ENR 1 REGLES ET PROCEDURES GENERALES

GENERAL RULES AND PROCEDURES

ENR 1.1 REGLES GENERALES

GENERAL RULES

1.1.1 INTRODUCTION

En matière de circulation aérienne, la France applique les règlements d'exécution de la Commission européenne et les dispositions complémentaires des normes et pratiques recommandées de l'OACI, à l'exception des différences notifiées et spécifiées en partie GEN 1.7 du présent AIP.

a. Règles de l'air européennes

Le règlement (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, dit « SERA » pour « Standardised European Rules of the Air » est applicable en France métropolitaine ainsi que dans les départements d'outre-mer, les collectivités d'outre-mer et en Nouvelle-Calédonie. Il est accessible à l'adresse suivante :

http://easa.europa.eu/document-library/regulations/commission-implementing-regulation-eu-no-9232012

Ce règlement européen s'applique aux usagers de l'espace aérien et aux aéronefs relevant de la circulation aérienne générale :

- opérés à destination, à l'intérieur ou au départ de l'Union ;
- portant les marques de nationalité et d'immatriculation d'un État membre de l'Union, et exploités dans tout espace aérien, dans la mesure où les dispositions du présent règlement ne sont pas contraires aux règles publiées par le pays sous la juridiction duquel se trouve le territoire survolé.

b. Règles nationales supplémentaires

Le règlement européen est complété en France par les arrêtés suivants, qui réglementent la navigation des aéronefs de la circulation aérienne générale :

- l'arrêté du 11 décembre 2014 modifié relatif à la mise en œuvre du règlement (UE) N° 923/2012,
- l'arrêté du 10 octobre 1957 relatif au survol des agglomérations et des rassemblements de personnes ou d'animaux, l'arrêté du 17 novembre 1958 modifié réglementant la circulation aérienne des hélicoptères, et l'arrêté du 15 juin 1959 précisant les marques distinctives à apposer sur les hôpitaux, centres de repos ou tout autre établissement ou exploitation, pour en interdire le survol à basse altitude,
- l'arrêté du 12 juillet 2019 relatif aux procédures générales de circulation aérienne pour l'utilisation des aérodromes par les aéronefs,
- l'arrêté du 4 mars 2022 établissant des règles applicables aux prestataires de services de la circulation aérienne,
- l'arrêté du 4 avril 2022 relatif au survol de certains aérodromes réservés à l'usage des administrations de l'Etat.

Ces arrêtés sont accessibles sur le site Internet :

https://www.legifrance.gouv.fr/.

Certains sont également publiés sur le site du Ministère, sous la rubrique « Réglementation » :

https://www.ecologie.gouv.fr/reglementation-circulation-aerienne-en-france

Ces règles nationales s'imposent aux pilotes des aéronefs évoluant en circulation aérienne générale dans l'espace aérien national et les espaces aériens placés sous juridiction française.

1.1.1 INTRODUCTION

Concerning air navigation, France applies European implementing rules and supplementary ICAO standards and recommended practices, with the exception of the differences notified as and specified in part GEN 1.7 of the present AIP.

a. European Rules of Air

European Commission implementing Regulation (EU) NR 923/2012 of September 26th 2012 laying down the common rules of the air and operational provisions regarding services and procedures in air navigation, known as "SERA'" for "Standardized European Rules of the Air" is applicable to France and its overseas territories. This regulation is available following :

http://easa.europa.eu/document-library/regulations/commission-implementing-regulation-eu-no-9232012

This European regulation applies in particular to airspace users and aircraft engaged in general air traffic :

- operated to, within or from the Union ;
- bearing the nationality and registration marks of a Member State of the Union, and operating in any airspace to the extent that they do not conflict with the rules published by the country having jurisdiction over the territory overflown.

b. Additional national rules

The European regulations are supplemented in France by the following decrees, which regulate the navigation of aircraft of the general air traffic :

- the amended December 11th 2014 order on the implementation of Regulation (EU) NR 923/2012,
- the October 10th 1957 order on overflying agglomerations and gatherings of persons or animals, the amended November 17th 1958 order regulating the air traffic of helicopters, and the June 15th 1959 order specifying the distinctive marks to be affixed to hospitals, rest centers or any other establishment or operation, to prohibit the overflight at low altitude,
- the July 12th 2019 order relating to general air traffic procedures for the use of aerodromes by aircraft,
- the order of March 4th 2022 on rules applicable to air traffic services providers,
- the April 4th 2022 order on the overflight of certain aerodromes reserved for the use of State administrations.

All these orders are available on the website :

https://www.legifrance.gouv.fr/.

Some are also published on the Ministry's website under the heading "Regulations" :

https://www.ecologie.gouv.fr/reglementation-circulation-aerienne-en-france

These national rules are applicable to pilots of aircraft operating in general air traffic in national airspace and airspace under French jurisdiction.

© Service de l'Information Aéronautique, France

c. Conformité aux règles de l'air

En vol, sur l'aire de mouvement d'un aérodrome comme sur un site d'exploitation, un aéronef est exploité conformément aux règles générales établies dans le règlement d'exécution (UE) N° 923/2012, aux règles nationales supplémentaires et aux dispositions locales applicables.

Voir la partie ENR 1.2 sur les règles de vol à vue, et la partie ENR 1.3 sur les règles de vol aux instruments.

c. Compliance with the rules of the air

In flight, on the movement area of an aerodrome as well as on an operating site, an aircraft is operated in accordance with the general rules laid down in implementing regulation (EU) NR 923/2012, additional national rules, local provisions applicable.

See ENR 1.2 on visual flight rules, and ENR 1.3 on instrument flight rules.

d. Dérogations au règlement (UE) N° 923/2012

En France, des dérogations aux hauteurs minimales de survol, aux exigences de dépôt de plan de vol et aux interdictions de vols VFR en espace aérien de classe A, peuvent être accordées aux entités exploitant des aéronefs sous l'autorité du ministre de l'intérieur, du ministre chargé des douanes ou du ministre de la défense dans le cadre de :

- missions de secours,
- de sauvetage,
- de douane,
- de sécurité civile,
- de gendarmerie ou de police.

Note 1 : Voir article 4 du règlement SERA et article 2-1 de l'arrêté du 11 décembre 2014.

Note importante : Les règles décrites ci-dessous rappellent les règles nationales supplémentaires, sans préciser les règles européennes qui s'appliquent partout dans l'Union Européenne.

d. Derogations from Regulation (EU) NR 923/2012

In France, exemptions from the minimum flying heights, mandatory flight plans and interdictions for VFR in airspace of class A, can be granted to entities operating aircraft under the authority of the Minister of the Interior, the Minister for Customs or the Minister for Defense for the following activities :

- search and rescue missions,
- rescue
- customs,
- civil protection,
- gendarmerie or police.

***Note 1 :** cf. article 4 of SERA and article 2-1 of the 11th of December 2014 decree.*

***Important note :** The rules outlined below recall the additional national rules, without specifying the European rules that apply throughout European Union.*

1.1.2 HAUTEURS MINIMALES

Selon la règle SERA.3105, sauf pour les besoins du décollage ou de l'atterrissage, ou sauf autorisation des autorités compétentes, les aéronefs ne volent pas au-dessus des zones à forte densité, des villes ou autres agglomérations, ou de rassemblements de personnes en plein air, à moins qu'ils ne restent à une hauteur suffisante pour leur permettre, en cas d'urgence, d'atterrir sans mettre indûment en danger les personnes ou les biens à la surface.

En France, les autorisations mentionnées au premier alinéa, sont délivrées par le préfet de département, ou le préfet de police pour ce qui concerne la ville de Paris, après avis technique des services compétents de l'aviation civile.

Le survol des rassemblements de personnes ou d'animaux sont réglementés par l'arrêté du 10 octobre 1957 relatif au survol des agglomérations et des rassemblements de personnes ou d'animaux et par l'arrêté du 17 novembre 1958 modifié réglementant la circulation aérienne des hélicoptères.

L'arrêté du 15 juin 1959 précisant les marques distinctives à apposer sur les hôpitaux, centres de repos ou tout autre établissement ou exploitation, pour en interdire le survol à basse altitude, ainsi que les décrets et arrêtés relatifs aux parcs nationaux et aux réserves naturelles, sont également applicables.

Les tableaux ci-dessous récapitulent les hauteurs minimales à respecter au-dessus d'installations et d'établissements d'une part, et des agglomérations et des rassemblements de personnes ou d'animaux d'autre part.

1.1.2 HAUTEURS MINIMALES

According to the rule SERA.3105, except for take-off or landing purposes, or unless authorized by the appropriate authorities, aircraft do not fly over high density areas, towns or other built-up areas, or gatherings of persons In the open air, unless they remain at a sufficient height to enable them, in the event of an emergency, to land without undue risk to persons or property on the surface.

In France, authorizations mentioned in the first paragraph are issued by the prefect of the department or the prefect of police in the case of Paris, after technical advice from the competent civil aviation services.

The overflight of the gathering of persons or animals is regulated by the decree "arrêté du 10 octobre 1957" relating to the overflight of agglomerations and gatherings of persons or animals and by the decree "arrêté du 17 novembre 1958 modifié regulating the helicopters air traffic".

The decree "arrêté du 15 juin 1959 specifying the distinctive markings to be affixed to hospitals, rest centers or any other establishment or location, in order to prohibit the overflight at low altitude", as well as decrees relating to national parks and natural reserves, are also applicable.

The tables below summarize the minimum heights to be met above facilities and establishments on the one hand, and agglomerations and gatherings of people or animals on the other hand.

1.1.2.1 Survol des installations et des établissements

1.1.2.1 Overflight of installations and sites

Installations et établissement survolés *Installations and sites overflown*	**Hauteur minimale de survol** *Minimum overflying height*
Usines isolées / *Isolated plants*	300 m pour les aéronefs monomoteurs à piston et les hélicoptères. *300 m for single-engine piston aircraft and helicopters.*
Installations à caractères industriel / *Industrial installations*	
Hôpitaux, centres de repos / *Hospitals, rest homes*	
Tout établissement ou exploitation portant une marque distinctive* / *Any site or installations having a distinctive mark**	
Vol suivant une direction parallèle à une autoroute et à proximité de celle-ci / *Flight following a direction parallel to a motorway and close to it.*	1000 m pour les autres aéronefs. *1000 m for other aircraft.*
* Couronne blanche sur fond rouge carré	** White crown on a red square background*

© Service de l'Information Aéronautique, France

1.1.2.2 Survol des agglomérations et des rassemblements de personnes ou d'animaux : plages, stades, courses cyclistes, réunions publiques, hippodromes, parcs à bestiaux, etc.

1.1.2.2 Overflight of agglomerations and groups of persons or animals : beaches, arenas, cycle races, public meetings, racetracks, stockyards, etc.

Pour les aéronefs motopropulsés :

Powered aircraft :

Largeur moyenne de l'agglomération (1) *Average town width (1)*	**Types d'aeronefs** *Aircraft types*	**Hauteur de survol en mètres (pieds)** *Minimum overflying height in meters (feet)*
Largeur < 1 200m *Width < 1 200 m*	Monomoteurs à piston et hélicoptères *Single-engine piston aircraft and helicopters*	500 (1 700) *500 (1 700)*
Largeur < 1 200 m *Width < 1 200 m*	Multi-moteurs à pistons et turbomachines *Multi-engine aircraft*	1 000 (3 300) *1 000 (3 300)*
1 200 m < Largeur < 3 600 m ou survol de tout rassemblement supérieur à 10 000 personnes *1 200 m < Width < 3 600 m*	Tous les aéronefs motopropulsés *Any motorized aircraft*	1 000 (3 300) *1 000 (3 300)*
Largeur > 3 600 m (2) ou survol de tout rassemblement supérieur à 100 000 personnes *Width > 3 600 m (2)*	Tous les aéronefs motopropulsés *Any motorized aircraft*	1 500 (5 000) *1 500 (5 000)*
(1) Les agglomérations sont représentées sur la carte aéronautique au 1/500 000 OACI éditée par l'Institut Géographique National (IGN), par des symboles traduisant leur largeur moyenne / *Towns are represented on the ICAO 1/500 000 aeronautical chart published by the Institut Géographique National (IGN) (National Geographical Institute), by symbols expressing their average width.* (2) Cas particulier : le survol de la ville de Paris est interdit sauf dérogation délivrée à titre exceptionnel / *Particular case : overflying of Paris is forbidden except exemption exceptionally granted.*		

Pour les aéronefs non motopropulsés :

Sauf pour les besoins du décollage ou de l'atterrissage et des manœuvres qui s'y rattachent, les aéronefs non motopropulsés ne voleront pas au-dessus des agglomérations et des rassemblements de personnes en plein air sauf s'ils restent à une hauteur suffisante pour permettre un atterrissage, sans que soient, indûment mis en danger les personnes et les biens à la surface ; cette hauteur ne sera pas inférieure à 300 mètres au-dessus de l'obstacle le plus élevé situé dans un rayon de 600 mètres autour de l'aéronef.

Non-powered ACFT

Except for take-off or landing and related maneuvers, non-powered aircraft shall not fly over open-air agglomerations and gatherings unless they remain at a height sufficient to permit a landing without undue risk to persons and property on the surface ; Such height shall not be less than 300 meters above the highest obstacle within a radius of 600 meters around the aircraft.

1.1.2.3 Dérogations

1.1.2.3 Derogations

Des dérogations aux règles de survol décrites dans les parties 1) et 2) peuvent être accordées :

i) aux aéronefs civils :

Par le Secrétaire Général à l'Aviation Civile et Commerciale sur le plan technique. Toutefois, ces dérogations ne seront valables qu'avec l'accord, avant chaque vol ou groupe de vol, du Préfet du département intéressé ou du Préfet de police en ce qui concerne le département de Paris.

ii) aux aéronefs militaires :

Par les états-majors et directions compétentes.

Des dérogations aux exigences rappelées en partie 1 et 2 peuvent être délivrées par le préfet de département, ou le préfet de police pour ce qui concerne la ville de Paris, après avis technique des services compétents de l'aviation civile.

Derogations from the overflight rules described in Parts 1) and 2) may be granted :

i) to civil aircraft :

By the Secretary General for Civil Aviation and Commercial on the technical level. However, such derogations shall be valid only with the agreement, before each flight or group of flights, of the Prefect of the department concerned, of the Prefect of Police as regards the Department of Paris.

ii) to military aircraft :

By the headquarters and competent directorates.

Derogations from the requirements set out in Parts 1 and 2 may be issued by the Prefect of the Department or the Prefect of Police in respect of the City of Paris after technical advice from the competent civil aviation authorities.

Note importante : L'attention des pilotes est attirée sur le fait que durant le jour et au-dessus du territoire français, la plupart des vols d'avion d'armes à basse altitude et grande vitesse sont effectués en-dessous de 1500 ft (450 m) ASFC durant les périodes suivantes : lundi à vendredi (jours fériés exceptés), de LS-30 à CS+30. En conséquence, il est recommandé aux pilotes VFR, pour autant que cela soit possible et permis, de conduire leur vol en croisière à partir de 1500 ft ASFC.

Important note : *Most high speed low altitude military flights are carried out on French territory below 1500 ft ASFC (450 m) from Monday to Friday (except on public holidays), from SR-30 to SS+30. Therefore, VFR pilots are advised to cruise above 1500 ft ASFC whenever possible and allowed.*

1.1. 3 CLAIRANCES DE SEPARATION A VUE

1.1. 3 VISUAL SEPARATION CLEARANCES

Lorsque le pilote d'un aéronef le demande et que le pilote de l'autre aéronef l'approuve, dans un espace aérien de classe D ou E, un vol peut obtenir l'autorisation de maintenir lui-même la séparation dans une partie spécifique du vol, en dessous de 3 050 mètres (10 000 ft) pendant la phase de montée ou de descente, de jour et dans des conditions météorologiques de vol à vue.

Where the pilot of an aircraft so requests and the pilot of the other aircraft approves it, in a Class D or E airspace, a flight may obtain authorization to maintain its own separation in a specific part of the flight, below 3 050 meters (10 000 ft) during the climb or descent, day and under visual meteorological conditions.

1.1. 4 PLANS DE VOL

1.1. 4 FLIGHT PLANS

Plans de vol obligatoires

Mandatory flight plans

En France, en supplément des exigences concernant l'obligation de plan de vol décrites dans SERA, le dépôt d'un plan de vol est requis pour :

i) les vols effectués conformément aux règles de vol aux instruments, à l'exception des vols d'hélicoptères effectuant du transport inter-hospitalier lorsqu'ils évoluent en espace aérien de classe G ;

In France, in addition to the flight plan requirements described in SERA, the submission of a flight plan is required for :

i) flights under instrument flight rules, except for helicopter flights engaged in inter-hospital transport when operating in Class G airspace ;

© Service de l'Information Aéronautique, France

ii) les vols effectués dans ou à destination de régions ou le long des routes mentionnées dans la publication d'information aéronautique comme nécessitant le dépôt d'un plan de vol ;

iii) les vols VFR qui évoluent au-dessus des étendues maritimes et s'éloignant de la côte d'une distance supérieure à la plus faible des deux distances suivantes :

- la distance maximale permettant à l'aéronef, un moteur en panne, d'atteindre une terre se prêtant à un atterrissage d'urgence ;

- la distance égale à quinze fois l'altitude de l'aéronef.

ii) flights to or from the regions or along the routes mentioned in the aeronautical information publication as requiring the filing of a flight plan ;

iii) VFR flights operating over the maritime areas and moving away from the coast by a distance greater than the lesser of the following two distances :

- the maximum distance permitting the aircraft, with an engine inoperative, to reach land suitable for emergency landing ;

- the distance equal to fifteen times the altitude of the aircraft.

Franchissement des frontières

Un vol au cours duquel l'aéronef doit franchir une frontière du territoire français fait l'objet d'un plan de vol déposé au moins 60 mn avant le départ.

Crossing borders

A flight in which the aircraft must cross a French border is the subject of a flight plan filed at least 60 minutes before departure.

Renseignements

Lorsqu'un plan de vol est déposé avant le départ, il contient les informations figurant dans le formulaire CERFA N° 14806*01.

Les modalités pratiques de rédaction d'un plan de vol et de communication de celui-ci aux organismes de la circulation aérienne concernés sont détaillées dans la publication d'information aéronautique (AIP), dans la partie ENR 1.10 « Plans de vol ».

Information

*When a flight plan is submitted before departure, it contains the information contained in the CERFA form NR 14806*01.*

The practical arrangements for drafting a flight plan and for communicating it to the air traffic controllers concerned are detailed in the Aeronautical Information Publication (AIP) in ENR 1.10 "Flight Plans".

Décollage hors horaires ATS et activation du plan de vol

Lorsqu'un plan de vol a été déposé et en l'absence d'organisme des services de la circulation aérienne sur le lieu de départ, le commandant de bord indique son heure réelle de décollage, dès que possible après l'envol, à un organisme des services de la circulation aérienne.

Take-off off ATS schedules and activation of the flight plan

Where a flight plan has been filed and in the absence of an air traffic control unit at the place of departure, the pilot-in-command shall indicate his actual take-off time, as soon as possible after the flight, to an organism rendering air traffic services.

Clôture d'un plan de vol

Le plan de vol peut être clôturé par téléphone au numéro indiqué dans les publications d'information aéronautique.

Note : En cas d'indisponibilité du BRIA Réunion, contacter le centre adjacent (BIA / BDP) à Madagascar publié dans la partie GEN 3.1.3 (Services AIM) de l'ASECNA.

Closing a Flight Plan

The flight plan may be closed by telephone at the number indicated in the aeronautical information publications.

***Nota :** If BRIA Réunion is unavailable, contact ASECNA services in Madagascar. Data published in GEN 3.1.3 (AIM / ARO services) of ASECNA.*

1.1.5 POINTS DE PASSAGE AUX FRONTIERES (PPF)

1.1.5 BORDER SEPARATION CLEARANCES

En application du Règlement (UE) N° 2016/399, l'arrêté du 24 octobre 2017 relatif au franchissement des frontières par les personnes et les marchandises sur les aérodromes précise que, pour tout vol direct en provenance ou à destination d'un Etat ou d'un territoire n'appartenant pas à l'espace Schengen ne doit s'effectuer qu'au départ ou à destination d'un aérodrome ayant la qualité de Point de Passage Frontalier (PPF) et durant les heures d'ouverture du service chargé du contrôle aux frontières. La liste des aérodromes est consultable sur le site du SIA (Partie GEN 1.3 de l'AIP). Reportez-vous à la partie TXT, rubrique « Informations diverses - Douane, Police » associée à la carte VAC ou aux éventuels NOTAM, pour connaître les horaires d'ouverture du service chargé du contrôle aux frontières.

Pursuant to Regulation (EU) NR 2016/399, the Decree of 24 October 2017 on the crossing of frontiers by persons and goods at aerodromes specifies that, for any direct flights from or to a State or territory not belonging to the Schengen area shall only be carried out at or from an aerodrome which has the status of a Border Crossing Point (PPF) and during the opening hours of the service responsible for border control. The list of aerodromes is available on the website of the SIA (Part GEN 1.3 of the AIP). Please refer to the TXT.

Note : L'espace Schengen est composé de 26 pays européens (dont 22 sont des États membres de l'UE) : Allemagne, Autriche, Belgique, Danemark, Espagne, Estonie, Finlande, France, Grèce, Hongrie, Islande, Italie, Lettonie, Liechtenstein, Lituanie, Luxembourg, Malte, Norvège, Pays-Bas, Pologne, Portugal, République tchèque, Slovaquie, Slovénie, Suède, Suisse.

Note : The Schengen area is made up of 26 European countries (22 of which are EU Member States) : Austria, Belgium, Denmark, Estonia, Finland, France, Germany, Greece, Hungary, Iceland, Italy, Spain, Latvia, Liechtenstein, Lithuania, Luxembourg, Malta, Netherlands, Norway, Poland, Portugal, Czech Republic, Slovakia, Slovenia, Sweden, Switzerland.

1.1. 6 PROCEDURES COMPLEMENTAIRES LIEES A L'USAGE DES TRANSPONDEURS

1.1. 6 ADDITIONAL PROCEDURES RELATED TO THE USE OF TRANSPONDERS

Dans les espaces aériens des services de la circulation aérienne où l'emport du transpondeur n'est pas prescrit, sauf instruction contraire de l'organisme des services de la circulation aérienne, le pilote d'un aéronef équipé d'un transpondeur affiche, depuis le moment où l'aéronef commence à se déplacer par ses propres moyens jusqu'au moment où il s'immobilise à la fin du vol :

In airspace of air traffic services where transponder carriage is not prescribed, unless instructed otherwise by the air traffic services unit, the pilot of an aircraft equipped with a transponder shall display from the moment when the aircraft begins to move by its own means until it stops at the end of the flight :

a) dans les régions d'information de vol de la France métropolitaine :

- le code 2000 lorsque l'aéronef est en vol IFR ;

- le code 7000 lorsque l'aéronef est en vol VFR ;

b) dans les espaces aériens d'outre-mer exploités par l'administration française :

- le code 2000.

a) in the flight information regions of metropolitan France :

- code 2000 when the aircraft is in IFR flight ;

- code 7000 when the aircraft is in VFR flight ;

b) in overseas airspace operated by the French administration :

- code 2000.

Cas des régions où le transpondeur est obligatoire :

Case of regions where the transponder is mandatory :

© Service de l'Information Aéronautique, France

Si l'aéronef subit une panne du transpondeur alors qu'il se trouve dans une région où l'emport du transpondeur est obligatoire, l'aéronef peut être autorisé à continuer le vol vers l'aérodrome de destination prévu au plan de vol. Cependant dans certaines situations, que ce soit dans des régions terminales ou en route, la poursuite du vol peut ne pas être possible, en particulier si la panne est détectée peu après le décollage. Il peut être alors demandé à l'aéronef de revenir sur son aérodrome de départ ou à tout autre aérodrome acceptable tant par l'exploitant que par les organismes des services de la circulation aérienne.

Dans le cas où la panne du transpondeur est détectée avant le décollage d'un aérodrome où la réparation est impossible, le pilote est autorisé, sans préjudices des autres règles applicables, à se rendre par la route la plus directe possible à l'aérodrome le plus proche où la réparation est possible.

If the aircraft is experiencing a transponder failure while in an area where the transponder is required to be carried, the aircraft may be permitted to continue the flight to the destination aerodrome specified in the flight plan. However, in certain situations, whether in terminal areas or en route, the continuation of the flight may not be possible, especially if the failure is detected shortly after take-off. The aircraft may then be required to return to its departure aerodrome or to any other aerodrome acceptable to both the operator and the air traffic services units.

In the event that transponder failure is detected prior to the take-off of an aerodrome where repair is impossible, the pilot is authorized, without prejudice to the other applicable rules, to proceed by the most direct route possible to the aerodrome on Closer where repair is possible.

1.1.7 PROCEDURES DE RADIOTELEPHONIE ET PHRASEOLOGIE

1.1.7 RADIOTELEPHONY PROCEDURES AND PHRASEOLOGY

Depuis le 12 octobre 2017, les procédures de radiotéléphonie à appliquer font partie du règlement d'exécution (UE) N° 923/2012, modifié par le règlement (UE) 2016/1185 (voir partie 14 du règlement d'exécution (UE) 2016/1185, règles SERA 14001 à SERA.14095).

La phraséologie française utilisée en France est annexée à l'arrêté du 7 juillet 2017 modifiant l'arrêté du 11 décembre 2014 relatif à la mise en œuvre du règlement d'exécution (UE) N° 923/2012.

La phraséologie anglaise utilisée en France est définie dans un altmoc (moyen de conformité alternatif) à l'AMC.14001 de la décision EASA « ED Decision 2016/23/R » Il est consultable dans la version consolidée du règlement SERA sur le site du Ministère, nommée « SERA complet » : https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/reglementation-circulation-aerienne-rca

Un manuel édité par la DSNA récapitulant la phraséologie française et anglaise est disponible sur le site du Ministère ou sur le site du SIA.

Since 12 October 2017, the radiotelephony procedures to be applied form part of Implementing Regulation (EU) NR 923/2012, as amended by Regulation (EU) 2016/1185 (see Part 14 of Implementing Regulation (EU) 2016/1185, SERA 14001 to SERA.14095).

The phraseology in french language used in France is annexed to the Decree "arrêté du 7 juillet 2017 modifiant l'arrêté du 11 décembre 2014 relatif à la mise en œuvre du règlement d'exécution (UE) NR 923/2012".

The phraseology in english language used by the DSNA is an altmoc (alternative mean of compliance) to AMC.14001 of the EASA decision "ED Decision 2016/23 / R". It can be consulted in the consolidated version of SERA regulation on the Ministry's website, named "SERA Complet" : https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/reglementation-circulation-aerienne-rca

Finally, a manual published by DSNA summarizing French and English phraseology is available on the Ministry's website or on the SIA website.

Note importante 1 : En France, il est possible d'utiliser la langue française en radiotéléphonie sur tous les aérodromes, y compris les aéroports avec plus de 50 000 mouvements IFR internationaux par an.

Important note 1 : *In France, it is possible to use the French language in radiotelephony on all aerodromes, including airports with more than 50 000 international IFR movements per year.*

Note importante 2 : En langue française et en dérogation à la règle de transmission des nombres (SERA.14035), un nombre peut être transmis comme on l'énonce dans la vie courante ou comme une suite de nombres.

Dès que la lisibilité des transmissions n'est pas satisfaisante ou en cas d'ambiguïté, la règle générale s'applique (SERA.14035).

Cette dérogation a été notifiée à la Commission, à l'AESA et portée à la connaissance de tous les Etats Membres.

Important note 2 : *In the French language, and in derogation from the rule of transmission of numbers (SERA.14035), a number can be transmitted as it is expressed in everyday life or as a sequence of numbers.*

Soon as the legibility of the transmissions is not satisfactory or in case of ambiguity, the general rule applies (SERA.14035).

This derogation was notified to the Commission, EASA and brought to the attention of all Member States.

Exemples :

- 45 : quarante-cinq
- 210 : deux cent dix / deux dix
- 1012 : mille douze
- 1217 : douze / dix-sept
- 5643 : cinquante-six / quarante-trois.

Examples :

- *45 : "quarante-cinq"*
- *210 : deux cent dix / deux dix*
- *1012 : mille douze*
- *1217 : douze / dix-sept*
- *5643 : cinquante-six / quarante-trois.*

1.1.8 INTERRUPTION DES COMMUNICATIONS RADIO (FRA.8035 B)

1.1.8 INTERRUPTION OF RADIO COMMUNICATIONS (FRA.8035 B)

Dès qu'il a connaissance d'une interruption des communications radio, l'ATC maintient la séparation entre l'aéronef qui subit cette interruption des communications et les autres aéronefs, en tenant pour acquis que cet aéronef est exploité conformément aux dispositions des paragraphes suivants.

Lorsqu'une interruption des communications se produit, l'aéronef se conforme aux procédures à utiliser en cas d'interruption des communications vocales de l'Annexe 10 de l'OACI, Volume II, et à celles des procédures suivantes qui sont applicables.

Si l'interruption de communication se produit durant la phase d'arrivée (STAR), d'approche aux instruments vers un aérodrome, ou durant la phase de départ (SID) d'un aérodrome, le pilote doit se conformer aux consignes particulières publiées, si elles existent.

Le pilote de l'aéronef cherche à établir les communications avec l'organisme compétent du contrôle de la circulation aérienne par tous les autres moyens disponibles.

En outre, le pilote, lorsque son aéronef fait partie de la circulation d'aérodrome d'un aérodrome contrôlé, assure une surveillance en vue de recevoir les instructions qui pourraient lui être adressées par signaux visuels.

Upon notice of an interruption in radio communications, ATC shall maintain the separation between the aircraft which is experiencing such interruption of communications and other aircraft on the assumption that the aircraft is operated in accordance with the following paragraphs.

Where an interruption in communications happens, the aircraft shall comply with the procedures to be used in the event of an interruption in voice communications in ICAO Annex 10, Volume II and in the following procedures that are applicable.

If the communication interruption occurs during the arrival phase (STAR), instrument approach to an aerodrome, or during the departure phase (SID) of an aerodrome, the pilot shall comply with the published special instructions, if they exist.

The pilot of the aircraft seeks to establish communications with the appropriate air traffic control agency by all other available means.

In addition, the pilot, when his aircraft is part of the aerodrome traffic of a controlled aerodrome, monitors for instructions that may be sent to him by visual signals.

1.1.8.1 Dans les conditions météorologiques de vol à vue (VMC), l'aéronef :

1.1.8.1 *In visual meteorological conditions (VMC), the aircraft :*

i) affiche le code transpondeur 7600 s'il est équipé d'un transpondeur, poursuit son vol dans les conditions météorologiques de vol à vue, atterrit à l'aérodrome approprié le plus proche et signale son arrivée par les moyens les plus rapides à l'organisme compétent des services de la circulation aérienne ;

ii) si cela est jugé souhaitable, termine le vol en IFR.

1.1.8.2 Dans les conditions météorologiques de vol aux instruments (IMC), ou lorsque le pilote d'un aéronef en vol IFR juge qu'il n'est pas souhaitable de poursuivre son vol en VMC, si l'interruption de communication se produit durant la phase d'arrivée, d'approche aux instruments vers un aérodrome, ou durant la phase de départ d'un aérodrome, le pilote affiche le code transpondeur 7600 et se conforme aux consignes particulières publiées, lorsqu'elles existent. Sinon :

i) sauf prescription contraire fondée sur un accord régional de navigation aérienne, s'il se trouve dans un espace aérien où le radar n'est pas utilisé dans le contrôle de la circulation aérienne, maintient la dernière vitesse et le dernier niveau assignés, ou l'altitude minimale de vol si elle est plus élevée, pendant une période de 20 minutes suivant le moment où il aurait dû indiquer sa position à la verticale d'un point de compte rendu obligatoire, et par la suite modifie son niveau et sa vitesse conformément au plan de vol déposé ;

ii) s'il se trouve dans un espace aérien où le radar est utilisé dans le contrôle de la circulation aérienne, l'aéronef affiche le code transpondeur 7600, maintient la dernière vitesse et le dernier niveau assignés, ou l'altitude minimale de vol si elle est plus élevée, pendant une période de 7 minutes à partir du plus tardif des trois moments suivants :

Note : les 7 minutes représentent le laps de temps minimal pour prendre les mesures indispensables de coordination et de contrôle de la circulation aérienne,

A) le moment où il a atteint le dernier niveau assigné ou l'altitude minimale de vol ; ou

B) le moment où le transpondeur a été réglé sur le code 7600 ; ou

C) le moment où il aurait dû indiquer sa position à la verticale d'un point de compte rendu obligatoire ; et par la suite, modifie son niveau et sa vitesse conformément au plan de vol déposé ;

Note : le plan de vol déposé auprès d'un organisme ATS par un pilote ou un représentant désigné, non modifié ultérieurement, sera le document de référence pour les changements de niveau et de vitesse de vol ;

iii) s'il est guidé au radar ou s'il a reçu de l'ATC l'instruction de suivre en navigation de surface (RNAV) une route décalée sans limite spécifiée, rejoint la route indiquée dans le plan de vol en vigueur au plus tard au point significatif suivant, en tenant compte de l'altitude minimale de vol applicable ;

Note : le plan de vol en vigueur, qui est le plan de vol incluant les éventuels changements autorisés, sera le document de référence pour déterminer la route à utiliser ou l'heure à laquelle il convient de débuter la descente vers l'aérodrome d'arrivée.

iv) en suivant la route indiquée dans le plan de vol en vigueur, poursuit son vol jusqu'à l'aide à la navigation ou au repère approprié désigné qui dessert l'aérodrome de destination et, lorsqu'il doit le faire pour se conformer à l'alinéa v) ci-après, attend à la verticale de cette aide ou de ce repère le moment de commencer à descendre ;

v) commence à descendre à partir de l'aide à la navigation ou du repère spécifié à l'alinéa (iv) à la dernière heure d'approche prévue dont il a reçu communication et accusé réception, ou à un moment aussi proche que possible de celle-ci ; s'il n'a pas reçu communication et accusé réception d'aucune heure d'approche prévue, il commence à descendre à l'heure d'arrivée prévue déterminée d'après le plan de vol en vigueur, ou à un moment aussi proche que possible de celle-ci ;

vi) exécute la procédure d'approche aux instruments normale spécifiée pour l'aide à la navigation ou le repère désigné ;

vii) atterrit, si possible, dans les 30 minutes suivant l'heure d'arrivée prévue spécifiée à l'alinéa v) ou la dernière heure d'approche prévue dont l'aéronef a accusé réception si cette dernière est postérieure à l'heure d'arrivée prévue.

Note 1 : Le service du contrôle de la circulation aérienne assuré aux autres aéronefs volant dans l'espace aérien en question sera fondé sur le principe qu'un aéronef, en cas d'interruption des communications, observera les règles énoncées ci-dessus.

i) displays the transponder code 7600 if equipped with a transponder, continues its flight in visual meteorological conditions, lands at the nearest appropriate aerodrome and reports its arrival by the quickest means at the competent air traffic services organism ;

ii) if deemed desirable, terminates the IFR flight.

1.1.8.2 *In instrument meteorological conditions (IMC), or when the pilot of an aircraft in IFR flight considers that it is not desirable to continue its flight in VMC, if the interruption of communication occurs during the flight Phase of arrival, instrument approach to an aerodrome, or during the departure phase of an aerodrome, the pilot displays the transponder code 7600 and complies with the published special instructions, where they exist. If not :*

i) unless otherwise prescribed on the basis of a regional air navigation agreement, if it is in an airspace where the radar is not used in air traffic control, maintain the last speed and level assigned, or the minimum flight altitude if it is higher for a period of 20 minutes following the time when he should have indicated its position vertically to a mandatory reporting point and thereafter changes its level and speed In accordance with the flight plan filed ;

ii) if it is in an airspace where the radar is used in air traffic control, the aircraft displays the 7600 transponder code, maintains the last assigned speed and level, or the minimum flight altitude if it is higher, for a period of 7 minutes following the latest of the following three times :

Note : *the 7 minutes represent the minimum time to take the necessary measures of coordination and control of the air traffic,*

A) the time at which it reached the last assigned level or the minimum flight altitude ; or

B) the time when the transponder was set to code 7600 ; or

C) when he should have indicated its position vertically to a mandatory reporting point ; and thereafter, alters its level and speed in accordance with the flight plan filed ;

Note : *the flight plan filed with an ATS organization by a pilot or a designated representative, not subsequently amended, will be the reference document for changes in flight level and speed ;*

iii) if guided by radar or received instructions from ATC to follow a specified off-shore route with RNAV, rejoin the route specified in the flight plan in effect at the next significant point, taking into account the applicable minimum flight altitude ;

Note : *the flight plan in force, which is the flight plan including any changes authorized, will be the reference document for determining the route to be used or the time at which the descent to the aerodrome of the airport is to be started, arrival.*

iv) by following the route specified in the current flight plan, continues its flight to the appropriate navigational aid or designated barge serving the destination aerodrome and, when required to comply In subparagraph (v) below, awaits vertically from that aid or benchmark the time to begin to descend ;

v) begins to descend from the navigational aid or the benchmark specified in paragraph (iv) at the last scheduled approach time received and acknowledged, or as close as possible to the latter ; if it has not been communicated and acknowledged if it is later than the estimated time of arrival ;

vi) carries out the standard instrument approach procedure specified for the designated navigation aid or fix ;

vii) ands, if possible, within 30 minutes after the time of arrival estimated in v) or after the last scheduled approach time received and acknowledged by the pilot if it is later than the estimated time of arrival.

Note 1 : *The air traffic control service provided to other aircraft flying in the airspace concerned shall be based on the principle that an aircraft, in the event of interruption of communications, shall observe the rules set out above.*

© Service de l'Information Aéronautique, France

1.1.9 SERVICES LIES A LA METEOROLOGIE

a) Compte-rendus AIREP

Un aéronef peut être amené à effectuer des observations sur les phénomènes météorologiques rencontrés pendant toute phase de vol.

Les observations spéciales d'aéronef sont définies à la partie 12 du 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.

Elles sont effectuées et rapportées par tout aéronef chaque fois que les conditions suivantes sont présentes ou observées :

1) turbulences fortes ; ou

2) givrage modéré ou fort ; ou

3) onde orographique forte ; ou

4) orages sans grêle, qui sont masqués, noyés, étalés ou en lignes de grain ; ou

5) orages avec grêle, qui sont masqués, noyés, étalés ou en lignes de grain ; ou

6) forte tempête de poussière ou de sable ; ou

7) nuage de cendres volcaniques ; ou

8) activité volcanique pré-éruptive ou éruption volcanique.

Si un phénomène de cisaillement de vent est rencontré et si le pilote commandant de bord estime qu'il peut avoir une incidence sur la sécurité ou des répercussions importantes sur l'efficacité de l'exploitation d'autres aéronefs, le pilote commandant de bord en informe l'organisme des services de la circulation aérienne dès que possible.

Les spécifications techniques relatives aux observations d'aéronef et aux comptes rendus par communications radiotéléphoniques sont définies dans l'appendice 5 du règlement d'exécution (UE) N° 923/2012 de la Commission du 26 septembre 2012. Le formulaire qui figure ci-après a été élaboré pour synthétiser ces spécifications techniques.

Se référer à la partie GEN 3.5 pour plus de détails sur les services météorologiques de manière générale.

1.1.9 SERVICES RELATED TO METEROLOGY

a) AIREP reports

An aircraft may be required to make observations on meteorological phenomena encountered during any phase of flight.

Special aircraft sightings are defined in part 12 of Commission Implementing Regulation (EU) NR 923/2012 of 26 September 2012 establishing common rules of the air and operational provisions relating to air navigation services and procedures.

They are performed and reported by any aircraft whenever the following conditions are present or observed :

1) moderate or severe turbulence ; or

2) moderate or severe icing ; or

3) severe moutain wave ; or

4) thunderstorms without hail, that are obscured, embedded, widespread or in squall lines ; or

5) thunderstorms with hail, that are obscured, embedded, widespread or in squall lines ; or

6) heavy dust storm or heavy sand storm ; or

7) volcanic ash cloud ; or

8) pre-eruption volcanic activity or volcanic eruption.

If a wind shear phenomenon is encountered and if the pilot-in-command considers that it may have an impact on safety or a significant impact on the efficiency of the operation of other aircraft, the pilot-in-command informs the air traffic services unit as soon as possible.

The technical specifications for aircraft sightings and radiotelephony communications are set out in Appendix 5 of Commission Implementing Regulation (EU) NR 923/2012 of 26 September 2012. The here below form has been developed to summarize these technical specifications.

Refer to GEN 3.5 for more details on meteorological services in general.

	ÉLÉMENT	PARAMÈTRE	TRANSMETTRE PAR TÉLÉPHONIE s'il y a lieu
	—	Désignateur de type de message : • compte rendu en vol spécial	[AIREP] SPÉCIAL
Section 1	1	Identification de l'aéronef	*(identification de l'aéronef)*
	2	Position	POSITION *(latitude et longitude)* VERTICALE *(point significatif)* TRAVERS *(point significatif)* *(point significatif) (relèvement) (distance)*
	3	Heure	*(heure)*
	4	Niveau	NIVEAU DE VOL *(numéro) ou (nombre)* MÈTRES *ou* PIEDS EN MONTÉE VERS LE NIVEAU DE VOL *(numéro) ou (nombre)* MÈTRES *ou* PIEDS EN DESCENTE VERS LE NIVEAU DE VOL *(numéro) ou (nombre)* MÈTRES *ou* PIEDS
	5	Prochaine position et heure prévue de survol	*(position) (heure)*
	6	Point significatif suivant	POINT SUIVANT *(position)*
Section 2	7	Heure d'arrivée prévue	*(aérodrome) (heure)*
	8	Autonomie	AUTONOMIE *(heures et minutes)*
Section 3	9	Phénomène rencontré ou observé qui motive l'émission d'un compte rendu en vol spécial : • Turbulence modérée • Turbulence forte • Givrage modéré • Givrage fort • Onde orographique forte • Orage sans grêle • Orage avec grêle • Forte tempête de poussière ou de sable • Nuage de cendres volcaniques • Activité volcanique prééruptive ou éruption volcanique	 TURBULENCE MODÉRÉE TURBULENCE FORTE GIVRAGE MODÉRÉ GIVRAGE FORT ONDE OROGRAPHIQUE FORTE ORAGE ORAGE AVEC GRÊLE TEMPÊTE DE POUSSIÈRE *ou* TEMPÊTE DE SABLE FORTE NUAGE DE CENDRES VOLCANIQUES ACTIVITÉ VOLCANIQUE PRÉÉRUPTIVE *ou* ÉRUPTION VOLCANIQUE

b) Renseignements AIRMET

En France, 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.

b) AIRMET information

In France, AIRMET information is communicated in the form of TEMSI significant time forecast charts. The TEMSI France chart is a schematic chart of the significant weather provided at a fixed time, where only important phenomena and cloud masses are represented. It is designed for low-level flights.

1.1.10 NAPPES D'HYDROCARBURES FLOTTANT SUR LA MER

L'instruction du 15 juillet 2002 relative à la recherche et à la répression de la pollution par les navires, engins flottants et plateformes préconise l'information de l'autorité responsable par les moyens les plus rapides de tout rejet constaté par les équipages d'aéronefs.

1.1.10 OIL SLICKS FLOATING ON THE SEA

The Instruction of 15th July 2002 relating to pollution search and repressive measures about ships, floatting tackles and platforms recommends informing the responsible authority by the fastest possible means of any discharge noticed by aircrews.

1.1.11 PHENOMENES AEROSPATIAUX NON IDENTIFIES

a. Le Centre National d'Etudes Spatiales (CNES) a mis en place en son sein le Groupe d'Etudes et d'Informations sur les Phénomènes Aérospatiaux Non identifiés (GEIPAN).

b. Le système de recueil de l'information sur ces phénomènes nécessite la collaboration des services de la circulation aérienne (contrôleur) et des exploitants d'aéronefs (pilotes).

c. Il est donc demandé aux équipages témoins de phénomènes aérospatiaux inexplicables :

- d'en aviser immédiatement l'organisme de la circulation aérienne concerné afin que les enregistrements (radar, radiotéléphoniques et téléphoniques) soient conservés aux fins d'étude par le GEIPAN.

1.1.11 UNIDENTIFIED AIRSPACE PHENOMENA

a. *The National Space Research Centre (CNES) has formed a group within itself for the Study and Information about Unidentified Airspace Phenomena (GEIPAN).*

b. *The method of collecting data on these phenomena requires thecooperation of air traffic control services (controllers) and of aircraft operators (pilots).*

c. *Aircrews observing inexplicable airspace phenomena are thereforerequested :*

- to provide GEIPAN with a report of the observed phenomenon, preferably using the following form which will be supplied to aircraft operators by GEIPAN.

© Service de l'Information Aéronautique, France

Centre National d'Etudes Spatiales
18, Avenue Edouard Belin
GEIPAN
31401 TOULOUSE Cedex 9
TEL : 05 61 27 48 01
E-mail : geipan@cnes.fr

CENTRE NATIONAL D'ETUDES SPATIALES
Groupe d'Etudes et d'Informations sur les Phénomènes Aérospatiaux non identifiés

FORMULAIRE DE COMPTE RENDU / *STATEMENT*

Formulaire à utiliser par les pilotes désirant adresser des comptes rendus d'observations de phénomènes aéropatiaux non-identifiés, et par les agents des organismes de contrôle de la circulation aérienne qui constatent ou reçoivent de tels comptes rendus par téléphone, télétype ou radio.

Statement to be used by pilots intending to transmit observation report of unidentified airspace phenomena and by operator report of unidentified airspace phenomena and by operators in Air Traffic Control Centers who state or receive these reports by telephone, teletype or radio

A	PILOTE (*) *Pilot*	CONTROLEUR (*) *Controller*
B	Grade, nom, prénoms / *grade, name, surname*	
C	Compagnie ou service de contrôle *Company or flight control center* Adresse *Address*	
D	Identification appareil *Aircraft identification*	
E	Type	
F	Indicatif d'appel *Call or flight number*	
G	Aérodrome départ *Departure airport*	
H	Destination	
I	Position estimée et cap au début de l'observation *Estimated position and course at the beginning of the observation*	
J	Date et heure UTC au début de l'observation (Zoulou Time) *Date and time UTC at the beginning of the observation (Zoulou time)*	
K	Altitude / Calage altimétrique au début de l'observation *Altitude / Altimeter setting at the beginning of the observation (flight level)*	Vol horizontal *(flight)* [ ] Calage altimétrique m / *ft* Montée *(Up)* [ ] *Altimeter setting* Descente *(Down)* [ ] ... hPa / QFE / QNH / 1013,2 hPa
L	Type de plan de vol *Type of flight plan*	IFR [ ] VFR [ ]

(*) Rayer la mention inutile
(*) Delete where inapplicable

Suite du Compte rendu au verso / *Statement continued overleaf*

© Service de l'Information Aéronautique, France

VERSO DU COMPTE RENDU / *Statement overleaf REF* .		
M	Météorologie *Meteorology*	....m / *ft* au-dessus / au-dessous des nuages/brouillard / brume sèche *over / below clouds / fog / haze* ....m / *ft* distance horizontale des nuages *horizontal distance of clouds* Entre couches de nuages *Between cloud layers* [ ] Volant soleil de face / de dos / *Flying in front of the sun / behind* Visibilité en vol estimée.....m / NM / *estimated visibility*
N	Description de l'observation/du phénomène : trajectoire / position relative / durée / forme / couleur / autre *Describe the phenomenon : trajectory / relative position / time / color / other* Croquis : *Sketch :*	
O	Radar sol *Ground radar*	Lieu du centre de contrôle radar : Echos [ ] Oui / *Yes* *Position of radar control center :* [ ] Non / *No*
P	Radar bord *Board radar*	Echos [ ] Oui / *Yes* [ ] Non / *No*
Q	Détecteur CAT / TAC *CAT / TAC Detector*	Déclenchement [ ] Oui / *Yes* *Starting* [ ] Non / *Nothing*
R	Fonctionnement anormal instruments de vol *Abnormal functionning of flight instruments*	[ ] Oui / *Yes* DESCRIPTION : [ ] Non / *No*
S	L'observation a-t-elle été signalée par radio / téléphone, télétype ? A quel organisme ? *Observation reported by radio / telephone, teletype ?* *To which unit ?*	[ ] Oui / *Yes* Radio [ ] à / *to* : ..... Téléphone [ ] [ ] Non / *No* Télétype [ ] Organisme civil [ ] Militaire [ ]
T	Date : Heure UTC du compte rendu : *Time UTC of the statement :*	Signature du rapporteur : *Sign :*

© Service de l'Information Aéronautique, France

1.1.12 SANS OBJET

1.1.12 NOT APPLICABLE

1.1.13 SANS OBJET

1.1.13 NOT APPLICABLE

1.1.14 ZONES INTERDITES A LA CAPTATION DE DONNÉES (ZICAD)

L'article L. 6224-1 du code des transports définit les zones interdites à la captation aérienne de données (ZICAD) comme des zones où sont interdits la captation, l'enregistrement, la transmission, la conservation, l'utilisation ou la diffusion de données recueillies, depuis un aéronef, par un appareil photographique ou cinématographique ou par tout autre capteur de télédétection. Il existe un arrêté fixant la liste des zones interdites à la captation et au traitement des données recueillies depuis un aéronef qui est régulièrement mis à jour. Les ZICAD peuvent aussi être visualisées sur : https://www.geoportail.gouv.fr

1.1.14 AREAS WHERE DATA COLLECTION IS FORBIDEN (ZICAD)

Article L. 6224-1 of the French Transport Code defines ZICAD (zones interdites à la captation aérienne de données) as areas where the capture, recording, transmission, conservation, use or dissemination of data collected from an aircraft, by photographic or cinematographic equipment or by any other remote sensing sensor, is prohibited. A regularly updated decree sets out the list of areas prohibited from capturing and processing data collected from aircraft, which can also be displayed on the website : https://www.geoportail.gouv.fr

© Service de l'Information Aéronautique, France

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank