights is not mandatory. This recommendation has not been implemented in national regulation.
§ 5.3.24.1*	C	Under European regulation, the provision of apron floodlighting is not mandatory on de-icing/anti-icing facilities. Under national regulation, the provision of apron floodlighting is not required.
§ 5.3.24.4*	C	No difference for European regulation. Under national regulation, there is no requirement on the average illuminance of apron floodlighting.
§ 5.3.25.1	C	No difference for European regulation. The national regulation does not describe the cases in which the installation of a visual docking guidance system is required.
§ 5.3.26.1*	C	No difference for European regulation. The national regulation does not describe the cases in which the installation of an advanced visual docking guidance system is required.
§ 5.3.27.1*	C	No difference for European regulation. This recommendation has not been transposed in national regulation.
§ 5.3.28.2*	C	No difference for European regulation. Under national regulation, road-holding position lights are required when the runway is to be used with RVR below 350 m.
§ 5.3.29.1*	C	No difference for European regulation. This provision has not been transposed in national regulation. However, protection against incursion is ensured when RVR <550 m or in LVP conditions by the installation of permanently lighted red bars to forbid the access to all unusable taxiways.
§ 5.4.1.7	C	No difference for European regulation. Under national regulation, signs intended for use at night in association with non-instrument runways where the code number is 3 or 4 are not required to be illuminated if they are reflective.
§ 5.4.2.8	C	No difference for European regulation. Under national regulation, only one runway designation sign is provided on the left-side for non-instrument runway.
§ 5.4.2.15	B	No difference, in the European regulation. Under national regulation, the CAT II/III panel is not used and the CAT III panel is provided at the combined CAT II/III runway-holding positions.

§ 5.4.2.18	B	No difference, in the European regulation. In the national regulation, the CAT II or CAT III inscription is always placed closest to the taxiway and the runway identifier is on the outside. <table border="1" data-bbox="480 215 746 275"> <tr> <td>20-02 CAT III</td> <td>CAT III 20-02</td> </tr> <tr> <td>Left side sign</td> <td>Right side sign</td> </tr> </table>	20-02 CAT III	CAT III 20-02	Left side sign	Right side sign
20-02 CAT III	CAT III 20-02					
Left side sign	Right side sign					
§ 5.4.3.4	C	No difference for the European regulation. Under national regulation the provision partially reworked and implemented : Runway vacated signs are only provided for Category II and III precision approach runways or low-visibility take-offs to indicate to a pilot that he/she is crossing the limit of the strip or of the ILS/MLS critical area.				
§ 5.4.3.20	B	No difference for European regulation. Under national regulation, the intersection take-off signs are installed on the side of the take-off direction.				
§ 5.4.3.29	B	No difference in the European regulation. Under the national regulation, the inscriptions on these signs will indicate the value of the distance remaining to the end of the runway (TORA) expressed in metres, but the letter "m" of the unit will not be displayed. The runway identifier may also be mentioned.				
<b>CHAPTER 6</b>						
<i>Note : the application of the european regulation is limited to the area under control of the aerodrome operator.</i>						
§ 6.1.1.10* and § 6.1.2.3*	B	The specification has been transposed as Guidance Material in the European regulation. Under national regulation : Only wires and cables that exceed a certain height are marked. (variable according to their location). The visual aids characteristics (markings, lights, markers) are established according to more detailed criteria than the requirements of recommendation 6.1.1.1.10. Daytime lighting is not systematically required.				
§ 6.2.1.2	B	No difference for European regulation. In national regulation, the use of LI type A, B and E lights is extended to twilight for all obstacles, and to daytime for wind turbines. MI A lights are not used at night. At nighttime, specific wind turbines among a wind farm may be fitted with red, 200 cd, flashing lights that are not described by ICAO. Only the minimum requirements of Table 6-3 ("Light distribution of HI and MI lamps") shall apply. The "recommendations" in Table 6-3 are not required.				
§ 6.2.2.1	B	Under European regulation, the marking of vehicles applies to those operating on the manoeuvring area. Under national regulation, the marking specifications of vehicles on the manoeuvring area is defined by local authorities and include national provisions on emergency and service vehicles.				
§ 6.2.2.7	C	No difference for European regulation. Under national regulation, lights with a lower intensity can be used on follow-me vehicles.				
§ 6.2.2.8	C	No difference for European regulation. Under national regulation, lights are not required on objects with limited mobility such as aerobridges.				
§ 6.2.3.4*	B	No difference for European regulation. Under national regulation, when marking is undertaken with a single colour, yellow is used for obstacles located in the vicinity of a runway which projection on any vertical plane is less than 1.5 m in both dimensions.				
§ 6.2.3.7*	B	No difference for European regulation. Under national regulations, flags are red in colour or have two triangular sections, one red and the other white.				
§ 6.2.3.18*	B	The specification has been transposed as Guidance Material in European regulation. Under national regulation, it is intended to be possible to adapt the beaconing, in particular to reduce it in the event of visual disturbance for pilots, however the type of beaconing to be used is not specified (decision on a case-by-case basis by the competent military and civil authorities).				
§ 6.2.3.20*	B	No difference for European regulation. Under national regulation, by default, LI lighting is provided for obstacles less than 45 m long. It is planned to be able to enhance the markings in particular situations. The need is assessed on a case-by-case basis by the relevant military and civil authorities.				
§ 6.2.3.26	C	No difference for European regulation. Not transposed in national regulation. Type C MI lights can only be used for specific wind turbines located inside a wind farm.				
§ 6.2.3.30*	B	The part of the specification regarding the colour has been partially transposed as Guidance Material in European regulation. Under national regulation, it is intended to be possible to adapt the beaconing, in particular to reduce it in the event of visual disturbance for pilots, however the type of beaconing to be used is not specified (decision on a case-by-case basis by the competent military and civil authorities).				
§ 6.2.3.33	C	No difference for European regulation. Not transposed in national regulation. Type C MI lights can only be used for specific wind turbines located inside a wind farm.				
§ 6.2.4.2*	B	No difference from the European regulations applicable at aerodromes or in areas under the control of aerodrome operators. Under national regulations, wind turbines can, in addition to white, be painted in grey with a minimum luminance factor equal or greater than 0,4. Additional red or orange markings are required for offshore wind turbines.				
§ 6.2.4.3* and 6.2.4.5*	C	No difference for European regulation. National regulation complies with the provisions of this recommendation with the exception of points e)-ii and e)-iii: the 2nd lamp is not required and the intermediate lamps are low intensity type B lamps. Type C MI lights can only be used for specific wind turbines located inside a wind farm. 6.2.4.3.b): Regarding wind turbines, maximal spacings between MI lights which are different than 900 m are prescribed by French regulation, depending on the type of lighting (night/day), on the type of wind farm (offshore, onshore), and on the height of the wind turbines (more or less than 150 m). Those spacings range from 500 m to 2 000 m.				
§ 6.2.5.1*	C	No difference for European regulation. In national regulation, not all supporting towers are coloured.				
§ 6.2.5.2*	C	No difference for European regulation. In national regulation, The marking of supporting towers can be omitted if daytime medium intensity lights are used.				
§ 6.2.5.11*	B	The specification has been transposed as Guidance Material in European regulation. In national regulation, it is intended to be possible to adapt the beaconing, in particular to reduce it in the event of visual disturbance for pilots, however the type of beaconing to be used is not specified.				
<b>CHAPTER 8</b>						

§ 8.1.7	C	No difference for European regulation. Under national regulation, a one-second switch-off time for the secondary power supply is required under 400 m RVR by day and 800 m RVR by night.
§ 8.2.3	C	No difference for European regulation. Under national regulation, where a runway forming part of a standard taxi-route is provided with runway lighting and taxiway lighting, the lighting systems is not required to be interlocked to preclude the possibility of simultaneous operation of both forms of lighting.
<b>CHAPTER 9</b>		
§ 9.2.2	C	The European regulation does not foresee the provision of specialist fire-fighting equipment appropriate to the hazard and risk. The national regulation foresees specific requirements only for water areas (lakes, seas) and not for swampy areas and other difficult terrains.
§ 9.2.4*	C	Both European and national regulations foresee the reduction of the level of protection ensured on an aerodrome when the number of movements of the aircraft in the highest category normally using the aerodrome is less than 700 in the busiest consecutive three months.
§ 9.2.5	C	No difference for European regulation. Under national regulation, for aircraft employed for exclusive transportation of cargo or mail, the overall length divided by three is used for the calculation. In addition, to determine the type of aircraft normally using the aerodrome, a threshold of 24 aircraft movements over the busiest three consecutive months of the previous year is used.
§ 9.2.8*	C	No difference for European regulation. The national regulation does not request a main agent for aerodromes of RFFS level 1 and 2.
§ 9.2.11	C	No difference for European regulation. Under national regulation, aerodromes with a RFFS level equal to 1 are provided with 50 kg of complementary agents, and aerodromes with a RFFS level equal to 2 are provided with 250 kg of complementary agents.
§ 9.2.13	C	No difference for European regulation. Under national regulation, water quantity is given by the RFFS category, without extra quantities.
§ 9.2.27 and 9.2.28*	C	No difference for European regulation. Under national regulation, the operational objective is to achieve a maximum three-minute response time at the end of each runway.
§ 9.2.29*	C	European and national regulations do not foresee a response time not exceeding three minutes to any other part of the movement area.
§ 9.2.41*	C	No difference for European regulation. Under national regulation, no vehicles specific to the aircraft rescue and fire-fighting services are provided at aerodromes with a RFFS level 1.
§ 9.2.44*	C	No difference for European regulation. Under national regulation, no RFFS personnel are provided at aerodromes with a RFFS level 1.
§ 9.2.45*	C	Under European regulation, the task resource analysis due to determine the minimum number of RFFS personnel has been transposed as Guidance Material. In national regulation, the number of RFFS personnel is set out by the regulation.
§ 9.2.46	C	No difference for European regulation. Under national regulation, the provision of respiratory equipment is only required for aerodromes with a RFFS level 3 or higher.
§ 9.3.1* and 9.3.2*	C	Under European regulation, specifications related to the removal of aircraft have been transposed as guidance material. The national regulation foresees that the aircraft operator is responsible for the aircraft removal.
§ 9.5.1 to 9.5.3	C	This specification has not been transposed in either European regulation or in national regulations applicable to aerodromes.
§ 9.5.7	C	The European and national regulations do not require that the aircraft stands shall be visually monitored to ensure that the recommended clearance distances are provided.
§ 9.8.7* and 9.8.8*	C	The provision of a surface movement radar for the manoeuvring area is not systematically required.
§ 9.9.4	C	Under European regulation, the relevant specification may allow the presence of equipment/installations after a safety assessment regarding safety and regularity. Under national regulation, this specification applies to new-built runways and runway extensions.
§ 9.10.1		No difference for European regulation. Under national regulation, adapted fences used to prevent animals from accessing to the movement area are required depending on the risk.
§ 9.10.5		Under European regulation, this recommendation has been transposed as guidance material. This recommendation has not been transposed under national regulation.
§ 9.11		This recommendation has not been transposed in either European regulation or national regulations applicable to aerodromes.
<b>CHAPTER 10</b>		
§ 10.2.3 and 10.2.7	C	Under European regulation, minimum friction level is defined in guidance material. No difference in national regulation.
§ 10.3.1 to 10.3.3*	C	No difference for European regulation. Under national regulation, the removal of contaminants on runways, taxiways and aprons (snow, ice, standing water, dust...) to minimize the risk of accumulation is a recommendation.
§ 10.3.5*	C	The specifications regarding the use of chemicals to remove ice and frost have not been transposed in European and national regulations.
§ 10.5.1	C	No difference for European regulation. Under national regulation, the provisions on main beam average intensity of runway lights are guidance material.

<b>ANNEX 14 Helistation</b>		
<b>VOLUME 2 HELIPORT DESIGN AND OPERATION</b>		
<b>2nd Edition with Amendment N° 3 applicable as from November 25th, 2004</b>		
<b>I.C.A.O REGULATIONS</b>	<b>CAT</b>	<b>FRENCH REGULATIONS</b>
Touchdown and liftoff area	B	Alternate means of Compliance : In France, the Touchdown and lift-off area (TLOF) definition is as follows: "A load bearing area on which a helicopter may touch down or hover."
Heliport	B	Alternate means of Compliance : In France, a Heliport is an aerodrome intended to receive only helicopters.
<b>CHAPTER 2</b>		
§ 2.1.2 and § 2.1.3	C	Provision not reworked
§ 2.2.2	C	Provision not reworked
§ 2.4.3	C	Provision not reworked : The geographical coordinates of the taxiway centre-line points are not yet published.
§ 2.4.5	C	Provision not reworked
<b>CHAPTER 3</b>		
§ 3.1.2	C	Provision partially reworked : The specifications pertaining to "sea heliports" are not addressed in the French regulations.
§ 3.1.21	C	Provision not reworked
§ 3.1.27	C	Provision partially reworked : This provision does not apply to shoulders in France.
§ 3.1.29 § 3.1.37	B	Alternate means of Compliance : The French regulations refer to the rotor diameter for the helicopter overall width.
§ 3.2.2	B	Alternate means of Compliance : In France, the dimension of the FATO on an elevated heliport applies also to the FATOs intended to be used by performance class 3 helicopters.
§ 3.2.4	C	Provision partially reworked : The 2nd part of the standard is only a recommendation.
§ 3.2.10	C	Provision not reworked
§ 3.3 Helidecks	D	Not applicable : There are no helidecks in France.
§ 3.4 Shipboard heliports	C	Provision not reworked : The French regulations do not address shipboard heliports.
<b>CHAPTER 4</b>		
§ 4.1.5	B	Alternate means of Compliance : In France, the transitional surfaces are known as lateral surfaces.
§ 4.1.48 § 4.1.19 § 4.1.20	C	Provision partially reworked : These specifications are only recommendations in the French regulations.
§ 4.1.21 to § 4.1.25	D	Not applicable : There are no helidecks in France
§ 4.2.2	B	Alternate means of Compliance : When a non-precision direct approach is planned at both ends, the inner surface can be removed after studies have been performed. In this special case, the conical surface is replaced by the continuation of the lateral surface.
§ 4.2.6	B	Alternate means of Compliance : The implementation of facilities and equipment involved in air navigation and public air transport safety can be authorized in areas under aeronautical regulations, upon prior notification from a specific commission and provided that a technical study has demonstrated that the safety and regularity of helicopter operations are not adversely affected. This study is compulsory, and objects are limited only to facilities and equipment involved in air navigation and public air transport safety.
§ 4.2.8	C	Provision partially reworked : The French regulations include the possibility of a single approach surface.
§ 4.2.10	C	Provision partially implemented : Hospital heliports are subject to special studies.
§ 4.2.11	C	Provision partially reworked : The French regulations include the possibility of a single approach surface.
§ 4.2.12 to § 4.2.18	D	Not applicable : There are no helidecks in France.
§ 4.2.19 to § 4.2.22	C	Provision not reworked : The French regulations do not address shipboard heliports.
<b>CHAPTER 5</b>		
§ 5.1.1.1 § 5.1.1.2 § 5.1.1.4 § 5.1.1.7	C	Provisions partially reworked : These provisions are only recommendations in the French regulations.
§ 5.1.2.1 to § 5.1.2.3	C	Provisions not reworked : French regulations do not require Provisions pertaining to helicopter hoisting marking.
§ 5.2.2.1 to § 5.2.2.5	C	Provisions partially reworked : These provisions are only recommendations in the French regulations.
§ 5.2.3.3	C	Provision partially reworked : This provision is only recommendation in the French regulations.
§ 5.2.4.1 to § 5.2.4.5	C	Provisions partially reworked : These provisions are only recommendations in the French regulations.
§ 5.2.5.2 § 5.2.5.3	C	Provisions partially reworked : These provisions are only recommendations in the French regulations.
§ 5.2.6.2 to § 5.2.6.3	C	Provisions partially reworked : These provisions are only recommendations in the French regulations.
§ 5.2.7.1	D	Not applicable : There are no helidecks in France.
§ 5.2.7.3 § 5.2.7.4	C	Provisions partially reworked : These provisions are only recommendations in the French regulations.
§ 5.2.8.2	C	Provision partially reworked : This provision is only recommendation in the French regulations.

§ 5.2.8.3 § 5.2.8.4	C	Provisions partially reworked : These provisions are only recommendations in the French regulations.
§ 5.2.8.5	D	Not applicable : There are no helidecks in France.
§ 5.2.9.3 § 5.2.9.5	C	Provision partially reworked : This provision is only recommendation in the French regulations.
§ 5.2.10.1 to § 5.2.10.5	D	Not applicable : There are no helidecks in France.
§ 5.2.12.2 to § 5.2.12.4	C	Provisions partially reworked : These provisions are only recommendations in the French regulations.
§ 5.2.13.2 to § 5.2.13.4	C	Provisions partially reworked : These provisions are only recommendations in the French regulations.
§ 5.3.2.2 to § 5.3.2.4	C	Provisions partially reworked : These provisions are only recommendations in the French regulations.
§ 5.3.3.2 § 5.3.2.5 § 5.3.3.7	C	Provisions partially reworked : These provisions are only recommendations in the French regulations.
§ 5.3.4.2 to § 5.3.4.16	C	Provisions partially reworked : These provisions are only recommendations in the French regulations.
§ 5.3.4.17	C	Provision not reworked
§ 5.3.4.18 § 5.3.4.19	C	Provisions partially reworked : These provisions are only recommendations in the French regulations.
§ 5.3.5.2 § 5.3.5.3	C	Provisions partially reworked : These provisions are only recommendations in the French regulations.
§ 5.3.5.5 to § 5.3.5.8	C	Provisions partially reworked : These provisions are only recommendations in the French regulations.
§ 5.3.5.10 § 5.3.5.11	C	Provisions partially reworked : These provisions are only recommendations in the French regulations.
§ 5.3.5.13 to § 5.3.5.20	C	Provisions partially reworked : These provisions are only recommendations in the French regulations.
§ 5.3.5.22 § 5.3.5.26	C	Provisions partially reworked : These provisions are only recommendations in the French regulations.
§ 5.3.5.23 to § 5.3.5.25	C	Provision not reworked
§ 5.3.6.1	C	Provision partially reworked : This provision is only recommendation in the French regulations. Lights may be omitted if TLOF and FATO are totally coincident.
§ 5.3.6.2	C	Provision partially reworked : This provision is only recommendation in the French regulations. In the case of a single approach surface, the French administration recommends the use of red lights on the FATO side opposite to this surface.
§ 5.3.6.3	C	Provision partially reworked : This provision is only recommendation in the French regulations.
§ 5.3.7.2 § 5.3.7.3	C	Provision partially reworked : This provision is only recommendation in the French regulations.
§ 5.3.8.1 to § 5.3.8.3	C	Provisions partially reworked : These provisions are only recommendations in the French regulations.
§ 5.3.8.5 to § 5.3.8.7	C	Provisions partially reworked : These provisions are only recommendations in the French regulations.
§ 5.3.8.8	D	Not applicable : There are no helidecks in France.
§ 5.3.8.9 § 5.3.8.10	C	Provisions partially reworked : These provisions are only recommendations in the French regulations.
§ 5.3.8.12 to § 5.3.8.14	C	Provisions partially reworked : These provisions are only recommendations in the French regulations. The French regulations recommend the use of yellow panels.
§ 5.3.8.16 § 5.3.8.17	C	Provision not reworked
§ 5.3.8.20	C	Provisions partially reworked : These provisions are only recommendations in the French regulations.
§ 5.3.8.23	C	Provision partially reworked : This provision is only recommendation in the French regulations.
§ 5.3.9.1 to § 5.3.9.4	C	Provisions not reworked : French regulations do not require provisions pertaining to helicopter hoisting.
§ 5.3.12.1 § 5.3.12.2	C	Provisions partially reworked : These provisions are only recommendations in the French regulations.
<b>CHAPTER 6</b>		
§ 6.1.1 to § 6.1.10	B	Alternate Means of Compliance : The French regulations require a minimum level of fire protection in surface level heliports, with a supply of 50 kg powder or equivalent, and in elevated heliports, with a supply of 250 kg powder or equivalent.



**ANNEX 15**  
**Aeronautical information services**

**Sixteenth edition including amendment N° 40 applicable from 8th of November, 2018**

Categories of differences :

- A : national regulation is more exacting or exceed ICAO SARPS
- B : national regulation is different in character or establishes other means of compliance
- C : national regulation is less protective than ICAO SARPS, partially implemented or not implemented

Note.- The differences listed here below are indicated with regards the 16th edition of Annex 15. However, presently applicable French regulation transposes the 15th edition of Annex 15 up to amendment 39-A, pending the entry into effect of the European rules on aeronautical information management in the context of the ATM/ANS regulation\*.

\* COMMISSION IMPLEMENTING REGULATION (EU) 2017/373 of 1 March 2017 laying down common requirements for providers of air traffic management/air navigation services and other air traffic management network functions and their oversight.

ICAO REGULATION	CAT	FRENCH REGULATION
<b>CHAPTER 1 - Definitions</b>		
§ 1.1 Helistation	B	France makes a difference between the following words: Helistation (heliport), and Hélisturfaces (helipads). Heliport: aerodrome equipped to receive helicopters only. Helipad: landing location outside an aerodrome. Heliports and helipads may be located on land or sea.
<b>CHAPTER 2 – Responsibilities and functions</b>		
§2.1.4	C	The effective implementation of this standard cannot currently be guaranteed. Therefore, the quality of French aeronautical data might not meet the specifications of Annex 15 section 3.2, PANS AIM (document 10066) appendix 1 and regulation (EU) n°73/2010 (annex IV, part A). Nevertheless, the quality of aeronautical data and information provided by France is deemed sufficient for operational use.
<b>CHAPTER 5 – Aeronautical information services and products</b>		
§ 5.3.2.1 and 5.3.2.2 - recommendations	B	France provides only a subset of the AIP digital data set.
§ 5.3.3.3.2 and 5.3.3.4.3	C	Digital terrain and obstacle data are provided for area 1, except for the territories of Saint Martin, Saint-Barthelemy and Wallis-et-Futuna. However, these digital data sets do not comply with every applicable specification from ICAO PANS AIM appendices 1 and 8 (for instance completeness, accuracy, structure and attributes requirements). Data users shall therefore carefully assess the available data sets so as to determine whether those products are adapted to their intended use.
§5.3.3.3.3 ; 5.3.3.3.4 ; 5.3.3.4.4 ; 5.3.3.4.5 and 5.3.3.4.6	C	The provision of digital terrain and obstacle data sets for area 2 is not required for every aerodrome regularly used by international civil aviation. Such data is required for following aerodromes since November 12th, 2015 : FMEE : La Réunion-Roland Garros, LFBF : Bordeaux-Mérignac, LFBO : Toulouse-Blagnac, LFBP : Pau-Pyrénées, LFBZ : Biarritz -Pays-Basque, LFLC : Clermont-Ferrand-Auvergne, LFLI : Lyon-Saint-Exupéry, LFML : Marseille-Provence, LFMN : Nice-Côte d'azur, LFMT : Montpellier-Méditerranée, LFPO : Paris-Orly, LFPG : Paris-Charles-de-Gaulle, LFRS : Nantes-Atlantique, LFST : Strasbourg-Entzheim, LFSB : Bâle-Mulhouse, NTAA : Tahiti-Faa'a, TFFF : Martinique-Aimé Césaire, TFFR : Pointe-à-Pitre-Le Raizet. Digital data sets for area 2 are also required for the following aerodromes from the 7th of November 2019 : LFKB : Bastia-Poretta, LFKJ : Ajaccio-Napoléon Bonaparte, LFOB : Beauvais-Tillé, LFPB : Paris-le-Bourget, LFQQ : Lille-Lesquin, LFRB : Brest-Bretagne, NWWW : Nouméa-La Tontouta.
§ 5.3.3.3.7 and 5.3.3.4.9 recommendations	C	The provision of digital obstacle and terrain data sets for area 3 is not required.
§5.3.4.2 – recommendation	C	The provision of aerodrome mapping digital data sets is not required.
§5.3.5.2 – recommendation	C	The provision of instrument flight procedures digital data sets is not required.
<b>CHAPTER 6 – Aeronautical information update</b>		
§ 6.2.6 - recommendation	C	Conformity to the AIRAC regulated system is not required to provide the information related to the circumstances listed in 6.2.6 of Annex 15.
§6.3.2.3.v)	B	France does not publish NOTAM for providing information relating to observations or previsions of space weather phenomena.

<b>ANNEX 16</b> <b>Environmental protection</b>	
<b>ICAO REGULATIONS</b>	<b>FRENCH REGULATIONS</b>
NIL	

ANNEX 17 Security	
ICAO REGULATIONS	FRENCH REGULATIONS
NIL	

**ANNEX 18**  
**The safe transport of dangerous goods by air**  
**4th edition including amendment N° 12**

ICAO REGULATION	CAT	FRENCH REGULATIONS
§ 2.1.1 and § 2.1.2	A	More exacting. Regulation (UE) 965/2012 extends the scope to all operations including domestic transport.
§ 9.6.1 and § 9.6.2	A	More exacting. Information to be notified is specified in the AMC to (UE) n°965/2012.
§ 10.2.1	C	Partially implemented. Non-commercial operators not carrying dangerous goods are not subject to obtain the approval of their dangerous goods training programme.
§ 12.1	C	Partially implemented. Regulation (EU) 2015/1018 of 29 June 2015 laying down a list classifying occurrences in civil aviation to be mandatorily reported according to (EU) No 376/2014 is not fully in line with what is stated in the Technical Instructions.

<b>PANS-ATM</b>	
<i>Sixteenth edition including amendment N° 8 applicable from November 10th, 2016</i>	
<b>ICAO REGULATIONS</b> <b>REF : PANS-ATM</b>	<b>FRENCH REGULATIONS</b> <b>REF : AIR TRAFFIC REGULATION</b>
<b>DOC 4444</b> <b>Air traffic management</b> <b>Air navigation services procedures</b>	
	<i>The applicable air traffic regulation in France are based on the following European and national texts :</i>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <i>Regulation (EU) 2017/373 laying down common requirements for providers of air traffic management/air navigation services and other air traffic management network functions and their oversight;</i></li> <li>• <i>Regulation (EU) NR 923/2012 laying down the common rules of the air and operational provisions regarding services and procedures in air navigation ;</i></li> <li>• <i>Order of 11 December 2014 related to the implementation of regulation (EU) NR 923/2012 ;</i></li> <li>• <i>Order of 4 March 2022 laying down rules for air traffic services.</i></li> </ul>
<i>The significant differences between these the national regulations and the related ICAO procedures will be available soon.</i>	

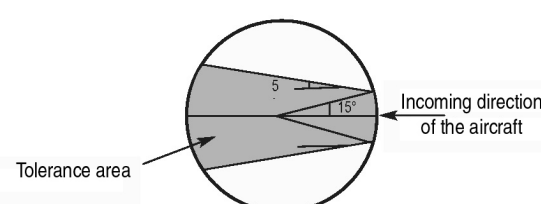
---

<b>PANS ABC</b>
-----------------

NIL
-----

DOC 8168 Volume II – PANS OPS

Procedures for air navigation services – aircraft operation Volume II : construction of visual and instrument flight procedures Seventh edition including amendment N° 9 applicable since 5th of November 2020

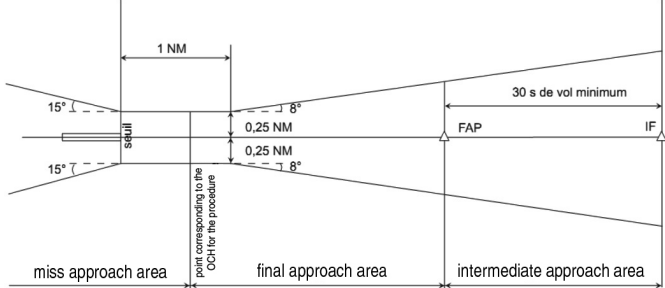
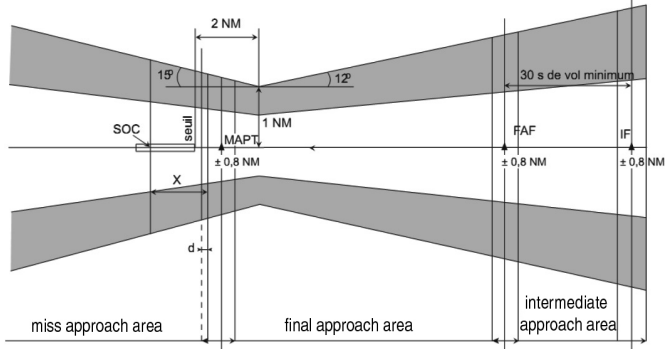
ICAO REGULATIONS RÉF : PANS OPS	FRENCH REGULATIONS REF : NATIONAL DESIGN CRITERIA MANUAL
<p><b>Part I – section 2 Chap 1: General</b></p>	<p>In France, instrument flight procedures can be designed using criteria from either :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ICAO document 8168 Volume II – PANS-OPS – up to date version ; or</li> <li>- ICAO document 9905 - RNP AR manual – up to date version ; or</li> <li>- a national document based on the sixth edition of ICAO Doc 8168 Volume II including amendment NR 7, which is not updated anymore since June 2018.</li> </ul> <p>Procedures established in accordance with one of the two above-mentioned ICAO documents are explicitly identified as such on the aeronautical charts.</p> <p>These criteria are made applicable by decision of the Minister in charge of civil aviation published in the official bulletin of the Ministry of transports, pursuant to the 24 th of January 2022 order relating to the establishment and design of instrument flight procedures.</p> <p>This national document has some differences with corresponding ICAO provisions, particularly regarding general criteria as well as criteria for conventional procedures. These differences are listed here-below.</p> <p><b>Appendix B in chapter 1</b></p> <p><b>Wind speed</b></p> <p>Protection areas are established by taking into account the uncorrected effect of an omni-directional wind.</p> <p>Weather statistics collected for various fields in metropolitan France have shown that the following maximum winds can be adopted to protect procedures :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- between 0 and 14,000 ft : <math>w = 1.5 h + 36</math></li> <li>- between 15,000 and 31,000 ft : <math>w = 2.5 h + 22</math> (with w in kt and h in thousands of feet)</li> <li>- above 31,000 ft : <math>w = 100</math></li> </ul> <p>Different values may be adopted if specific weather statistics allow it. If there are no available statistics or if the sample from the meteorological records is considered unsatisfactory, a maximum wind of : <math>w = 2 h + 47</math> is taken into account.</p> <p>Remark : For some phases of the procedure (e.g. missed approach), a standard value is determined to take into account the maximum wind when building a protection area.</p> <p><b>Temperature</b></p> <p>Protection areas are normally established by considering a temperature which is 15° higher than the standard temperature at the considered level. Nevertheless, in some particular cases, existing temperature statistics may be used to consider a maximum temperature which differs from the one which would result from the rule mentioned above.</p>
<p><b>Part I – section 2 Chap 2: TERMINAL AREA FIXES</b> <b>Para. 2.5.1.1. VOR</b></p>	<p>The fix tolerance area vertical to a VOR is based on the horizontal circular cut of the reversed cone of ambiguity above the facility, with its apex at the facility and a half cone angle ( ) of 30°. You are supposed to penetrate the cone with a precision of ± 15° with respect to the prescribed inbound track. From the points of penetration, the track through the cone is supposed to be followed with a precision of ± 5°. If the facility defines the MAPt or the turning point at missed approach, fixed values will be used.</p> 
<p><b>Part I – section 3: DEPARTURE PROCEDURES</b> <b>Chap 2 – para. 2.6 OBSTACLE IDENTIFICATION SURFACE (OIS)</b></p>	<p><b>Not retained</b></p>
<p><b>Chap 2 – para. 2.7..3 PROCEDURE DESIGN GRADIENT (PDG)</b></p>	<p>A PDG of over 3.3% and the maximum altitude of the increased gradient are published, together with the obstacle used to determine this gradient. There are two possible cases: 1) the PDG resulting from the consideration of obstacles very close to the DER is very high (higher than 15%): it is not published. In this case, a new PDG is computed ignoring these obstacles. The new gradient is published with an explanation about the obstacles ignored (position, elevation at the apex) and the most penalizing obstacle used to compute this gradient. 2) the PDG is high (higher than 3.3%): it is published together with the obstacle used to compute this gradient. If this obstacle is isolated and this is of operational interest, a second gradient ignoring this obstacle may be published; the most penalizing obstacle imposing the second gradient is also published if the latter is higher than 3.3%.</p>
<p><b>Chap 2 – para. 2.7 PROCEDURE DESIGN GRADIENT (PDG)</b></p>	<p><b>Para. 2.7.4</b> If the PDG is increased, it is brought back to 3.3% at the point situated beyond the critical obstacle from which an obstacle clearance of 0.8% of the distance from the DER can be guaranteed.</p>
<p><b>Chap 2 – para. 2.7 PROCEDURE DESIGN GRADIENT (PDG)</b></p>	<p><b>Para. 2.7.5 Not retained</b></p>
<p><b>Chap 3 – para.3.1.2 PATH VECTORING</b></p>	<p><b>§3.1.2</b> Path vectoring is provided not later than 10 NM :</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>a) after DER, in case of straight-line departures,</li> <li>b) after turns completed, in case of departures with turns.</li> </ol>

<p><b>Chap 3 – para. 3.3.1.2 TURNING DEPARTURE</b></p>	<p>Straight flight is assumed until reaching a height of at least 120 m (394 ft) [Cat H: 90 m (295 ft)] above DER altitude. For category A or B aircraft, a lower altitude may nevertheless be adopted, if necessary, provided that it is never lower than 90 m (295 ft).</p>																	
<p><b>Chap 3 – para. 3.3.1.</b></p>	<p><b>Chap 3 – para. 3.3.1.4 There are two types of turn :</b>          - the initial turn made at a height no greater than 300 m (984 ft) above DER level, in the event of a turn at an altitude/height, or made at a designated TP situated at a distance of no more than 3.2 NM from the DER,          - the turn after initial climb made at a height greater than 300 m (984 ft) above DER level, in the event of a turn at an altitude/height, or made at a designated TP situated at a distance of more than 3.2 NM from the DER.</p>																	
<p><b>Chap 3 – para. 3.3.4 TURNING DATA</b></p>	<p><b>Para. 3.3.4 Turning data</b>  <b>There are two types of turn :</b>          - the initial turn (H 300 m (984 ft)) or TP at less than 3.2 NM from the DER) ;          - the turn after initial climb (the other type).  <b>Airspeeds :</b></p> <table border="1" data-bbox="767 539 1412 745"> <thead> <tr> <th rowspan="2">Category of aircraft</th> <th colspan="2">Maximum indicated airspeeds (kt)</th> </tr> <tr> <th>Initial turn</th> <th>Turn after initial climb</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>A</td> <td>120</td> <td>120</td> </tr> <tr> <td>B</td> <td>145</td> <td>165</td> </tr> <tr> <td>C</td> <td>175</td> <td>265</td> </tr> <tr> <td>D</td> <td>205</td> <td>290</td> </tr> </tbody> </table> <p><b>bank angle :</b>          - initial turn: 15°          - turn after initial departure: 25° or angular speed of 3°/s if the resulting bank angle is less than 25°.</p>	Category of aircraft	Maximum indicated airspeeds (kt)		Initial turn	Turn after initial climb	A	120	120	B	145	165	C	175	265	D	205	290
Category of aircraft	Maximum indicated airspeeds (kt)																	
	Initial turn	Turn after initial climb																
A	120	120																
B	145	165																
C	175	265																
D	205	290																
<p><b>Chap 3 – para. 3.3.5.3</b></p>	<p>a) ....          1) maximum obstacle altitude/height = TNA/H – [50 m (165 ft) for an initial turn or 90 m (295 ft) for a turn after initial climb] for aircraft;          2) maximum obstacle altitude/height = TNA/H – [40 m (131 ft) for an initial turn or 80 m (265 ft) for a turn after initial climb] for helicopters.</p>																	
<p><b>Chap 4 – para. 4.2.1 AREA 1</b></p>	<p><b>Turn initiation areas (Area 1)</b>          Straight flight criteria apply until the TP (turn initiation area).</p>																	
<p><b>hap 4 – para. 4.2.2 AREA 2</b></p>	<p><b>Turn initiation areas (Area 2)</b>          Area 2 for omnidirectional departure extends from the boundaries of the turn initiation area to a circle of 25NM radius centered on the aerodrome (runway mid-point). A buffer zone of 5 NM surrounding this circle is used to decide which obstacles to take into account.          In mountainous regions, the radius of this circle may be increased if necessary, as the considered value will be published in all cases.</p>																	
<p><b>Chap 6 – para. 6.2.1 INSTRUMENT DEPARTURES FROM PARALLEL RUNWAYS</b></p>	<p>When two instrument departure procedures are to be used simultaneously from parallel runways, the nominal departure paths will diverge by at least 15° after take-off. Depending on the distance between the parallel runways, a lower value may be used after the supervisory authority has delivered its authorization.</p>																	
<p><b>Chap 6 – para. 6.2.1 SEGREGATION OF MOVEMENTS ON PARALLEL RUNWAYS</b></p>	<p>When an instrument departure procedure and an instrument approach procedure are to be used simultaneously in the same direction on parallel runways, the nominal paths for the departure procedure and the missed approach procedure will diverge as soon as possible by at least 30° (see Part II, Section 1, Chapter 1 – ILS). Depending on the distance between the parallel runways, a lower value may be used after the supervisory authority has delivered its authorization.</p>																	
<p><b>Part I – section 4: ARRIVAL AND APPROACH PROCEDURES</b>  <b>Chap. 1.</b></p>	<p><b>Table 1.4.1.2 Speeds (AS) to compute the procedures in knots (kt)</b>          French regulations use the following values, expressed in knots, for the initial approach speed</p> <table border="1" data-bbox="767 1514 1412 1700"> <thead> <tr> <th rowspan="2">Category of aircraft</th> <th colspan="2">Initial approach speeds</th> </tr> <tr> <th>mini</th> <th>maxi</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>A</td> <td>90</td> <td>150</td> </tr> <tr> <td>B</td> <td>120</td> <td>180 (170 *)</td> </tr> <tr> <td>C</td> <td>160</td> <td>240 (220 *)</td> </tr> <tr> <td>D</td> <td>185</td> <td>250 (220 *)</td> </tr> </tbody> </table> <p>* Maximum speed for inversion procedures and in racetrack patterns. Furthermore, the maximum speeds for the indirect final approach segments and the intermediate missed approach segment of a protected procedure for category A aircraft equal 110 kt.</p>	Category of aircraft	Initial approach speeds		mini	maxi	A	90	150	B	120	180 (170 *)	C	160	240 (220 *)	D	185	250 (220 *)
Category of aircraft	Initial approach speeds																	
	mini	maxi																
A	90	150																
B	120	180 (170 *)																
C	160	240 (220 *)																
D	185	250 (220 *)																
<p><b>Chap 2 – para. 2.1.1.5</b></p>	<p><b>2.1.1.5 A STAR should enable the transition between the en-route phase and the approach phase by joining a significant point, usually on an ATS route, to another point from which the instrument approach procedure will begin.</b>          The beginning of the arrival route varies depending on the situation:          1) if no controlled airspace is associated with the procedure:          - the last en-route fix, if situated less than 25 NM from the IAF; otherwise, the point situated at 25 NM from the IAF on the arrival route.          2) if controlled airspace is associated with the procedure:          - the boundary of this airspace or the closest possible fix to this boundary.</p>																	



Chap. 3. Para. 3.3.3 AREAS	<p><b>3.3.3</b> The initial approach segment is not of standard length. It must be long enough to allow the change in altitude required in the procedure. The width of the initial approach area through the IAF is:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 10 NM (5 NM on either side of the centerline), when the IAF is not defined by the vertical of a radio facility;</li> <li>- 4 NM (2 NM on either side of the centerline), when the IAF is defined by a VOR;</li> <li>- 5 NM (2.5 NM on either side of the centerline), when the IAF is defined by an NDB.</li> </ul> <p>The area cannot be more than 10 NM wide (5 NM on either side of the centerline). If it is less than this value at the IAF, the area opens out at 7.8° (VOR) or 10.3° (NDB) until it reaches the value of 10 NM (5 NM on either side of the centerline).</p>
Chap. 3. Para. 3.6 RACETRACK PROCEDURE AND REVERSAL PROCEDURE AREAS	<p><b>3.6.2 Area-related data</b></p> <p>e) wind speed (w): omnidirectional wind for the specified altitude h; ICAO <math>w = (2h + 47)</math> kt if h is in thousands of feet;  Metropolitan France: <math>w = 1.5h + 36</math> kt if h is in thousands of feet, or  if there are enough statistical data available, the maximum omnidirectional wind with a probability of 95% may be used.</p>
Chap. 4. INTERMEDIATE APPROACH SEGMENT 4.3.1 AREA	<p><b>4.3.1.1 Length</b></p> <p><b>4.3.1.1.1</b> The minimum length of the intermediate approach segment must correspond to a flight time of 30 seconds at initial approach speed.</p> <p><b>4.3.1.1.2</b> When the initial approach paths and intermediate approach paths are not aligned, the minimum length of the intermediate segment is determined by building the protection area for this phase in the procedure.</p>
Chap. 4. Para. 4.4.4 Turn not over mean	Not retained
Chap. 5. Para. 5.2 FINAL APPROACH SEGMENT	<p><b>5.2.2 Conditions under which a final approach procedure is considered to be direct</b></p> <p><b>5.2.2.1</b> .....</p> <p><b>5.2.2.2 Final approach with a path which does not cross the extended runway centerline</b></p> <p>A final approach which does not cross the extended runway centerline (equal to or less than 5°) may be established, provided that the path is 150 m maximum to the side of the extended runway centerline at a distance of 1 NM upstream of the threshold.....</p> <p><b>5.2.2.3.2 Position of the approach path</b> : The final approach path (or its extension) should run less than 150 m from the runway centerline at 1 NM upstream of the threshold.</p>
Chap. 5. Para. 5.4.6 VISUAL SEGMENT PROTECTION FOR APPROACH PROCEDURES	<p><b>5.4.6.5 Means of compliance</b></p> <p>1) Situations in which it is unnecessary to check VSS:  Runways with code 3 or 4 and procedure in the axis (final approach in the extended runway centerline):</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- navigation easements or, failing that, clearance surfaces (bottom of curved surface with 2% slope) regularly checked (as part of approval monitoring) and obstacle-free, or</li> <li>- runway (same QFU) equipped with PAPI and PAPI OCS (obstacle-free) situated below the VSS.</li> </ul> <p>Runways with code 1 or 2 and procedure in the axis (final approach in the extended runway centerline):</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- final approach slope such that the VSS is above the bottom of the curved surface of the navigation easements or, failing that, clearance surfaces regularly checked (as part of approval), or</li> <li>- runway (same QFU) equipped with PAPI and PAPI OCS (obstacle-free) situated below the VSS.</li> </ul> <p>2) Situations in which it is necessary to check VSS:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- any runway with procedure in the axis which does not meet the above conditions;</li> <li>- runways with procedures out of the axis</li> </ul>
Chap. 5. Para. 5.5 PUBLICATION	<p><b>5.5.3</b> The procedure altitude/height is not lower than the OCA/H of the segment which precedes the final approach segment.</p>
Chap. 7. VISUAL MANOEUVRING AREA Para. 7.2.4 Visibility and lowest OCA/H	<p><b>7.2.4 Lowest OCA/H</b></p> <p>The lowest OCA/H is the one indicated in Table 1.4.7.3.  The associated visibility complies with the European regulation EU-OPS, and is not included in table 1.4.7.3.</p>
Chap. 7. Para. 7.4.1 Area which can be ignored	<p><b>7.4.1 Area which can be ignored</b></p> <p>A sector of the visual manoeuvring area where there is a prominent obstacle may be ignored in OCA/H calculations if it is situated outside final and missed approach areas and outside a half-corridor for visual manoeuvring using prescribed track (see Fig. 1.4.7.3 and 1.4.7.4). The nominal final approach path of the direct approach procedure must not cross the prohibited sector (except the half-corridor for visual manoeuvring using prescribed track for the category of aircraft in question).</p>

<p><b>Chap 7 APPENDIX TO CHAPTER 7</b> <b>Chap7. Para. 7.4</b></p>	<p><b>2.4.1 'Circuit' type imposed visual manoeuvring</b> This segment is the feeder path between the final instrument approach path and the downwind leg of the imposed visual manoeuvring. It is recommended that the terminal of the divergence segment on the downwind leg is situated upstream abeam the threshold served by the imposed visual manoeuvring. The angle between the divergence segment and the runway served by the imposed visual manoeuvring must be less than or equal to 45°. The length and the direction of this segment are published.</p> <p><b>2.4.2 Specific case of imposed visual manoeuvring toward a parallel, half-parallel or intersecting runway</b> In some cases (e.g.: parallel, half-parallel or intersecting runways), the divergence segment may be directly connected to the straight line segment. The length and direction of the divergence segment will only be published if the length is equal to or greater than 0.5 NM. If the length of the divergence segment is less than 0.5 NM, we will consider a divergence segment direction range corresponding to angles of intersection of the served runway centerline of between 30° and 45°. The protection corridor defined in paragraph 1.8.2 will be extended as a result.</p> <p><b>2.4.3 reserved</b></p> <p><b>2.4.4 reserved</b></p>
<p><b>Chap. 8. MINIMUM SECTOR ALTITUDES</b> <b>Chap 8. Para. 8.5</b></p>	<p><b>8.5 SECTORS CENTERED ON A VOR/DME OR AN NDB/DME</b> <b>8.5.1 .....</b> <b>8.5.2</b> The DME arc radius (R) used should be between 10 and 15 NM, in order to avoid a sub-sector which is too small. The width of the buffer zone is reduced to 1 NM beyond the circular boundaries (sector and additional boundaries).</p>
<p><b>Chap 9. Para. 9.4.3 FINAL APPROACH SEGMENT</b></p>	<p><b>9.4.3.6 FAS</b> Step down fixes must not be named (they will therefore not be included in the navigation database, which ensures that the pilot has distance data with regard to the MAPt throughout the final approach).</p>
<p><b>Part II Conventional procedures</b></p>	<p><b>Part II Conventional procedures</b></p>
<p><b>section 1 Chap 1: INSTRUMENT LANDING SYSTEM (ILS)</b> <b>Para. 1.3.3 Length of intermediate approach segment</b></p>	<p><b>1.3.3.3.</b> The minimum length of the intermediate approach segment must correspond to a flight time of 30 seconds at initial approach speed. If there is a turn at the IF, the minimum length depends on the intermediate approach area building constraints. The connection of the primary area associated with the turn at the IF must join the extension of the OAS upstream of point I (the most downstream point in relation to the intermediate approach area based on the intersection between the horizontal obstacle assessment surface associated with the intermediate approach segment primary area and the outer edge of surface X of the OAS). The maximum length of the segment is governed by the fact that it must be integrally inside the on-course signal service volume, and usually at a distance of no more than 25 NM from the on-course beacon antenna.</p>
<p><b>Para 1.5.3 TURNING MISSED APPROACH</b></p>	<p><b>1.5.3.2.4 Obstacle clearance</b> b) Obstacle clearance in the turning area. The altitude/height of the obstacles in the turning area is lower than or equal to the turning altitude/height + do tg Z – obstacle clearance, where do is measured from the obstacle to the closest point on the turning area boundary, and obstacle clearance equals: 1) 50 m (164 ft) [Cat H: 40 m (132 ft)] for turns of more than 15°, decreasing linearly to zero at the outer edge of possible secondary areas. 2) zero for turns of 15° or less</p> <p><b>1.5.3.3.3 Obstacle clearance</b> The obstacle clearance criterion from the upstream TP is guaranteed by an obstacle altitude/height lower than: (OCA/Hps – HL ) + do tg Z – obstacle clearance where: do = dz + shortest distance from the obstacle to line K-K dz = distance from the SOC to the upstream TP and obstacle clearance equals: - 30 m for turns of more than 15°; - zero for turns of 15° or less.</p>
<p><b>Para. 1.6 SIMULTANEOUS ILS AND/OR MLS APPROACHES IN THE DIRECTION OF PARALLEL OR NEAR PARALLEL RUNWAYS</b></p>	<p><b>Para. 1.6.1. General</b> a), b), c), Note: different criteria may be allowed, depending on the distance between the runways and after approval from the national supervisory authority.</p>

<p>Chap. 5. PAR</p>	<p><b>5.2.7 Combined intermediate and final approach area</b>                  This is an area which lies symmetrically either side of the extended centerline, defined as follows:                  - the area is 0.5 NM wide at a point situated 1 NM upstream of the threshold;                  - downstream of this point, the width of the area remains constant (0.5 NM) until the point corresponding to the OCA/H for the procedure;                  - upstream of this point, the area opens out by 8° with regard to the nominal path until the upstream boundary of the IF.                  IF tolerance is ± 0.8 NM.</p>  <p><b>5.3.3 Obstacle clearance</b>                  An OCS (obstacle clearance surface) is defined inside the final approach area boundaries; this surface has a gradient at an angle of 0.6° relative to the horizontal, intersecting a straight line perpendicular to the runway centerline and situated at a horizontal distance D from the threshold given by the following equation:</p> $D = \frac{30}{\text{tg}0.6\theta} - \frac{H}{\text{tg}\theta}$ <p>D and H in meters, θ in degrees                  θ = angle of elevation of the nominal glide path plane;                  0.6° = lowest acceptable glideslope angle;                  H = height of the nominal glide path above the threshold; its tolerance is the same as that defined for the ILS fix of a facility operated in category I.                  Obstacle clearance is determined by the HL of each category.</p>
<p>section 2 Chap 6 SRE</p>	<p><b>Chap 6 SRA</b>  <b>6.1 GENERAL</b>                  An SRA is a traditional approach which may be used as backup to a PAR or ILS procedure. This type of approach is only defined for aerodromes where an SRE is installed.</p> 
<p>Chap. 6. Para. 6.2.3 Procedures based on tactical vectoring</p>	<p><b>Para. 6.2.3 Minimum safe radar altitudes (Presently known as « minimum vectoring altitudes »)</b>                  The criteria used to compute the minimum safe radar altitudes may apply to different types of radar image. The zone used to determine minimum safe radar altitudes is surrounded by a secondary area.                  The width of the secondary area equals the radar separation standard at the considered point. The obstacle clearance applied in the secondary area decreases from the integer value (minimum of 300 m or 948 ft) to the null value.</p>
<p>section 4 Chap 1 Para. 1.5.1 Special holding entry procedure VOR/DME</p>	<p><b>1.5.1 Not retained</b>                  In the event of arrival on the VOR radial acting as support to the holding inbound leg, but in the opposite direction to this, only the procedure with opening at 30° (type 2) is protected.</p>
<p>Part III RNAV and satellite-based procedures</p>	<p><b>Chap 6 Not retained</b></p>
<p>Section 1. Chap. 6. RNAV using GBAS</p>	<p><b>Chap 6 Not retained</b></p>
<p>Section 3. Chap. 6. PRECISION APPROACH PROCEDURES - GBAS</p>	<p><b>Chap 6 Not retained</b></p>

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank