

RÈGLEMENTS

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 et modifiant le règlement d'exécution (UE) n° 1035/2011, ainsi que les règlements (CE) n° 1265/2007, (CE) n° 1794/2006, (CE) n° 730/2006, (CE) n° 1033/2006 et (UE) n° 255/2010

(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

LA COMMISSION EUROPÉENNE,

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne,

vu le règlement (CE) n° 551/2004 du Parlement européen et du Conseil du 10 mars 2004 relatif à l'organisation et à l'utilisation de l'espace aérien dans le ciel unique européen («règlement sur l'espace aérien») ⁽¹⁾, et notamment son article 4, points a) et b),

vu le règlement (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil du 20 février 2008 concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile et instituant une Agence européenne de la sécurité aérienne ⁽²⁾ («règlement de base de l'AESA»), et notamment ses articles 8 et 8 *ter*, et son annexe V *ter*,

considérant ce qui suit:

(1) Conformément au règlement (CE) n° 551/2004 et au règlement (CE) n° 216/2008, la Commission est tenue d'arrêter des mesures d'exécution afin, d'une part, d'adopter des dispositions pertinentes concernant les règles de l'air sur la base des normes et pratiques recommandées de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) et, d'autre part, d'harmoniser l'application de la classification des espaces aériens de l'OACI, de façon à garantir la fourniture ininterrompue de services de la circulation aérienne sûrs et efficaces dans le ciel unique européen.

(2) Conformément à l'article 8, paragraphe 1, du règlement (CE) n° 549/2004 du Parlement européen et du Conseil du 10 mars 2004 fixant le cadre pour la réalisation du ciel unique européen ⁽³⁾, Eurocontrol a été mandatée

pour assister la Commission dans l'élaboration de mesures d'exécution afin, d'une part, d'établir les dispositions pertinentes concernant les règles de l'air sur la base des normes et pratiques recommandées de l'OACI et, d'autre part, d'harmoniser l'application de la classification des espaces aériens de l'OACI.

(3) Conformément à l'article 1^{er}, paragraphe 3, et à l'article 13 du règlement (CE) n° 549/2004, ainsi qu'à l'article 2 du règlement (CE) n° 216/2008, l'initiative «ciel unique européen» a pour objectif d'aider les États membres à remplir leurs obligations au titre de la convention de Chicago de 1944 relative à l'aviation civile internationale (ci-après la «convention de Chicago») en jetant les bases d'une interprétation et d'une mise en œuvre communes.

(4) L'objectif du règlement (CE) n° 551/2004 est d'appuyer le concept d'un espace aérien opérationnel plus intégré dans le cadre de la politique commune des transports et d'établir des procédures de conception, de planification et de gestion communes tout en garantissant un fonctionnement efficace et sûr de la gestion du trafic aérien. Cet objectif est particulièrement pertinent pour la mise en œuvre rapide de blocs d'espace aérien fonctionnels dans le ciel unique européen.

(5) L'issue des travaux entrepris par le groupe conjoint mis en place par la Commission, Eurocontrol et l'OACI, qui a dressé le tableau des différences nationales notifiées par les États membres en ce qui concerne les normes de l'OACI en matière de règles de l'air et les dispositions connexes relatives aux services de navigation aérienne, confirme la nécessité de normaliser les règles communes et d'uniformiser les différences en ce qui concerne le ciel unique européen.

(6) Afin de garantir la sécurité, l'efficacité et la rapidité du trafic aérien international et d'appuyer la création de blocs d'espace aérien fonctionnels, tous les participants

⁽¹⁾ JO L 96 du 31.3.2004, p. 20.

⁽²⁾ JO L 79 du 19.3.2008, p. 1.

⁽³⁾ JO L 96 du 31.3.2004, p. 1.

- au ciel unique européen devraient s'entendre sur un ensemble commun de règles. Par ailleurs, la création d'un système réglementaire transparent, permettant aux acteurs de bénéficier de la sécurité juridique et de la prévisibilité, est essentielle pour la sécurité des opérations transfrontières. À cette fin, il y a lieu d'établir des règles de l'air normalisées et des dispositions opérationnelles connexes relatives aux services et procédures de navigation aérienne, et de les compléter, le cas échéant, par des documents d'orientation et/ou des moyens acceptables de mise en conformité.
- (7) Pour atteindre ces objectifs, les États membres ne devraient notifier à l'OACI que les différences européennes communément admises dans les domaines relevant du droit de l'Union. Il convient de déterminer ces différences et d'en assurer le suivi au moyen d'un processus permanent.
- (8) Les États membres qui ont adopté des dispositions supplémentaires complétant une norme de l'OACI devraient continuer à les appliquer jusqu'à ce qu'elles soient couvertes par des dispositions pertinentes de l'Union, à condition que ces dispositions supplémentaires soient toujours jugées nécessaires et pour autant qu'elles ne constituent pas une différence au titre de la convention de Chicago ou au regard de la législation de l'Union en vigueur.
- (9) L'application du présent règlement ne devrait pas porter atteinte aux obligations et droits des États membres au-dessus de la haute mer, conformément à l'article 12 de la convention de Chicago, et notamment son annexe 2, ainsi qu'aux obligations qui incombent aux États membres et à l'Union en vertu de la convention des Nations unies sur le droit de la mer, et aux obligations qui incombent aux États membres en vertu de la convention de 1972 sur le règlement international pour prévenir les abordages en mer.
- (10) Conformément à l'article 1^{er}, paragraphe 2, du règlement-cadre (CE) n° 549/2004, le cadre réglementaire pour la création du ciel unique européen ne s'applique pas aux opérations et à l'entraînement militaires.
- (11) Le présent règlement ne couvre pas le processus actuel de modification des normes et pratiques recommandées de l'OACI dans le cadre de la convention de Chicago.
- (12) L'extension des compétences de l'AESA aux questions de sécurité liées à la gestion du trafic aérien impose que l'élaboration des mesures d'exécution au titre du règlement (CE) n° 551/2004 et du règlement (CE) n° 216/2008 se fasse de manière cohérente.
- (13) Afin de garantir la cohérence entre la transposition des dispositions de l'annexe 2 de la convention de Chicago énoncées dans le présent règlement, les dispositions futures découlant d'autres annexes de la convention de Chicago, qui feront l'objet des prochains travaux, et l'application des futures règles de l'Union, il y a lieu, le cas échéant, de réexaminer les dispositions initiales.
- (14) Si nécessaire, il convient de mettre à jour d'autres textes législatifs de l'Union pour renvoyer au présent règlement,

A ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier

Objet et champ d'application

1. Le présent règlement vise à établir les règles de l'air communes et des dispositions opérationnelles relatives aux services et procédures de navigation aérienne qui s'appliquent à la circulation aérienne générale relevant du règlement (CE) n° 551/2004.
2. Le présent règlement s'applique notamment aux usagers de l'espace aérien et aux aéronefs relevant de la circulation aérienne générale:
 - a) exploités à destination, à l'intérieur ou au départ de l'Union;
 - b) 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.
3. Le présent règlement s'applique également aux autorités compétentes des États membres, aux prestataires de services de navigation aérienne et au personnel au sol affecté à l'exploitation d'aéronefs.

Article 2

Définitions

Aux fins du présent règlement, on entend par:

- 1) «exactitude», un degré de concordance entre la valeur estimée ou mesurée et la vraie valeur;
- 2) «accord ADS-C», un plan de compte rendu qui fixe les conditions qui régissent les comptes rendus de données ADS-C (c'est-à-dire les données nécessaires à l'organisme des services de la circulation aérienne et la fréquence des comptes rendus ADS-C, qui doivent être convenues avant l'emploi de l'ADS-C dans la fourniture de services de la circulation aérienne);
- 3) «espace aérien à service consultatif», un espace aérien, de dimensions définies, ou une route désignée, où le service consultatif de la circulation aérienne est assuré;
- 4) «route à service consultatif», une route désignée le long de laquelle le service consultatif de la circulation aérienne est assuré;

- 5) «vol acrobatique» (ou «voltige aérienne»), des manœuvres effectuées intentionnellement par un aéronef, comportant un changement brusque d'assiette, une position anormale ou une variation anormale de la vitesse, et qui ne sont pas nécessaires pour un vol normal ou pour l'instruction débouchant sur des licences ou des qualifications autres que la qualification de vol acrobatique;
- 6) «aérodrome», une surface définie (comprenant, éventuellement, bâtiments, installations et matériel) sur terre ou sur l'eau ou encore sur une structure fixe, une structure offshore fixe ou une structure flottante, destinée à être utilisée, en totalité ou en partie, pour l'arrivée, le départ et les évolutions des aéronefs à la surface;
- 7) «contrôle d'aérodrome», le service du contrôle de la circulation aérienne pour la circulation d'aérodrome;
- 8) «tour de contrôle d'aérodrome», un organisme chargé d'assurer le service du contrôle de la circulation aérienne pour la circulation d'aérodrome;
- 9) «circulation d'aérodrome», l'ensemble de la circulation sur l'aire de manœuvre d'un aérodrome et des aéronefs évoluant aux abords de cet aérodrome. La définition d'un aéronef évoluant aux abords d'un aérodrome englobe, sans s'y limiter, les aéronefs qui entrent dans un circuit d'aérodrome ou qui en sortent;
- 10) «circuit d'aérodrome», la trajectoire déterminée que doit emprunter un aéronef évoluant aux abords d'un aérodrome;
- 11) «zone de circulation d'aérodrome», un espace aérien, de dimensions définies, établi autour de certains aérodromes en vue de la protection de la circulation d'aérodrome;
- 12) «travail aérien», une exploitation d'aéronefs consistant à utiliser un aéronef pour assurer des services spécialisés, notamment dans les domaines de l'agriculture, de la construction, de la photographie, de la surveillance, de l'observation et des patrouilles, de la recherche et du sauvetage, de la publicité aérienne, etc.;
- 13) «publication d'information aéronautique (AIP)», une publication d'un État, ou éditée par décision d'un État, renfermant des informations aéronautiques de caractère durable et essentielles à la navigation aérienne;
- 14) «service mobile aéronautique», un service mobile entre stations aéronautiques et stations d'aéronef, ou entre stations d'aéronef, auquel les stations d'engin de sauvetage peuvent participer; les stations de radiobalise de localisation des sinistres peuvent également participer à ce service sur des fréquences de détresse et d'urgence désignées;
- 15) «station aéronautique», une station terrestre du service mobile aéronautique. Dans certains cas, une station aéronautique peut, par exemple, être placée à bord d'un navire ou d'une plateforme en mer;
- 16) «avion», un aérodyne entraîné par un organe moteur et dont la sustentation en vol est obtenue principalement par des réactions aérodynamiques sur des surfaces qui restent fixes dans des conditions données de vol;
- 17) «système anticollision embarqué (ACAS)», un système embarqué qui, au moyen des signaux du transpondeur de radar secondaire de surveillance (SSR) et indépendamment des systèmes sol, renseigne le pilote sur les aéronefs dotés d'un transpondeur SSR qui risquent d'entrer en conflit avec son aéronef;
- 18) «aéronef», tout appareil qui peut se soutenir dans l'atmosphère grâce à des réactions de l'air autres que les réactions de l'air sur la surface de la Terre;
- 19) «adresse d'aéronef», une combinaison unique de 24 bits pouvant être attribuée à un aéronef aux fins des communications air-sol, de la navigation et de la surveillance;
- 20) «observation d'aéronef», l'évaluation d'un ou de plusieurs éléments météorologiques effectuée à partir d'un aéronef en vol;
- 21) «renseignements AIRMET», des renseignements établis et communiqués par un centre de veille météorologique, concernant l'apparition effective ou prévue de phénomènes météorologiques en route spécifiés qui peuvent affecter la sécurité des vols exécutés à basse altitude et qui ne sont pas déjà inclus dans les prévisions destinées auxdits vols dans la région d'information de vol concernée ou l'une de ses sous-régions;
- 22) «communications air-sol», les communications bilatérales entre aéronefs et stations ou points situés à la surface de la Terre;
- 23) «station radio de contrôle air-sol», une station de télécommunications aéronautiques à qui incombe en premier lieu l'acheminement des communications ayant trait aux opérations et au contrôle des aéronefs dans une région donnée;
- 24) «compte rendu en vol», un compte rendu émanant d'un aéronef en vol et établi selon les spécifications applicables à l'établissement de comptes rendus de position, d'observations opérationnelles et/ou météorologiques;
- 25) «circulation en vol rasant», le déplacement d'un hélicoptère/ADAV au-dessus de la surface d'un aérodrome, normalement dans l'effet de sol et à une vitesse sol inférieure à 37 km/h (20 kts);
- 26) «circulation aérienne», l'ensemble des aéronefs en vol et des aéronefs évoluant sur l'aire de manœuvre d'un aérodrome;
- 27) «service consultatif de la circulation aérienne», un service fourni à l'intérieur de l'espace aérien à service consultatif aux fins d'assurer, autant que possible, la séparation des aéronefs volant conformément à un plan de vol IFR;

SERA et Suppléments nationaux

- 28) «autorisation du contrôle de la circulation aérienne» (ou «clearance»), une autorisation accordée à un aéronef de manœuvrer dans des conditions spécifiées par un organisme du contrôle de la circulation aérienne;
- 29) «instructions du contrôle de la circulation aérienne», les directives établies par le contrôle de la circulation aérienne aux fins de demander à un pilote de prendre des mesures spécifiques;
- 30) «service du contrôle de la circulation aérienne», un service assuré dans le but:
- a) d'empêcher:
 - 1) les abordages entre aéronefs;
 - 2) les collisions, sur l'aire de manœuvre, entre les aéronefs et des obstacles; et
 - b) d'accélérer et de régulariser la circulation aérienne;
- 31) «organisme de contrôle de la circulation aérienne», un terme générique désignant, selon le cas, un centre de contrôle régional, un organisme de contrôle d'approche ou une tour de contrôle d'aérodrome;
- 32) «service de la circulation aérienne (ATS)», un terme générique désignant, selon le cas, le service d'information de vol, le service d'alerte, le service consultatif de la circulation aérienne, le service du contrôle de la circulation aérienne (contrôle régional, contrôle d'approche ou contrôle d'aérodrome);
- 33) «espaces aériens des services de la circulation aérienne», des espaces aériens, de dimensions définies, désignés par une lettre de l'alphabet, à l'intérieur desquels des types précis de vol sont autorisés et pour lesquels il est spécifié des services de la circulation aérienne et des règles d'exploitation;
- 34) «bureau de piste des services de la circulation aérienne», un organisme chargé de recevoir des comptes rendus concernant les services de la circulation aérienne et des plans de vol soumis avant le départ;
- 35) «organisme des services de la circulation aérienne», un terme générique désignant, selon le cas, un organisme du contrôle de la circulation aérienne, un centre d'information de vol ou un bureau de piste des services de la circulation aérienne;
- 36) «voie aérienne», une région de contrôle ou une portion de région de contrôle présentant la forme d'un couloir;
- 37) «service d'alerte», un service assuré dans le but d'alerter les organismes appropriés lorsque des aéronefs ont besoin de l'aide des organismes de recherches et de sauvetage et de prêter à ces organismes le concours nécessaire;
- 38) «aérodrome de décollage», un aérodrome vers lequel un aéronef peut poursuivre son vol lorsqu'il devient impossible ou inopportun de poursuivre le vol ou d'atterrir à l'aérodrome d'atterrissage prévu. On distingue les aérodromes de décollage suivants:
- a) «aérodrome de décollage au décollage», un aérodrome de décollage où un aéronef peut atterrir si cela devient nécessaire peu après le décollage et qu'il n'est pas possible d'utiliser l'aérodrome de départ;
 - b) «aérodrome de décollage en route», un aérodrome où un aéronef peut atterrir si une anomalie ou une urgence se produit en route;
 - c) «aérodrome de décollage en route ETOPS», un aérodrome de décollage accessible et approprié où un avion en vol ETOPS peut atterrir si un arrêt de moteur ou une autre anomalie ou urgence se produit en route;
 - d) «aérodrome de décollage à destination», un aérodrome de décollage vers lequel un aéronef peut poursuivre son vol s'il devient impossible ou inopportun d'atterrir à l'aérodrome d'atterrissage prévu;
- 39) «altitude», la distance verticale entre un niveau, un point ou un objet assimilé à un point, et le niveau moyen de la mer (MSL);
- 40) «contrôle d'approche», un service du contrôle de la circulation aérienne pour les aéronefs en vol contrôlé à l'arrivée ou au départ;
- 41) «organisme de contrôle d'approche», un organisme chargé d'assurer le service du contrôle de la circulation aérienne aux aéronefs en vol contrôlé arrivant à un ou plusieurs aérodromes ou partant de ces aérodromes;
- 42) «aire de trafic», une aire définie, destinée aux aéronefs pendant l'embarquement ou le débarquement des voyageurs, le chargement ou le déchargement de la poste ou du fret, l'avitaillement ou la reprise de carburant, le stationnement ou l'entretien;
- 43) «centre de contrôle régional (ACC)», un organisme chargé d'assurer le service du contrôle de la circulation aérienne pour les vols contrôlés dans les régions de contrôle relevant de son autorité;
- 44) «contrôle régional», un service du contrôle de la circulation aérienne pour les aéronefs en vol contrôlé à l'intérieur des régions de contrôle;
- 45) «navigation de surface (RNAV)», une méthode de navigation permettant le vol sur n'importe quelle trajectoire voulue dans les limites de la couverture d'aides de navigation basées au sol ou dans l'espace, ou dans les limites des possibilités d'une aide autonome, ou grâce à une combinaison de ces moyens;
- 46) «route ATS», une route déterminée destinée à canaliser la circulation pour permettre d'assurer les services de la circulation aérienne;

- 47) «surveillance dépendante automatique en mode diffusion (ADS-B)», un moyen par lequel des aéronefs, des véhicules d'aérodrome et d'autres objets peuvent automatiquement transmettre et/ou recevoir des données telles que des données d'identification, de position et autres, selon les besoins, sur une liaison de données fonctionnant en mode diffusion;
- 48) «surveillance dépendante automatique en mode contrat (ADS-C)», un moyen par lequel les modalités d'un accord ADS-C sont échangées entre le système sol et l'aéronef, par liaison de données, et qui spécifie les conditions dans lesquelles les comptes rendus ADS-C débiteront et les données qu'ils comprendront;
- 49) «service automatique d'information de région terminale (ATIS)», la fourniture automatique de renseignements généraux et actualisés aux aéronefs à l'arrivée et au départ, tout au long de la journée ou d'une partie spécifique de la journée:
- a) «service automatique d'information de région terminale par liaison de données (D-ATIS)», un service ATIS assuré au moyen d'une liaison de données;
- b) «service automatique d'information de région terminale par liaison vocale (ATIS-voix)», un service ATIS assuré au moyen de diffusions vocales continues et répétitives;
- 50) «plafond», la hauteur, au-dessus du sol ou de l'eau, de la plus basse couche de nuages qui, au-dessous de 6 000 m (20 000 ft), couvre plus de la moitié du ciel;
- 51) «point de transition», le point où un aéronef naviguant sur un tronçon de route ATS défini par référence à des radiophares omnidirectionnels à très haute fréquence doit en principe transférer sa principale référence de navigation de l'installation située en arrière de l'aéronef à la première installation située en avant de lui;
- 52) «limite d'autorisation», le point jusqu'auquel est valable une autorisation du contrôle de la circulation aérienne accordée à un aéronef;
- 53) «nuage ayant une importance opérationnelle», un nuage ayant une hauteur de base de nuage inférieure à 1 500 m (5 000 ft) ou à l'altitude minimale de secteur la plus haute, la valeur la plus élevée étant retenue, ou un cumulonimbus ou un cumulus bourgeonnant à n'importe quelle hauteur;
- 54) «code SSR», le numéro attribué à un signal de réponse à impulsions multiples particulier émis par un transpondeur en mode A ou en mode C;
- 55) «autorité compétente», l'autorité désignée par l'État membre comme étant compétente pour garantir le respect des exigences du présent règlement;
- 56) «région de contrôle», un espace aérien contrôlé situé au-dessus d'une limite déterminée par rapport à la surface;
- 57) «aérodrome contrôlé», un aérodrome où le service du contrôle de la circulation aérienne est assuré au bénéfice de la circulation d'aérodrome, qu'il existe ou non une zone de contrôle;
- 58) «espace aérien contrôlé», un espace aérien, de dimensions définies, à l'intérieur duquel le service du contrôle de la circulation aérienne est assuré selon la classification des espaces aériens;
- 59) «vol contrôlé», tout vol exécuté conformément à une autorisation du contrôle de la circulation aérienne;
- 60) «communications contrôleur-pilote par liaison de données (CPDLC)», un moyen de communication par liaison de données pour les communications ATC (contrôle de la circulation aérienne) entre le contrôleur et le pilote;
- 61) «zone de contrôle», un espace aérien contrôlé s'étendant verticalement à partir de la surface jusqu'à une limite supérieure spécifiée;
- 62) «croisière ascendante», une technique de vol en croisière applicable à un avion, qui résulte en un accroissement net de l'altitude à mesure que la masse de l'avion diminue;
- 63) «niveau de croisière», le niveau auquel un aéronef se maintient pendant une partie appréciable d'un vol;
- 64) «plan de vol en vigueur», le plan de vol comprenant les modifications éventuelles résultant d'autorisations postérieures à l'établissement du plan de vol initial;
- 65) «zone dangereuse», un espace aérien, de dimensions définies, à l'intérieur duquel des activités dangereuses pour le vol des aéronefs peuvent se dérouler pendant des périodes spécifiées;
- 66) «communications par liaison de données», un mode de communication dans lequel l'échange des messages se fait par liaison de données;
- 67) «niveau de référence», toute quantité ou tout ensemble de quantités pouvant servir de référence ou de base pour le calcul d'autres quantités;
- 68) «autorisation en aval», une autorisation délivrée à un aéronef par un organisme du contrôle de la circulation aérienne qui n'est pas l'autorité de contrôle actuelle de cet aéronef;
- 69) «durée estimée», le temps qui est estimé nécessaire pour aller d'un point significatif à un autre;
- 70) «heure estimée de départ du poste de stationnement», l'heure à laquelle il est estimé que l'aéronef commencera à se déplacer pour le départ;

SERA et Suppléments nationaux

- 71) «heure d'arrivée prévue», dans le cas des vols IFR, l'heure à laquelle il est estimé que l'aéronef arrivera à la verticale du point désigné, défini par référence à des aides de navigation, à partir duquel il est prévu qu'une procédure d'approche aux instruments sera amorcée, ou, si l'aérodrome ne dispose pas d'aide de navigation, l'heure à laquelle l'aéronef arrivera à la verticale de l'aérodrome. Dans le cas des vols VFR, l'heure à laquelle il est estimé que l'aéronef arrivera à la verticale de l'aérodrome;
- 72) «heure d'approche prévue», l'heure à laquelle les services ATC (contrôle de la circulation aérienne) prévoient qu'un aéronef, à la suite d'un retard, quittera le repère d'attente pour exécuter son approche en vue d'un atterrissage. L'heure réelle à laquelle l'aéronef quitte le repère d'attente dépend de l'autorisation d'approche;
- 73) «plan de vol déposé», le plan de vol tel qu'il a été déposé auprès d'un organisme ATS par le pilote ou son représentant désigné, ne comportant pas les modifications ultérieures;
- 74) «membre d'équipage de conduite», un membre d'équipage titulaire d'une licence, chargé d'exercer des fonctions essentielles à la conduite d'un aéronef pendant une période de service de vol;
- 75) «centre d'information de vol», un organisme chargé d'assurer le service d'information de vol et le service d'alerte;
- 76) «région d'information de vol», un espace aérien, de dimensions définies, à l'intérieur duquel le service d'information de vol et le service d'alerte sont assurés;
- 77) «service d'information de vol», un service assuré dans le but de fournir les avis et les renseignements utiles à l'exécution sûre et efficace des vols;
- 78) «niveau de vol», une surface isobare, liée à une pression de référence spécifiée, soit 1 013,2 hectopascals (hPa), et séparée des autres surfaces analogues par des intervalles de pression spécifiés;
- 79) «plan de vol», un ensemble de renseignements spécifiés au sujet d'un vol projeté ou d'une partie d'un vol, transmis aux organismes des services de la circulation aérienne;
- 80) «visibilité en vol», la visibilité vers l'avant, à partir du poste de pilotage d'un aéronef en vol;
- 81) «prévision», un exposé de conditions météorologiques prévues pour une heure ou une période définies et pour une zone ou une partie d'espace aérien déterminées;
- 82) «visibilité au sol», la visibilité sur un aérodrome, communiquée par un observateur accrédité ou par des systèmes automatiques;
- 83) «cap», l'orientation de l'axe longitudinal d'un aéronef, généralement exprimée en degrés par rapport au nord (vrai, magnétique, compas ou grille);
- 84) «hauteur», la distance verticale entre un niveau, un point ou un objet assimilé à un point, et un niveau de référence spécifié;
- 85) «hélicoptère», un aérodyne dont la sustentation en vol est obtenue principalement par la réaction de l'air sur un ou plusieurs rotors qui tournent, entraînés par un organe moteur, autour d'axes sensiblement verticaux;
- 86) «espace aérien situé au-dessus de la haute mer», un espace aérien au-delà du territoire et des eaux territoriales d'un État, tel que spécifié dans la convention des Nations unies sur le droit de la mer (conclue à Montego Bay en 1982);
- 87) «IFR», l'abréviation utilisée pour désigner les règles de vol aux instruments;
- 88) «vol IFR», un vol effectué conformément aux règles de vol aux instruments;
- 89) «IMC», l'abréviation utilisée pour désigner les conditions météorologiques de vol aux instruments;
- 90) «procédure d'approche aux instruments», une série de manœuvres prédéterminées effectuées en utilisant uniquement les instruments de vol, avec une marge de protection spécifiée au-dessus des obstacles, depuis le repère d'approche initiale ou, s'il y a lieu, depuis le début d'une route d'arrivée définie, jusqu'en un point à partir duquel l'atterrissage pourra être effectué, puis, si l'atterrissage n'est pas effectué, jusqu'en un point où les critères de franchissement d'obstacles en attente ou en route deviennent applicables. Les procédures d'approche aux instruments sont classées comme suit:
- a) «procédure d'approche classique (NPA)», une procédure d'approche aux instruments qui utilise le guidage latéral mais pas le guidage vertical;
- b) «procédure d'approche avec guidage vertical (APV)», une procédure d'approche aux instruments qui utilise les guidages latéral et vertical mais ne répond pas aux spécifications établies pour les approches et atterrissages de précision;
- c) «procédure d'approche de précision (PA)», une procédure d'approche aux instruments qui utilise les guidages latéral et vertical de précision en respectant les minimums établis selon la catégorie de vol;
- 91) «conditions météorologiques de vol aux instruments (IMC)», les conditions météorologiques, exprimées en fonction de la visibilité, de la distance par rapport aux nuages et du plafond, inférieures aux minimums spécifiés pour les conditions météorologiques de vol à vue;

- 92) «aire d'atterrissage», la partie d'une aire de mouvement destinée à l'atterrissage et au décollage des aéronefs;
- 93) «niveau», un terme générique employé pour indiquer la position verticale d'un aéronef en vol et désignant, selon le cas, une hauteur, une altitude ou un niveau de vol;
- 94) «aire de manœuvre», la partie d'un aérodrome à utiliser pour les décollages, les atterrissages et la circulation des aéronefs à la surface, à l'exclusion des aires de trafic;
- 95) «mode SSR», l'identificateur conventionnel lié aux fonctions spécifiques des signaux d'interrogation émis par un interrogateur SSR. Quatre modes sont spécifiés dans l'annexe 10 OACI: A, C, S et intermode;
- 96) «aire de mouvement», la partie d'un aérodrome à utiliser pour les décollages, les atterrissages et la circulation des aéronefs à la surface, et qui comprend l'aire de manœuvre et les aires de trafic;
- 97) «nuit», la période comprise entre la fin du crépuscule civil et le début de l'aube civile. Le crépuscule civil se termine lorsque le centre du disque solaire se trouve à 6 degrés en dessous de l'horizon et l'aube civile commence lorsque le centre du disque solaire se trouve à 6 degrés en dessous de l'horizon;
- 98) «obstacle», tous les objets fixes (provisaires ou permanents) et mobiles, ou des parties de ces objets, qui:
- a) sont situés sur une zone destinée aux évolutions des aéronefs à la surface; ou
 - b) s'étendent au-dessus d'une surface définie, destinée à protéger l'aéronef en vol; ou
 - c) se trouvent en dehors de ces surfaces définies et ont été jugés comme représentant un risque pour la navigation aérienne;
- 99) «site d'exploitation», un site choisi par l'exploitant ou le pilote commandant de bord pour l'atterrissage, le décollage et/ou les opérations de hissage;
- 100) «pilote commandant de bord», le pilote désigné par l'exploitant, ou par le propriétaire dans le cas de l'aviation générale, comme étant celui qui commande à bord et qui est responsable de l'exécution sûre du vol;
- 101) «altitude-pression», une pression atmosphérique exprimée sous forme de l'altitude correspondante en atmosphère type, selon la définition figurant dans l'annexe 8, partie 1, de la convention de Chicago;
- 102) «usage de substances qui pose des problèmes», l'usage par du personnel aéronautique d'une ou de plusieurs substances psychoactives qui est tel:
- a) qu'il constitue un risque direct pour celui qui consomme ou qu'il compromet la vie, la santé ou le bien-être d'autrui; et/ou
 - b) qu'il engendre ou aggrave un problème ou trouble professionnel, social, mental ou physique;
- 103) «zone interdite», un espace aérien, de dimensions définies, au-dessus du territoire ou des eaux territoriales d'un État, dans les limites duquel le vol des aéronefs est interdit;
- 104) «substances psychoactives», alcool, opioïdes, cannabinoïdes, sédatifs et hypnotiques, cocaïne, autres psychostimulants, hallucinogènes et solvants volatils. Le café et le tabac sont exclus;
- 105) «radar», un appareil de radiodétection qui fournit des informations sur la distance, l'azimut et/ou l'altitude des objets;
- 106) «zone à utilisation obligatoire de radio (RMZ)», un espace aérien, de dimensions définies, à l'intérieur duquel l'emport et l'utilisation d'équipements radio sont obligatoires;
- 107) «service de radioguidage», un service fournissant des informations de guidage ou des données relatives à la position permettant l'exploitation efficace et sûre d'un aéronef équipé d'un ou de plusieurs équipements de radioguidage;
- 108) «radiotéléphonie», un mode de radiocommunication prévu principalement pour l'échange d'informations vocales;
- 109) «plan de vol répétitif», un plan de vol concernant une série de vols dont les caractéristiques de base sont identiques et qui sont effectués de façon régulière et fréquente, qu'un exploitant remet aux organismes ATS pour que ceux-ci le conservent et l'utilisent de manière répétitive;
- 110) «point de compte rendu», un emplacement géographique déterminé, par rapport auquel la position d'un aéronef peut être signalée;
- 111) «zone réglementée», un espace aérien, de dimensions définies, au-dessus du territoire ou des eaux territoriales d'un État, dans les limites duquel le vol des aéronefs est subordonné à certaines conditions spécifiées;
- 112) «tronçon de route», une route ou une partie de route dont le trajet est habituellement effectué sans escale;
- 113) «piste», une aire rectangulaire définie, sur un aérodrome terrestre, aménagée afin de servir au décollage et à l'atterrissage des aéronefs;

SERA et Suppléments nationaux

- 114) «point d'attente avant piste», un point désigné en vue de protéger une piste, une surface de limitation d'obstacles ou une zone critique/sensible d'ILS/MLS, auquel les aéronefs et véhicules circulant à la surface s'arrêtent et attendent, sauf autorisation contraire de la tour de contrôle d'aérodrome;
- 115) «portée visuelle de piste (RVR)», la distance jusqu'à laquelle le pilote d'un aéronef placé sur l'axe de piste peut voir les marques ou les feux qui délimitent la piste ou qui balisent son axe;
- 116) «personnel critique pour la sécurité», des personnes qui pourraient compromettre la sécurité aérienne en s'acquittant inadéquatement de leurs devoirs et fonctions. Cette définition englobe, sans s'y limiter, les membres d'équipage, le personnel d'entretien d'aéronef et les contrôleurs de la circulation aérienne;
- 117) «planeur», un aérodyne dont la sustentation en vol est obtenue par des réactions aérodynamiques sur des surfaces qui restent fixes et dont le vol libre ne dépend d'aucun moteur. Cette définition englobe également les deltaplanes, les parapentes et autres aéronefs comparables;
- 118) «radar secondaire de surveillance (SSR)», un système radar de surveillance qui utilise des émetteurs ou des récepteurs (interrogeurs) et des transpondeurs;
- 119) «renseignements SIGMET», des renseignements établis et communiqués par un centre de veille météorologique, concernant l'occurrence effective ou prévue de phénomènes météorologiques en route spécifiés qui peuvent affecter la sécurité de l'exploitation aérienne;
- 120) «aire à signaux», une aire d'aérodrome sur laquelle sont disposés des signaux au sol;
- 121) «point significatif», un emplacement géographique spécifié utilisé pour définir une route ATS ou la trajectoire d'un aéronef, ainsi qu'à d'autres fins de navigation et d'ATS;
- 122) «vol VFR spécial», un vol VFR autorisé par le contrôle de la circulation aérienne à l'intérieur d'une zone de contrôle dans des conditions météorologiques inférieures aux conditions VMC;
- 123) «aéronef égaré», un aéronef qui s'est écarté sensiblement de sa trajectoire prévue ou qui signale qu'il ne connaît pas sa position;
- 124) «radar de surveillance», un équipement radar utilisé pour déterminer la position d'un aéronef selon la distance et l'azimut;
- 125) «circulation à la surface», le déplacement d'un aéronef, par ses propres moyens, à la surface d'un aérodrome ou d'un site d'exploitation, à l'exclusion des décollages et des atterrissages;
- 126) «voie de circulation», une voie définie, sur un aérodrome terrestre, aménagée pour la circulation à la surface des aéronefs et destinée à assurer la liaison entre deux parties de l'aérodrome, notamment:
- a) «voie d'accès de poste de stationnement d'aéronef», une partie d'une aire de trafic désignée comme voie de circulation et destinée seulement à permettre l'accès à un poste de stationnement d'aéronef;
- b) «voie de circulation d'aire de trafic», une partie d'un réseau de voies de circulation qui est située sur une aire de trafic et destinée à matérialiser un parcours permettant de traverser cette aire;
- c) «voie de sortie rapide», une voie de circulation raccordée à une piste suivant un angle aigu et conçue de façon à permettre à un avion qui atterrit de dégager la piste à une vitesse plus élevée que celle permise par les autres voies de sortie, ce qui permet de réduire au minimum la durée d'occupation de la piste;
- 127) «territoire», les régions terrestres et les eaux territoriales y adjacentes qui se trouvent sous la souveraineté, la suzeraineté, la protection ou le mandat d'un État;
- 128) «seuil», le début de la partie de la piste utilisable pour l'atterrissage;
- 129) «durée totale estimée»,
- a) dans le cas des vols IFR, le temps que l'on estime nécessaire à l'aéronef, à partir du moment du décollage, pour arriver à la verticale du point désigné, défini par référence à des aides de navigation, à partir duquel il est prévu qu'une procédure d'approche aux instruments sera amorcée, ou, si l'aérodrome de destination ne dispose pas d'aide de navigation, pour arriver à la verticale de l'aérodrome de destination,
- b) dans le cas des vols VFR, le temps que l'on estime nécessaire à l'aéronef, à partir du moment du décollage, pour arriver à la verticale de l'aérodrome de destination;
- 130) «route», la projection à la surface de la Terre de la trajectoire d'un aéronef, trajectoire dont l'orientation, en un point quelconque, est généralement exprimée en degrés par rapport au nord (vrai, magnétique ou grille);
- 131) «suggestion de manœuvre d'évitement», une suggestion d'un organisme des services de la circulation aérienne au pilote d'un aéronef pour l'aider à éviter une collision en lui indiquant les manœuvres à exécuter;
- 132) «information de circulation», des renseignements donnés à un pilote par un organisme des services de la circulation aérienne pour l'avertir que d'autres aéronefs, dont la présence est connue ou observée, peuvent se trouver à proximité de sa position ou de sa route prévue, afin de l'aider à éviter une collision;

- 133) «point de transfert de contrôle», un point défini situé sur la trajectoire de vol d'un aéronef où la responsabilité de fournir le service du contrôle de la circulation aérienne à cet aéronef est transférée d'un organisme de contrôle ou d'une position de contrôle à l'organisme suivant ou à la position suivante;
- 134) «altitude de transition», l'altitude à laquelle ou au-dessous de laquelle la position verticale d'un aéronef est donnée par son altitude;
- 135) «niveau de transition», le niveau de vol le plus bas utilisable au-dessus de l'altitude de transition;
- 136) «zone à utilisation obligatoire de transpondeur (TMZ)», un espace aérien, de dimensions définies, à l'intérieur duquel l'emport et l'utilisation de transpondeurs transmettant l'altitude-pression sont obligatoires;
- 137) «aéronef non identifié», un aéronef qui a été observé ou signalé comme évoluant dans une région donnée, mais dont l'identité n'a pas été établie;
- 138) «ballon libre non habité», un aérostat non entraîné par un organe moteur, non habité, en vol libre;
- 139) «VFR», l'abréviation utilisée pour désigner les règles de vol à vue;
- 140) «vol VFR», un vol effectué conformément aux règles de vol à vue;
- 141) «visibilité», la visibilité pour l'exploitation aéronautique correspond à la plus grande des deux valeurs suivantes:
- la plus grande distance à laquelle on peut voir et reconnaître un objet noir de dimensions appropriées situé près du sol lorsqu'il est observé sur un fond lumineux,
 - la plus grande distance à laquelle on peut voir et identifier des feux d'une intensité voisine de 1 000 candélas lorsqu'ils sont observés sur un fond non éclairé;
- 142) «conditions météorologiques de vol à vue», les conditions météorologiques, exprimées en fonction de la visibilité, de la distance par rapport aux nuages et du plafond, égales ou supérieures aux minimums spécifiés;
- 143) «VMC», l'abréviation utilisée pour désigner les conditions météorologiques de vol à vue.

Article 3

Conformité

Les États membres veillent au respect des règles communes et des dispositions figurant à l'annexe du présent règlement sans préjudice des mesures dérogatoires prévues à l'article 14 du

règlement (CE) n° 216/2008 ni des sauvegardes prévues à l'article 13 du règlement (CE) n° 549/2004.

Article 4

Dérogations pour opérations spéciales

1. Les autorités compétentes peuvent accorder des dérogations aux exigences spécifiques du présent règlement aux entités qui mènent les activités énoncées ci-après et qui demandent une dérogation concernant les activités d'intérêt public suivantes et la formation nécessaire pour mener ces activités en toute sécurité:

- missions policières et douanières;
- surveillance de la circulation et poursuites;
- missions de contrôle de l'environnement effectuées par des pouvoirs publics ou en leur nom;
- recherche et sauvetage;
- vols médicaux;
- évacuations;
- lutte contre les incendies;
- dérogations requises pour garantir la sûreté des vols transportant des chefs d'État, des ministres et des hauts fonctionnaires d'État de rang comparable.

2. L'autorité compétente qui accorde ces dérogations informe l'AESA de la nature de ces dernières au plus tard deux mois après leur approbation.

3. Le présent article est sans préjudice de l'article 3 et peut s'appliquer dans les cas où les activités énumérées au paragraphe 1 ne peuvent être menées en tant qu'activités de la circulation aérienne opérationnelle et dans les cas où elles ne pourraient pas autrement bénéficier des mesures dérogatoires contenues dans le présent règlement.

Article 5

Différences

1. À la suite de l'entrée en vigueur du présent règlement et au plus tard à la date de son applicabilité, les États membres:

- informent officiellement l'OACI du retrait de toutes les différences précédemment notifiées en ce qui concerne les normes et pratiques recommandées de l'OACI qui sont couvertes par le présent règlement, à l'exception de celles concernant des intérêts essentiels relevant de la politique de sécurité ou de défense des États membres conformément à l'article 13 du règlement (CE) n° 549/2004;

b) informent l'OACI des différences communément admises contenues dans le supplément à l'annexe du présent règlement.

2. Conformément à l'annexe 15 de la convention de Chicago, chaque État membre publie, par l'intermédiaire de sa publication d'information aéronautique, les différences communément admises notifiées à l'OACI conformément au paragraphe 1, point b), du présent article, ainsi que toute autre disposition rendue nécessaire pour des raisons de sécurité et de défense aérienne locale conformément au paragraphe 1, point a), du présent article.

Article 6

Suivi des modifications

1. À la suite de l'entrée en vigueur du présent règlement, la Commission établit, avec le soutien d'Eurocontrol et de l'AESA, un processus permanent permettant:

a) de garantir le suivi et l'examen de toute modification adoptée dans le cadre de la convention de Chicago et présentant un intérêt en ce qui concerne le champ d'application du présent règlement; et

b) le cas échéant, d'élaborer des propositions de modifications de l'annexe du présent règlement.

2. Les dispositions de l'article 5 du présent règlement relatives au retrait et à la notification des différences ainsi qu'à leur publication, par l'intermédiaire de la publication d'information aéronautique, et les dispositions de l'article 7 du présent règlement relatives aux modifications de l'annexe s'appliquent le cas échéant.

Article 7

Modifications de l'annexe

1. L'annexe est modifiée conformément à l'article 5, paragraphe 3, du règlement (CE) n° 549/2004.

2. Les modifications visées au paragraphe 1 peuvent inclure, sans s'y limiter, des modifications requises pour garantir la cohérence des dispositions législatives lors de l'extension future du présent règlement aux dispositions pertinentes d'annexes et de documents de l'OACI autres que l'annexe 2 ou aux changements résultant soit d'une mise à jour de ces annexes et documents de l'OACI, soit d'une modification de tout règlement applicable de l'Union.

Article 8

Mesures transitoires et supplémentaires

1. Les États membres qui, avant l'entrée en vigueur du présent règlement, ont adopté des dispositions supplémentaires complétant une norme de l'OACI veillent à ce que lesdites dispositions soient conformes au présent règlement.

2. Aux fins du présent article, les dispositions supplémentaires complétant une norme de l'OACI ne constituent pas une différence au titre de la convention de Chicago. Les États membres publient lesdites dispositions supplémentaires, ainsi que tout élément devant faire l'objet d'une décision d'une autorité compétente au titre du présent règlement, par l'intermédiaire de leur publication d'information aéronautique. Ils en informent également la Commission et l'AESA au plus tard deux mois après l'entrée en vigueur du présent règlement, ou dès l'adoption de la disposition supplémentaire.

Article 9

Exigences de sécurité

À la suite de l'entrée en vigueur du présent règlement, sans préjudice de l'article 7 et dans le but de maintenir ou d'accroître les niveaux de sécurité existants, les États membres font en sorte que soit effectuée, dans le cadre d'une procédure de gestion de la sécurité couvrant tous les aspects de la mise en œuvre du présent règlement et préalablement aux modifications apportées aux procédures appliquées antérieurement, une analyse de la sécurité du plan de mise en œuvre identifiant les dangers et comportant une évaluation des risques et des mesures visant à les atténuer. Celles-ci peuvent inclure l'application de l'article 3.

Article 10

Modifications des règlements (CE) n° 730/2006, (CE) n° 1033/2006, (CE) n° 1794/2006, (CE) n° 1265/2007, (UE) n° 255/2010, ainsi que du règlement d'exécution (UE) n° 1035/2011

1. Le règlement (CE) n° 730/2006 est modifié comme suit:

a) à l'article 2, les points 3) et 4) sont remplacés par le texte suivant:

«3) "IFR": l'abréviation utilisée pour désigner les règles de vol aux instruments;

4) "VFR": l'abréviation utilisée pour désigner les règles de vol à vue;»

2. Le règlement (CE) n° 1033/2006 est modifié comme suit:

a) à l'article 2, paragraphe 2, le point 8) est remplacé par le texte suivant:

«8) "IFR", l'abréviation utilisée pour désigner les règles de vol aux instruments;»

b) à l'article 3, le paragraphe 1 est remplacé par le texte suivant:

«1. Les dispositions énoncées dans l'annexe s'appliquent à la soumission, à l'approbation et à la diffusion de plans de vol pour tout vol soumis au présent règlement et à toute modification d'un élément essentiel d'un plan de vol pendant la phase préalable au vol conformément au présent règlement.»

c) à l'annexe, l'intitulé et le premier paragraphe sont remplacés par le texte suivant:

«Dispositions visées à l'article 3, paragraphe 1

1. Partie 4 du règlement d'exécution (UE) n° 923/2012 de la Commission (*)

(*) JO L 281 du 13.10.2012, p. 1.»

3. Le règlement (CE) n° 1794/2006 est modifié comme suit:

a) à l'article 2, les points c) et d) sont remplacés par le texte suivant:

«c) "IFR": abréviation utilisée pour désigner les règles de vol aux instruments;

d) "VFR": abréviation utilisée pour désigner les règles de vol à vue;»

4. Le règlement (CE) n° 1265/2007 est modifié comme suit:

a) à l'article 2, le point 5) est remplacé par le texte suivant:

«5) "vols effectués selon les règles de vol à vue" (vols VFR): tout vol effectué conformément aux règles de vol à vue;»

5. Le règlement (UE) n° 255/2010 est modifié comme suit:

a) à l'article 2, le point 3) est remplacé par le texte suivant:

«3) "IFR", l'abréviation utilisée pour désigner les règles de vol aux instruments;»

6. Le règlement d'exécution (UE) n° 1035/2011 est modifié comme suit:

a) à l'annexe II, point 4 a), la référence «annexe 2 concernant les règles de l'air (10^e édition de juillet 2005, y compris tous les amendements jusqu'au n° 42);» est remplacée par la référence suivante: «règlement d'exécution (UE) n° 923/2012;»

b) à l'annexe II, point 4 c), la référence «annexe 11 concernant les services de la circulation aérienne (13^e édition de juillet 2001, y compris tous les amendements jusqu'au n° 47-B);» est remplacée par la référence suivante: «annexe 11 concernant les services de la circulation aérienne (13^e édition de juillet 2001, y compris tous les amendements jusqu'au n° 47-B) et règlement d'exécution (UE) n° 923/2012, tel qu'applicable.»

c) à l'annexe III, point 2 b), la référence «annexe 11 concernant les services de la circulation aérienne (13^e édition de juillet 2001, y compris tous les amendements jusqu'au n° 47-B);» est remplacée par la référence suivante: «annexe 11 concernant les services de la circulation aérienne (13^e édition de juillet 2001, y compris tous les amendements jusqu'au n° 47-B) et règlement d'exécution (UE) n° 923/2012, tel qu'applicable;»

Article 11

Entrée en vigueur

1. Le présent règlement entre en vigueur le vingtième jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*.

Il s'applique à compter du 4 décembre 2012.

2. Par dérogation au deuxième alinéa du paragraphe 1, les États membres peuvent décider de ne pas appliquer les dispositions du présent règlement jusqu'au 4 décembre 2014.

Si un État membre fait usage de cette possibilité, il en informe la Commission et l'AESA conformément à l'article 12, paragraphe 1, du règlement (CE) n° 549/2004 et leur notifie les raisons justifiant la dérogation, sa durée, ainsi que le calendrier prévu pour la mise en œuvre du présent règlement.

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

Fait à Bruxelles, le 26 septembre 2012.

Par la Commission
Le président
José Manuel BARROSO

