

GEN 1.5 INSTRUMENTS DE BORD, EQUIPEMENT ET DOCUMENTS DE VOL DES AERONEFS

AIRCRAFT INSTRUMENTS, EQUIPMENT AND FLIGHT DOCUMENTS

Préambule

Les normes relatives aux équipements de communication, de navigation, de surveillance et d'anti-abordage à bord des aéronefs sont issues de :

- l'annexe 10 (Télécommunications aéronautiques) à la convention relative à l'aviation civile internationale telle que transposée dans la réglementation nationale en vigueur en Nouvelle-Calédonie et à Wallis-et-Futuna* ;
- au manuel de la navigation fondée sur les performances (PBN) (document OACI 9613), en vigueur.

*Arrêté du 21 juin 2001 relatif aux équipements de communication, de navigation, de surveillance et d'antiabordage installés à bord des aéronefs volant dans les espaces aériens d'outremer exploités par l'administration française.

1 Equipements de communication

Note 1 : les équipements sont compatibles avec les systèmes à porteuses décalées (systèmes CLIMAX).

Note 2 : le règlement d'exécution (UE) N° 1079/2012 de la commission européenne du 16 novembre 2012 établissant des spécifications relatives à l'espacement des canaux de communication vocale pour le ciel unique européen n'est ni applicable en Nouvelle-Calédonie ni à Wallis-et-Futuna.

1.1 Obligations d'emport

1.1.1 Aéronefs en vol IFR

Tout aéronef dispose de l'équipement de communication permettant une liaison bilatérale permanente avec les organismes au sol désignés.

1.1.2 Aéronefs en vol VFR

Tout aéronef dispose de l'équipement de communication permettant une liaison bilatérale permanente avec les organismes au sol désignés :

- lorsqu'il effectue un vol contrôlé, c'est-à-dire un vol dont les évolutions sont subordonnées à une clairance ;
- lorsqu'il évolue dans des portions d'espace aérien ou sur des itinéraires portés à la connaissance des usagers par la voie de l'information aéronautique ;
- lorsqu'il utilise certains aérodromes portés à la connaissance des usagers par la voie de l'information aéronautique ;
- lorsqu'il quitte la vue du sol ou de l'eau ;
- lorsqu'il effectue un vol de nuit ;
- dans les autres cas où un texte réglementaire rend obligatoire un tel équipement.

2 Equipements de navigation

2.1 Obligations d'emport pour les aéronefs en vol IFR

2.1.1 Précision longitudinale

Pour voler en espace aérien supérieur et dans certaines portions désignées de l'espace aérien inférieur, tout aéronef est équipé d'un dispositif de mesure de distance de type DME ou donnant une précision longitudinale au moins équivalente.

2.1.2 Navigation en route

a) Equipement pour suivre des routes conventionnelles

Tout aéronef est équipé d'un système de navigation capable d'exploiter les informations fournies par les aides radioélectriques au sol balisant la route, lui permettant, pendant plus de 95% du temps, de suivre l'axe nominal de la route sans s'en écarter au-delà d'une distance D, définie ci-après :

- cas des routes ou segments de route balisés par deux aides radioélectriques au sol, distantes de moins de 100 milles marins (NM) : D = 5 milles marins (NM) ;
- cas des routes ou segments de route balisés par deux aides radioélectriques au sol, distantes de 100 milles marins (NM) ou plus : D = 5% de la longueur de la route.

Preamble

Standards relating to aircraft communication, navigation, surveillance and airborne collision avoidance equipment stem from :

- ICAO Annex 10 (Aeronautical telecommunications) as transposed in the French regulation* applicable to New-Caledonia and Wallis-and-Futuna.
- Applicable version of the performance based navigation manual (ICAO Doc 9613).

* Decree from 21st of June 2001 relating to aircraft communication, navigation, surveillance and collision avoidance equipment in overseas airspace.

1 Communication equipment

Note 1 : This equipment is compatible with offset carrier systems (CLIMAX systems).

Note 2 : implementing rule (EU) NR 1079/2012 from 16th of November 2012 laying down requirements for voice channels spacing for the single European sky is neither applicable to New-Caledonia nor to Wallis-and-Futuna.

1.1 Carriage requirements

1.1.1 Aircrafts in IFR flights

All aircraft shall be equipped with communication equipment providing a permanent two-way communication with the appropriate ATC units.

1.1.2 Aircrafts in VFR flights

All aircraft shall be equipped with communication equipment providing a permanent two-way communication with the appropriate ATC units :

- when operating in controlled flight, i.e. a flight subject to a clearance ;
- when flying in airspace sections or on routes notified to users by means of Aeronautical Information Service ;
- when using some aerodromes notified to the users by means of Aeronautical Information Service ;
- when leaving visual reference to the ground or water ;
- during night flight ;
- in other cases when a regulatory text requires this equipment.

2 Navigation equipment

2.1 Carriage requirements for aircraft in IFR flights

2.1.1 Longitudinal precision

To fly in upper airspace and in some specified lower airspace sections, all aircraft shall be equipped with a distance measuring equipment (DME) or with a device giving a longitudinal precision at least equivalent.

2.1.2 En-route Navigation

a) Conventional air route equipment

All aircraft shall be equipped with a navigation system able to use information from ground radio navigation aids installed along the route, enabling, during 95% of time, the aircraft to follow the nominal route heading and not to be off-course more than a distance D, defined below :

- for routes or route segments with two ground radio navigation aids, being less 100 nautical miles (NM) apart : D = 5 nautical miles (NM) ;
- for routes or route segments with two ground radio navigation aids, being 100 nautical miles (NM) apart or more: D = 5% of route length.

Toutefois, certains équipements de bord permettant d'exploiter les informations fournies par des moyens radioélectriques peuvent être remplacés par des systèmes de navigation de surface (RNAV) lorsqu'il a été montré que les performances de ces derniers répondent à des critères de substitution portés à la connaissance des usagers par la voie de l'information aéronautique.

b) Equipement pour suivre des routes RNAV

Tout aéronef est équipé d'un système de navigation de surface (RNAV) conforme à la spécification de navigation PBN requise pour suivre des routes RNAV. Ces informations sont portées à la connaissance des usagers par la voie de l'information aéronautique.

Exemption

Les aéronefs d'Etat sont exemptés de cette obligation. Ils se conforment alors à des procédures particulières établies avec l'autorité compétente des services de la circulation aérienne.

2.1.3 Procédures de départ, d'arrivée, d'attente et d'approche aux instruments

a) Procédures conventionnelles

Tout aéronef dispose des équipements de bord lui permettant d'exploiter les informations fournies par les moyens radioélectriques et/ou satellitaires sur lesquels est établie la procédure suivie.

Toutefois, certains équipements de bord permettant d'exploiter les informations fournies par des moyens radioélectriques peuvent être remplacés par des systèmes RNAV lorsqu'il a été montré que les performances de ces derniers répondent à des critères de substitution portés à la connaissance des usagers par la voie de l'information aéronautique.

b) Procédures RNAV

Pour suivre une procédure RNAV de départ (SID), d'arrivée (STAR), d'attente ou d'approche aux instruments (segments d'approche initiale, intermédiaire et interrompue finale), tout aéronef est équipé d'un système de navigation de surface RNAV conforme à la spécification de navigation requise et portée à la connaissance des usagers par la voie de l'information aéronautique.

La procédure RNAV publiée peut requérir que la performance du système RNAV soit accomplie à l'aide de capteurs spécifiques (ex : GNSS ou DME/DME/IRU).

Dans tous les cas, les procédures publiées comme étant utilisables en RNAV-1 et en P-RNAV excluent les aéronefs autorisés P-RNAV avec capteur VOR-DME uniquement.

Pour suivre une procédure d'approche RNAV (GNSS) (initiale, intermédiaire, finale et approche interrompue), l'aéronef doit être équipé d'un système RNAV (GNSS) certifié conforme à la spécification RNP (APCH) du "Manuel de la navigation" fondée sur les performances (PBN) de l'OACI (Doc 9613).

2.1.4 RVSM

Néant.

2.1.5 Immunité FM

a) Définition

Immunité FM : Immunité des équipements récepteurs de bord embarqués vis à vis des brouillages générés par les stations de radiodiffusion en modulation de fréquences (FM).

b) Performances d'immunité des récepteurs VOR à l'égard du brouillage

Tout système récepteur VOR embarqué assure une immunité suffisante à l'égard du brouillage FM conformément aux normes OACI - Annexe 10 - Volume I - § 3.3.8 - Performances d'immunité des récepteurs VOR à l'égard du brouillage.

c) Performances d'immunité des récepteurs d'alignement de piste ILS à l'égard du brouillage

Tout système récepteur d'alignement de piste ILS embarqué assure une immunité suffisante à l'égard du brouillage FM conformément aux normes OACI - Annexe 10 - Volume I - § 3.1.4 - Caractéristiques d'immunité des récepteurs d'alignement de piste ILS à l'égard du brouillage.

d) Exemption

Les aéronefs d'Etat sont exemptés des dispositions des § b et c ci-dessus. Ils se conforment alors à des procédures particulières prévues à cet effet.

However, some on board equipment enabling information to be used from radio navigation aids can be replaced by area navigation (RNAV) systems when it was shown that the performances of these last ones comply with criteria of replacement notified to users by the way of the aeronautical information.

b) RNAV route equipment

All aircraft shall be equipped with an Area Navigation System (RNAV) compliant with the PBN navigation specification required to follow the published RNAV routes. This information is notified to users by the way of the aeronautical information.

Exemption

State aircrafts are exempted from this requirement. Then, they shall comply with special procedures defined with the competent authority of ATC services.

2.1.3 Instrument departure, arrival, approach and holding procedures

a) Conventional procedures

All aircraft shall be equipped with the appropriate equipment, enabling information to be used from radio navigation and/or satellite aids for which the required procedure is intended.

However, some equipments on board enabling information to be used from radio navigation aids can be replaced by RNAV systems when it was shown that the performances of these last ones comply with criteria of replacement notified to users by the way of the aeronautical information.

b) RNAV procedures

To follow RNAV procedures for departure (SID), arrival (STAR), holding pattern and instrument approach (initial, intermediate and final missed approach), all aircraft shall be equipped with an Area Navigation System RNAV complying with the required specification of navigation notified to users by the way of the aeronautical information.

The published RNAV procedure can require that the performance of the RNAV system is realized by means of specific sensors (ex: GNSS or DME/DME/IRU).

In every case, procedures published as available for RNAV-1 and for P-RNAV exclude aircraft authorized for P-RNAV with only sensor VORDME.

To follow a RNAV approach procedure (GNSS) (initial, intermediate, final and missed approach), the aircraft must be equipped with a RNAV system (GNSS) certified in compliance with the RNP specification (APCH) of the "Manual of the navigation" based on performances (PBN) of the ICAO (Doc 9613).

2.1.4 RVSM

Nil.

2.1.5 FM immunity

a) Definition

FM immunity: Immunity of aircraft receivers against interferences generated by FM broadcasting stations.

b) Immunity performance of VOR receivers against interferences

All aircraft VOR receiver system shall provide a sufficient immunity against FM interferences according to ICAO standards - Annex 10 - Volume I - § 3.3.8 - Immunity performance of VOR receivers against interferences.

c) Immunity performances of ILS localizer receivers against interferences

All aircraft ILS localizer receiver system shall provide a sufficient immunity against FM interferences according to ICAO standards - Annex 10 - Volume I - § 3.10.4 - Immunity performance of VOR receivers against interferences.

d) Exemption

State aircrafts are exempted from the provisions of § b and c above. Then, they shall comply with appropriate special procedures.

2.2 Obligations d'emport pour les aéronefs en vol VFR

Tout aéronef dispose de moyens de navigation adaptés à la route à suivre :

- lorsqu'il quitte la vue du sol ou de l'eau ;
- lorsqu'il effectue un vol sur certains itinéraires ou dans certaines portions d'espace portés à la connaissance des usagers par la voie de l'information aéronautique ;
- lorsqu'il effectue un vol de nuit autre qu'un vol local ;
- dans les autres cas où un texte réglementaire rend obligatoire un tel équipement.

3 Equipements de surveillance**3.1 Obligations d'emport****3.1.1 Aéronefs en vol IFR**

Tout aéronef est équipé d'un transpondeur mode A + C avec alticodeur ou d'un transpondeur mode S niveau 2 au moins avec alticodeur.

Tout aéronef entreprenant un vol en régime de vol IFR dans un espace aérien contrôlé (de classe A, C, D ou E) du secteur Nouvelle-Calédonie de la région d'information de vol de Nandi (NFFF) doit être équipé d'une fonction ADS-B – émission.

3.1.2 Aéronefs en vol VFR

Tout aéronef entreprenant un vol en régime de vol VFR dans un espace aérien contrôlé (de classe A, C, D ou E) du secteur Nouvelle-Calédonie de la région d'information de vol de Nandi (NFFF) doit être équipé d'un transpondeur mode A+C avec alticodeur ou mode S niveau 2 au moins avec alticodeur.

3.2 Normes de certification des équipements de surveillance**3.2.1 Transpondeur**

Ces transpondeurs doivent être certifiés conformément :

- aux normes applicables aux transpondeurs mode A+C de la quatrième édition du volume 4 de l'annexe 10 à la convention relative à l'aviation civile internationale, intégrant tous les amendements jusqu'au N° 82, à savoir :
 - §2.1.3. Modes de réponse du transpondeur (dans le sens air-sol) ;
 - §2.1.4. Mode A - Codes de réponse (impulsions d'information) ;
 - §3.1.1. Systèmes fonctionnant seulement en mode A et en mode C ; ou
- à la notice temporaire d'orientation N° 13 (TGL 13) éditée par les autorités communes de l'aviation «Joint Aviation Authorities – JAA» ; ou
- aux spécifications de certification et moyens acceptables de conformité pour les équipements embarqués de communication, de navigation et de surveillance (CS-ACNS) édités par l'Agence européenne pour la sécurité aérienne, dans leur version initiale du 17 décembre 2013 ; ou
- à toute autre norme de certification permettant d'assurer un niveau de performance au moins équivalent à celles citées ci-dessus.

3.2.2 ADS-B

Les équipements installés à bord de l'aéronef permettant d'assurer la fonction ADS-B – émission doivent être certifiés conformément aux exigences définies dans l'un des documents ci-après :

- l'AMC 20-24 de l'Agence européenne pour la sécurité aérienne ; ou
- les spécifications de certification et moyens acceptables de conformité pour les équipements embarqués de communication, de navigation et de surveillance (CS-ACNS), de l'Agence européenne pour la sécurité aérienne (version initiale du 17 décembre 2013) ; ou
- l'AC N° 20-165B de l'Administration fédérale de l'aviation américaine ; ou
- l'appendice XI du CAO 20.18 de l'Autorité de la sécurité de l'aviation civile australienne ; ou
- toute autre norme de certification permettant d'assurer un niveau de performance au moins équivalent à l'AMC 20-24 citée ci-dessus.

2.2 Carriage requirements for aircrafts in VFR flight

All aircraft shall be equipped with suitable navigation equipment for the required route :

- when leaving visual reference to the ground or water ;
- when flying in airspace sections or on routes notified to users by means of Aeronautical Information Service ;
- during night flight other than local night flight ;
- in other cases when a regulatory text requires this equipment.

3 Surveillance equipments**3.1 Carriage requirements****3.1.1 IFR flights**

All aircraft shall be equipped with a mode A + C transponder with a coding altimeter or a mode S transponder at least level 2 with a coding altimeter.

Any aircraft undertaking a flight in IFR in controlled airspace (class A, C, D or E) of the New Caledonia sector of the Nadi Flight Information Region (NFFF) shall be equipped with an ADS-B out function.

3.1.2 VFR flights

Any aircraft undertaking a flight in VFR in controlled airspace (class A, C, D or E) of the New Caledonia sector of the Nadi Flight Information Region (NFFF) shall be equipped with a mode A+C transponder with a coding altimeter or mode S at least level 2 with a coding altimeter.

3.2 Certification standards for surveillance equipment**3.2.1 Transponder**

These transponders must be certified in accordance with :

- standards applicable to mode A+C transponder of the fourth edition of volume 4 of annex 10 to the Convention on International Civil Aviation, incorporating all amendments up to NR 82, namely :
 - §2.1.3. Transponder reply modes (air-to-ground) ;
 - §2.1.4. Mode A reply codes (information pulses) ;
 - §3.1.1. Systems having only Mode A and Mode C capabilities ; or
- Temporary Guidance Leaflet NR 13 (TGL 13) published by the «Joint Aviation Authorities – JAA» ; or
- Certification Specifications and Acceptable Means of Compliance for Airborne Communications, Navigation and Surveillance (CS-ACNS) published by the European Aviation Safety Agency (EASA), in the initial version of December 17th, 2013 ; or
- any other standard certification ensuring a level of performance at least equivalent to those mentioned.

3.2.2 ADS-B

Equipment installed on board ensuring the ADS-B out function must be certified in accordance with the requirements defined in one of the following documents :

- AMC 20-24 of European Aviation Safety Agency (EASA) ; or
- Certification Specifications and Acceptable Means of Compliance for Airborne Communications, Navigation and Surveillance (CS-ACNS) of European Aviation Safety Agency (EASA) (initial version of December 17th, 2013) ; or
- AC NR 20-165B of American Federal Aviation Administration (FAA) ; or
- appendix XI of CAO 20.18 of Australian Civil Aviation Safety Authority ; or
- any other standard certification ensuring a level of performance at least equivalent to AMC 20-24 mentioned above.

3.3 Exemptions

Les obligations d'emport des §3.1.1 et §3.1.2 peuvent ne pas s'appliquer :

- aux aéronefs appartenant à l'Etat, loués ou affrétés par lui ;
- aux aéronefs appartenant aux Etats étrangers ;
- aux aéronefs qui se trouvent en situation d'urgence ;
- aux aéronefs qui effectuent des évacuations sanitaires ;
- aux aéronefs qui effectuent des missions de lutte contre les incendies, de recherche et de sauvetage, d'évacuation de personnes en détresse ou de transport d'équipes de secours et de matériels spécialisés ;
- aux aéronefs de collection ou orphelins.

Les exploitants des aéronefs listés ci-dessus doivent, lorsqu'ils ne sont pas équipés conformément aux dispositions citées au §3.1.1 ou §3.1.2, notifier de leurs intentions de vol (cheminement et altitudes prévus) au SNA-NC (+687 74 23 39) avec un préavis minimum de 24 heures lorsque la planification de vol le permet (cette exigence ne s'applique pas aux aéronefs qui se trouvent en situation d'urgence).

3.4 Dérégations

Un exploitant d'aéronef dont l'équipement n'est pas conforme aux dispositions du §3.1.1 ou §3.1.2 peut entreprendre un vol en espace aérien contrôlé sous réserve de l'accord préalable du chef du service de la navigation aérienne de la DAC-NC.

Les demandes doivent être adressées avec un préavis de 5 jours ouvrés minimum avant le vol à l'adresse suivante :

dac-nc-sna-de-ops@aviation-civile.gouv.fr

Le message électronique doit contenir les informations suivantes :

- l'objet du vol,
- la date ainsi que l'heure prévue du vol,
- le cheminement et les altitudes prévus,
- les raisons de la non-conformité de l'aéronef,
- et, le cas échéant, le plan d'action envisagé pour se mettre en conformité avec les dispositions de l'arrêté.

3.5 Rappel sur les modalités d'activation du transpondeur

Le transpondeur doit être activé lorsque l'aéronef quitte son emplacement de stationnement en vue de décoller, jusqu'au moment où il s'immobilise à l'emplacement de stationnement désigné, une fois que tous les moteurs ou toutes les hélices sont arrêtés.

4 ACAS

4.1 Configuration en sièges passagers

La configuration maximale approuvée en sièges passagers est la capacité maximale en sièges passagers d'un aéronef particulier, à l'exclusion des sièges pilotes ou des sièges du poste de pilotage et des sièges des membres d'équipage de cabine, selon le cas, utilisée par un exploitant, approuvée par l'autorité compétente et incluse dans le manuel d'exploitation ou, à défaut, dans le manuel de vol.

4.2 Obligations d'emport

Tout aéronef civil à voilure fixe et à propulsion par turbine dont la masse maximale certifiée au décollage est supérieure à 5 700 kg ou autorisé à transporter plus de 19 passagers est équipé d'un système d'anti-abordage de type ACAS II conforme au règlement (UE) N° 1332/2011*.

*Règlement (UE) N° 1332/2011 de la Commission du 16 décembre 2011 établissant des exigences communes pour l'utilisation de l'espace aérien et des procédures d'exploitation communes pour l'évitement de collision en vol.

4.3 Dérégations

Des dérogations à l'obligation d'emport décrite au §4.2 peuvent être accordées par la Direction de l'aviation civile en Nouvelle-Calédonie en cas de circonstances opérationnelles ou de nécessités opérationnelles imprévues et urgentes d'une durée limitée, pour autant que ces dérogations ne réduisent pas le niveau de sécurité.

3.3 Exemptions

Carriage requirements in §3.1.1 and §3.1.2 may not apply to :

- aircraft belonging to the State, leased or chartered by it ;*
- aircraft belonging to foreign states ;*
- aircraft in an emergency situation ;*
- aircraft carrying out medical evacuations ;*
- aircraft carrying out fire-fighting, search and rescue, evacuation of distressed persons or the transport of rescue teams and specialized equipment ;*
- collectible or orphaned aircraft.*

Operators of the aircraft listed above shall, when not equipped in accordance with the provisions of §3.1.1 or §3.1.2, notify their flight intentions (planned routes and altitudes) to SNA-NC (+687 74 23 39) with a minimum of 24 hours notice when flight planning allows it (this requirement does not apply to aircraft in an emergency situation).

3.4 Derogations

An aircraft operator whose equipment does not comply with the provisions of §3.1.1 or §3.1.2 may undertake a flight in controlled airspace subject to the prior approval from the head of the Air Navigation Service of the DAC-NC.

Requests shall be made with a minimum of 5 working days notice before the flight to the following address :

dac-nc-sna-de-ops@aviation-civile.gouv.fr

The E-mail should contain the following information :

- the purpose of the flight,*
- the date and the scheduled time of the flight,*
- the planned routes and altitudes,*
- the reasons for the non-compliance of the aircraft,*
- and, where appropriate, the action plan envisaged to comply with the provisions of the order.*

3.5 Reminder on how to activate the transponder

The transponder must be activated when the aircraft leaves its parking position to take-off, until it comes to rest in the designated parking position, after all engines or all propellers are stopped.

4 ACAS

4.1 Passenger-seat configuration

The maximum approved passenger-seat configuration is the maximum passenger-seat capacity for a specific aircraft, excluding pilot seats or flight station seats and also flight attendant's seats, as appropriate, used by an operator, approved by the competent authority and included in the operating manual or, if not, in the flight manual.

4.2 Carriage requirements

All civil fixed-wing turbine-powered aircraft with maximum certificated take-off mass exceeding 5 700 kg or authorized to carry 19 passengers shall be equipped at least with an airborne collision-avoidance system of ACAS II in accordance with modified Commission Regulation (EU) NR 1332/2011.*

** Commission regulation (EU) NR 1332/2011 of 16 December 2011 laying down common airspace usage requirements and operating procedures for airborne collision avoidance.*

4.3 Exemptions

Exemptions from §4.2 provisions may be granted by the « Direction de l'aviation civile en Nouvelle-Calédonie » in case of unexpected and urgent operational circumstances or needs, for a limited time and provided those exemptions do not decrease safety levels.

5	Emetteur de localisation d'urgence, dispositifs de signalisation et équipement de sauvetage Réservé	5	Emergency locator transmitter, signalling devices and life-saving equipment <i>Reserved</i>
6	Documents de vols des aéronefs Les exploitants se conforment à la réglementation en vigueur en fonction de la provenance, de la destination et du type d'exploitation de leurs aéronefs : - Règlement (UE) n° 965/2012 de la Commission du 5 octobre 2012 déterminant les exigences techniques et les procédures administratives applicables aux opérations aériennes conformément au règlement (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil ; - Annexe 6 à la Convention relative à l'aviation civile internationale relative à l'exploitation technique des aéronefs ; - Arrêté du 28 juin 2011 modifié relatif aux conditions techniques d'exploitation d'avions par une entreprise de transport aérien public à Saint-Pierre-et-Miquelon, en Polynésie française, en Nouvelle-Calédonie et à Wallis-et-Futuna ; - Arrêté du 20 décembre 2012 relatif aux conditions techniques d'exploitation d'hélicoptères par une entreprise de transport aérien public en Nouvelle-Calédonie, en Polynésie française et dans les îles Wallis et Futuna ; - Arrêté du 24 juillet 1991 modifié relatif aux conditions d'utilisation des aéronefs civils en aviation générale. En outre, les aéronefs effectuant uniquement du trafic domestique en Nouvelle-Calédonie se conforment aux règlements locaux établis le cas échéant par le gouvernement de Nouvelle –Calédonie.	6	Flight documents <i>Operators conform to the applicable regulation depending on the origin, destination and type of operation of their aircraft :</i> <i>- Commission regulation laying down technical requirements and administrative procedures related to air operations ;</i> <i>- ICAO Annex 6 on operation of aircraft ;</i> <i>- 28th of June 2011 modified decree relating to technical conditions on aeroplane operation for companies undertaking public air transport in Saint-Pierre-et-Miquelon, French Polynesia, New-Caledonia and Wallis-et-Futuna ;</i> <i>- 20th of December 2012 decree relating to technical conditions on helicopter operation for companies undertaking public air transport in French Polynesia, New-Caledonia and Wallis-et-Futuna ;</i> <i>- 24th of July 1991 modified decree relating to the use of civil aircraft in general aviation.</i> <i>Moreover, aircraft undertaking only domestic traffic in New-Caledonia conform to local regulation established by the Government of New-Caledonia.</i>

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank