RÈGLEMENT D'EXÉCUTION (UE) 2023/1772 DE LA COMMISSION

du 12 septembre 2023

modifiant le règlement d'exécution (UE) nº 923/2012 en ce qui concerne les règles d'exploitation relatives à l'utilisation des systèmes et composants de gestion du trafic aérien et de services de navigation aérienne dans l'espace aérien du ciel unique européen et abrogeant le règlement (CE) nº 1033/2006

LA COMMISSION EUROPÉENNE,

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

vu le règlement (UE) 2018/1139 du Parlement européen et du Conseil du 4 juillet 2018 concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile et instituant une Agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne, et modifiant les règlements (CE) nº 2111/2005, (CE) nº 1008/2008, (UE) nº 996/2010, (UE) nº 376/2014 et les directives 2014/30/UE et 2014/53/UE du Parlement européen et du Conseil, et abrogeant les règlements (CE) nº 552/2004 et (CE) nº 216/2008 du Parlement européen et du Conseil ainsi que le règlement (CEE) nº 3922/91 du Conseil ([1]), et notamment son article 31 et son article 44, paragraphe 1, point a),

considérant ce qui suit:

(1) Conformément à l'article 140, paragraphe 2, du règlement (UE) 2018/1139, les règles de mise en œuvre adoptées sur la base du règlement (CE) nº 552/2004 du Parlement européen et du Conseil ([2]) abrogé doivent être adaptées aux dispositions du règlement (UE) 2018/1139 au plus tard le 12 septembre 2023.

(2) Le règlement (CE) nº 1033/2006 de la Commission ([3]) définit les règles en matière de procédures applicables aux plans de vol durant la phase préalable au vol dans le ciel unique européen.

(3) Le règlement d'exécution (UE) nº 923/2012 de la Commission ([4]) établit les règles de l'air communes et des dispositions opérationnelles relatives aux services et procédures de navigation aérienne.

(4) Afin d'assurer la continuité des règles d'utilisation des équipements de gestion du trafic aérien et de services de navigation aérienne (ATM/ANS) dans l'espace aérien du ciel unique européen, il convient de modifier le règlement d'exécution (UE) nº 923/2012 afin d'y inclure les règles pertinentes en matière de planification des vols contenues dans le règlement (CE) nº 1033/2006, qui est abrogé par le présent règlement.

(5) Étant donné que le gestionnaire de réseau est chargé de tâches de traitement des plans de vol pendant la phase préalable au vol, le règlement d'exécution (UE) nº 923/2012 devrait également s'appliquer au gestionnaire de réseau.

(6) Il est essentiel que tous les utilisateurs adhèrent aux manuels d'exploitation élaborés et tenus à jour par le gestionnaire de réseau lorsqu'ils soumettent des plans de vol.

(7) Les plans de vol répétitifs ne sont plus applicables dans la région EUR, de sorte que toute référence à ceux-ci devrait être supprimée.

([1]) JO L 212 du 22.8.2018, p. 1.

([2]) Règlement (CE) nº 552/2004 du Parlement européen et du Conseil du 10 mars 2004 concernant l'interopérabilité du réseau européen de gestion du trafic aérien (règlement sur l'interopérabilité) (JO L 96 du 31.3.2004, p. 26).

([3]) Règlement (CE) nº 1033/2006 de la Commission du 4 juillet 2006 définissant les règles en matière de procédures applicables aux plans de vol durant la phase préalable au vol dans le ciel unique européen (JO L 186 du 7.7.2006, p. 46).

([4]) Règlement d'exécution (UE) nº 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) nº 1035/2011, ainsi que les règlements (CE) nº 1265/2007, (CE) nº 1794/2006, (CE) nº 730/2006, (CE) nº 1033/2006 et (UE) nº 255/2010 (JO L 281 du 13.10.2012, p. 1).

(8) Les règles en matière de procédures applicables aux plans de vol durant la phase préalable au vol dans le ciel unique européen qui sont énoncées dans le règlement d'exécution (CE) n° 1033/2006 ne s'appliquent pas aux services fournis dans l'espace aérien du ciel unique européen en dehors de la région Europe (EUR) de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) telle que définie dans le Plan de navigation aérienne — Région Europe (EUR), Volume I (doc 7754) de l'OACI, en raison de son faible volume de trafic local et de sa situation géographique où l'espace aérien ne jouxte que de l'espace aérien relevant de la responsabilité de prestataires ATM/ANS de pays tiers, ce qui justifie des accords de coordination locaux différents avec les États tiers voisins.

(9) Il y a donc lieu d'abroger le règlement (CE) n° 1033/2006 et de modifier le règlement d'exécution (UE) n° 923/2012 en conséquence.

(10) Les règles modifiées dans le présent règlement tiennent dûment compte du contenu du plan directeur de gestion du trafic aérien et des capacités de communication, de navigation et de surveillance qu'il contient.

(11) L'Agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne a, dans son avis n° 01/2023 ([5]), proposé des mesures conformément à l'article 75, paragraphe 2, points b) et c), et à l'article 76, paragraphe 1, du règlement (UE) 2018/1139.

(12) Les mesures prévues par le présent règlement sont conformes à l'avis du comité institué par l'article 127 du règlement (UE) 2018/1139,

A ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier

Modifications du règlement d'exécution (UE) n° 923/2012

Le règlement d'exécution (UE) n° 923/2012 est modifié comme suit:

1) À l'article 1er, le paragraphe 3 est remplacé par le texte suivant:

«3. Le présent règlement s'applique également aux autorités compétentes des États membres, aux prestataires de services de navigation aérienne, au gestionnaire de réseau, aux exploitants d'aérodrome et au personnel au sol affecté à l'exploitation d'aéronefs.».

2) L'article 2 est modifié comme suit:

a) le point 19 *bis* suivant est inséré:

«19 bis. "identification d'un aéronef", un groupe de lettres, de chiffres ou une combinaison de lettres et de chiffres qui, soit est identique à l'indicatif d'appel de l'aéronef à utiliser dans les communications air-sol, soit en est l'équivalent en code, et qui est utilisé pour identifier l'aéronef dans les communications sol-sol des services de la circulation aérienne;»;

b) le point 69 *bis* suivant est inséré:

«69 bis. "date estimée de départ du poste de stationnement", date à laquelle il est présumé que l'aéronef commencera à se déplacer pour le départ;»;

c) le point 89 *ter* suivant est ajouté:

«89 ter. "Système intégré de traitement initial des plans de vol" (ou "IFPS"), un système faisant partie du réseau européen de gestion du trafic aérien, par le truchement duquel un service centralisé de traitement et de diffusion des plans de vol, chargé de réceptionner, de valider et de diffuser les plans de vol, est fourni à l'intérieur de l'espace aérien auquel le présent règlement s'applique;»;

d) le point 96 *bis* suivant est ajouté:

«96 bis. "gestionnaire de réseau (GR)", l'organisme chargé des tâches nécessaires à l'exécution des fonctions visées à l'article 6 du règlement (CE) n° 551/2004;»;

e) le point 97 *bis* suivant est ajouté:

«97 bis. "NOTAM", un avis, diffusé par des moyens de télécommunication, contenant des informations relatives à l'établissement, à l'état ou à la modification de toute installation, service, procédure ou danger aéronautique, dont la connaissance en temps utile est essentielle au personnel concerné par les opérations de vol;»;

([5]) https://www.easa.europa.eu/document-library/opinions

f) le point 99 *bis* suivant est ajouté:

«99 bis. "émetteur du plan de vol", une personne ou un organisme soumettant au Système intégré de traitement initial des plans de vol (IFPS) des plans de vol et tous les messages d'actualisation associés, c'est-à-dire les pilotes, les exploitants et les agents agissant pour leur compte, et les unités ATS;»;

g) le point 100 *bis* suivant est ajouté:

«100 bis. "phase préalable au vol", la période allant de la première soumission d'un plan de vol à la première délivrance d'une autorisation du contrôle de la circulation aérienne;».

3) L'annexe est modifiée conformément à l'annexe du présent règlement.

Article 2

Abrogation

Le règlement (CE) nº 1033/2006 est abrogé.

Article 3

Entrée en vigueur

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

Le présent règlement est obligatoire dans tous ses éléments et directement applicable dans tous les États membres.

Fait à Bruxelles, le 12 septembre 2023.

Par la Commission
La présidente
Ursula VON DER LEYEN

ANNEXE

L'annexe du règlement d'exécution (UE) n° 923/2012 est modifiée comme suit:

1) Le point SERA.2001 est remplacé par le texte suivant:

«**SERA.2001 Objet**

Sans préjudice du point SERA.1001, la présente annexe s'applique aux usagers de l'espace aérien et aux aéronefs:

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 l'État sous la juridiction duquel se trouve le territoire survolé.».

2) Le point SERA.4001 est modifié comme suit:

a) les points c) et d) sont remplacés par le texte suivant:

«c) Un plan de vol est:

1) soumis, avant le départ:

i) au gestionnaire de réseau, directement ou par l'intermédiaire d'un bureau de piste des services de la circulation aérienne, conformément aux manuels d'exploitation contenant les instructions et informations nécessaires élaborées et tenues à jour par le gestionnaire de réseau, s'il est prévu que le vol soit effectué conformément à l'IFR pour une partie ou la totalité de la route du vol à l'intérieur de l'espace aérien du ciel unique européen; ou

ii) à un bureau de piste des services de la circulation aérienne pour les autres cas;

2) transmis, pendant le vol, à l'organisme compétent des services de la circulation aérienne ou à la station radio de contrôle air-sol compétente.

d) Si l'autorité compétente n'a pas fixé de délai plus court pour les vols VFR intérieurs, un plan de vol pour tout vol au cours duquel l'aéronef doit franchir des frontières ou tout vol appelé à bénéficier du contrôle de la circulation aérienne ou du service consultatif de la circulation aérienne est déposé comme suit:

1) au plus tard 120 heures avant l'heure estimée de départ du poste de stationnement;

2) au moins 3 heures avant l'heure estimée de départ du poste de stationnement pour les vols susceptibles d'être soumis à des mesures de gestion des courants de trafic aérien;

3) au moins 60 minutes avant le départ pour tous les autres vols non couverts par le point 2); ou

4) s'il est communiqué en cours de vol, en temps utile afin de parvenir à l'organisme ATS compétent au moins 10 minutes avant l'heure prévue du passage de l'aéronef:

i) au point d'entrée prévu dans une région de contrôle ou dans une région à service consultatif; ou

ii) au point d'intersection de sa route et d'une voie aérienne ou d'une route à service consultatif.»;

b) les points e) et f) suivants sont ajoutés:

«e) Pour les vols effectués partiellement ou entièrement conformément à l'IFR, entrant dans la zone de responsabilité d'un organisme des services de la circulation aérienne, pour lesquels le gestionnaire de réseau n'a préalablement reçu aucun plan de vol, cet organisme transmet au gestionnaire de réseau l'identification de l'aéronef, le type d'aéronef, le point d'entrée dans sa zone de responsabilité, l'heure et le niveau du vol à ce point, l'itinéraire et l'aérodrome de destination du vol.

f) Les règles énoncées aux points c), d) et e) ne s'appliquent pas dans l'espace aérien du ciel unique européen qui ne fait pas partie de la région EUR de l'OACI.»;

3) Le point SERA.4005 est remplacé par le texte suivant:

«**SERA.4005 Teneur du plan de vol**

a) Le plan de vol contient toutes les informations que l'autorité compétente juge pertinentes en ce qui concerne les points suivants:

1) identification de l'aéronef;

2) règles de vol et type de vol;

3) nombre et type(s) d'aéronefs et catégorie de turbulence de sillage;

4) équipement de bord et possibilités;

5) aérodrome de départ ou site d'exploitation;

6) date et heure estimées de départ du poste de stationnement;

7) vitesse(s) de croisière;

8) niveau(x) de croisière;

9) route à suivre;

10) aérodrome de destination ou site d'exploitation et durée totale estimée;

11) aérodrome(s) de dégagement ou site(s) d'exploitation;

12) autonomie;

13) nombre total de personnes à bord;

14) équipement de secours et de survie, y compris le parachute BRS;

15) autres renseignements.

b) Pour les plans de vol transmis en cours de vol, les renseignements à fournir au sujet de l'aérodrome de départ ou du site d'exploitation sont l'indication de l'endroit où des renseignements complémentaires sur le vol peuvent être obtenus, au besoin. Par ailleurs, les renseignements à fournir au sujet de l'heure estimée de départ du poste de stationnement sont l'heure de passage au-dessus du premier point de la route concernée par le plan de vol.».

4) Le point SERA.4010 est remplacé par le texte suivant:

«**SERA.4010 Établissement du plan de vol**

a) Un plan de vol contient des renseignements, le cas échéant, sur les éléments concernés figurant au point SERA.4005 a) 1) à 11), en ce qui concerne la totalité de la route ou une partie de celle-ci pour laquelle le plan de vol est déposé.

b) Les exploitants d'aéronefs, les émetteurs de plans de vol et les organismes des services de la circulation aérienne suivant les instructions nécessaires visées au point SERA.4001 c) 1) i) se conforment aux exigences suivantes:

1) les instructions pour remplir le formulaire de plan de vol figurant à l'appendice 6;

2) toute contrainte identifiée dans les publications d'information aéronautique (AIP) pertinentes.

c) Les exploitants d'aéronefs, ou les agents agissant en leur nom, qui ont l'intention d'exploiter, dans l'espace aérien du ciel unique européen, une partie ou la totalité de la route conformément à l'IFR insèrent l'indicateur approprié pour les équipements aéronautiques disponibles à bord et leurs possibilités conformément au règlement d'exécution (UE) 2023/1770 (*) de la Commission dans l'élément pertinent du plan de vol, conformément au point SERA.4005 a) 4).

d) Les exploitants d'aéronefs non équipés conformément au règlement d'exécution (UE) 2023/1770 qui ont l'intention d'opérer dans l'espace aérien du ciel unique européen insèrent l'indicateur approprié pour les équipements aéronautiques disponibles à bord et leurs possibilités, ainsi que toute dérogation éventuelle dans les éléments pertinents du plan de vol, conformément aux points SERA.4005 a) 4) et SERA.4005 a) 15) respectivement. Le plan de vol contient en outre des renseignements, le cas échéant, sur tous les autres éléments de la liste ci-dessus lorsque l'autorité compétente le prescrit ou lorsque cela est jugé nécessaire pour une autre raison par la personne qui dépose le plan de vol.

(*) Règlement d'exécution (UE) 2023/1770 de la Commission du 12 septembre 2023 établissant des dispositions concernant les équipements des aéronefs requis pour l'utilisation de l'espace aérien du ciel unique européen et les règles d'exploitation relatives à l'utilisation de l'espace aérien du ciel unique européen et abrogeant le règlement (CE) nº 29/2009 et les règlements d'exécution (UE) nº 1206/2011, (UE) nº 1207/2011 et (UE) nº 1079/2012 (JO L 228 du XX.9.2023, p. 39).».

5) Le point SERA.4013 suivant est inséré:

«**SERA.4013 Acceptation du plan de vol**

a) Le gestionnaire de réseau, pour la partie de la route exploitée conformément à l'IFR, et le bureau de piste des services de la circulation aérienne prennent les mesures nécessaires pour s'assurer que, lorsqu'un plan de vol est reçu ou lorsque des modifications sont apportées à celui-ci, il est:

1) conforme aux conventions relatives au format et aux données applicables;

2) complet et, dans la mesure du possible, exact;

3) si besoin est, acceptable pour les services de la circulation aérienne; et

4) accepté, ou les modifications apportées à celui-ci sont également acceptées, ce qui est indiqué à l'émetteur du plan de vol.

b) Les organismes ATC fournissent au gestionnaire de réseau toute modification nécessaire d'un plan de vol ayant une incidence sur les éléments liés à la route ou au niveau de vol énumérés au point SERA.4005 a) 1) à 10) et qui pourraient affecter la sécurité de la conduite d'un vol, pour les plans de vol et les messages d'actualisation associés qui lui ont été transmis précédemment par le gestionnaire de réseau. Aucune autre modification ou annulation d'un plan de vol ne peut être faite par une unité ATC pendant la phase préalable au vol sans coordination avec l'exploitant de l'aéronef.

c) Le gestionnaire de réseau communique à tous les organismes ATS concernés le plan de vol accepté et toute modification, acceptée pendant la phase préalable au vol, portant sur les éléments énumérés au point SERA.4005 a) 1) à 10), du plan de vol et des messages d'actualisation associés.

d) Le gestionnaire de réseau communique à l'exploitant d'aéronef toute modification nécessaire du plan de vol effectuée pendant la phase préalable au vol, ayant une incidence sur les éléments énumérés au point SERA.4005 a) 1) à 10) relatifs à la route ou au niveau de vol qui pourraient affecter la sécurité de la conduite d'un vol, pour les plans de vol et les messages d'actualisation associés reçus précédemment.

e) L'émetteur d'un plan de vol, lorsqu'il ne s'agit pas de l'exploitant de l'aéronef ou du pilote, doit assurer que les conditions d'acceptation d'un plan de vol ainsi que toutes les modifications nécessaires de ces conditions, notifiées par le gestionnaire de réseau pour la partie de vol opérée conformément à l'IFR, ou par les bureaux de piste des services de la circulation aérienne, soient communiquées à l'exploitant de l'aéronef ou au pilote qui a soumis le plan de vol.

f) L'exploitant de l'aéronef doit assurer que les conditions d'acceptation d'un plan de vol et toutes les modifications nécessaires de ces conditions, notifiées par le gestionnaire de réseau ou le bureau de piste des services de la circulation aérienne à l'émetteur du plan de vol, soient prises en compte dans l'exécution du vol prévu et communiquées au pilote.

g) L'exploitant de l'aéronef doit assurer que, préalablement à l'exécution du vol, le contenu du plan de vol rende correctement compte des objectifs opérationnels.

h) Le gestionnaire de réseau traite et diffuse les informations sur la capacité d'utiliser l'espacement entre canaux de 8,33 kHz reçues dans les plans de vol.

i) Les règles énoncées aux points a) à h) ne s'appliquent pas dans l'espace aérien du ciel unique européen qui ne fait pas partie de la région EUR de l'OACI.».

6) Le point SERA.4015 est remplacé par le texte suivant:

«**SERA.4015 Modifications du plan de vol**

a) Toutes les modifications apportées à un plan de vol déposé en vue d'un vol IFR, ou d'un vol VFR effectué en tant que vol contrôlé, sont signalées:

1) au cours de la phase préalable au vol, au gestionnaire de réseau pour les vols destinés à être exploités conformément à l'IFR pour une partie ou la totalité de la route, et aux bureaux de piste des services de la circulation aérienne dès que possible;

2) pendant le vol, sous réserve des dispositions du point SERA.8020 b), à l'organisme compétent des services de la circulation aérienne.

Dans le cas des autres vols VFR, toute modification importante apportée à un plan de vol est signalée dès que possible à l'organisme compétent des services de la circulation aérienne.

b) En cas de retard de 30 minutes supérieur à l'heure estimée de départ du poste de stationnement pour un vol contrôlé ou de retard d'une heure pour un vol non contrôlé pour lequel un plan de vol a été soumis, le plan de vol est modifié ou un nouveau plan de vol soumis, et l'ancien plan de vol est annulé, selon le cas. Pour tout vol effectué conformément à l'IFR, les retards de plus de 15 minutes sont communiqués au gestionnaire de réseau.

c) En cas de modification de l'équipement de l'aéronef et de son état de capacité pour un vol, les exploitants d'aéronefs ou les agents qui agissent en leur nom envoient un message de modification au gestionnaire de réseau ou aux bureaux de piste des services de la circulation aérienne, l'indicateur approprié étant inséré dans l'élément pertinent du formulaire relatif au plan de vol.

d) Si les renseignements fournis avant le départ au sujet de l'autonomie et du nombre total de personnes à bord sont devenus erronés au moment du départ, ce fait constitue une modification importante au plan de vol et est, à ce titre, signalé.

e) Les règles énoncées aux points a) à d) ne s'appliquent pas dans l'espace aérien du ciel unique européen qui ne fait pas partie de la région EUR de l'OACI.».

7) La section 15 suivante est ajoutée:

«*SECTION 15*

Procédures de communication contrôleur-pilote par liaison de données (CPDLC)

SERA.15001 Ouverture de la liaison de données et échec de l'ouverture de la liaison de données

a) L'adresse de connexion associée à un organisme des services de la circulation aérienne est publiée dans les publications nationales d'information aéronautique (AIP).

b) Dès réception d'une demande valide d'ouverture de liaison de données émanant d'un aéronef approchant ou se trouvant à l'intérieur de la zone de service de liaison de données, l'organisme des services de la circulation aérienne accepte la demande et, s'il est en mesure de la mettre en corrélation avec un plan de vol, établit une connexion avec l'aéronef.

c) Le prestataire de services de la circulation aérienne établit des procédures pour remédier, dès que possible, aux échecs d'ouverture de liaison de données.

d) L'exploitant d'aéronef établit des procédures pour remédier, dès que possible, aux échecs d'ouverture de liaison de données.

SERA.15005 Établissement de la CPDLC

a) La CPDLC est établie suffisamment à l'avance pour que l'aéronef puisse communiquer avec l'organisme compétent de contrôle de la circulation aérienne.

b) Les informations concernant le moment et, le cas échéant, le lieu où les systèmes aériens ou au sol devraient établir des CPDLC sont publiées dans des circulaires ou des publications d'information aéronautique.

c) Le pilote doit être en mesure d'identifier l'organisme de contrôle de la circulation aérienne qui fournit le service de contrôle de la circulation aérienne à tout moment au cours de la fourniture du service.

SERA.15010 Transfert de CPDLC

a) Lorsque la CPDLC est transférée, le transfert de la communication vocale et de la CPDLC commence simultanément.

b) Lorsqu'un aéronef est transféré d'un organisme de contrôle de la circulation aérienne où la CPDLC est disponible vers un organisme de contrôle de la circulation aérienne où la CPDLC n'est pas disponible, la terminaison de la CPDLC commence parallèlement au transfert de la communication vocale.

c) Le contrôleur de la circulation aérienne est informé de toute tentative de transfert de CPDLC entraînant un changement d'autorité en matière de données s'il existe des messages de liaison de données pour lesquels aucune réponse de clôture n'a été reçue. Lorsque le contrôleur de la circulation aérienne décide de transférer l'aéronef sans recevoir de réponses du pilote au(x) message(s) montant(s) en suspens, il doit normalement revenir à la communication vocale afin de lever toute ambiguïté associée au(x) message(s) montant(s) en suspens.

SERA.15015 Composition des messages CPDLC

a) Le texte des messages CPDLC est composé dans un format de message standard, en langage clair ou en abréviations et codes. Il convient d'éviter le langage clair lorsque la longueur du texte peut être réduite au moyen d'abréviations et de codes appropriés. Les mots et expressions non essentiels, tels que les formules de politesse, ne doivent pas être utilisés.

b) Le contrôleur de la circulation aérienne et le pilote composent les messages CPDLC à l'aide d'éléments de message standard, d'éléments de messages textuels libres ou d'une combinaison des deux. L'utilisation d'éléments de messages textuels libres par les contrôleurs de la circulation aérienne ou les pilotes doit être évitée.

c) Lorsque l'ensemble de messages CPDLC mis en œuvre ne prévoit pas de circonstances particulières, l'autorité compétente peut déterminer, en consultation avec les exploitants et les autres prestataires de services de la circulation aérienne, qu'il est acceptable d'utiliser des éléments de messages textuels libres. Dans ce cas, l'autorité compétente concernée définit le format d'affichage, l'utilisation prévue et les attributs pour chaque élément de message textuel libre.

d) La composition d'un message CPDLC ne doit pas dépasser cinq éléments de message, dont deux seulement peuvent contenir la variable d'autorisation de route.

e) Composition de messages CPDLC à plusieurs éléments:

1) Lorsqu'un message CPDLC à plusieurs éléments nécessite une réponse, la réponse s'applique à tous les éléments du message.

2) Lorsqu'un message d'autorisation à élément unique ou une partie quelconque d'un message d'autorisation à plusieurs éléments ne peut être respecté, le pilote doit envoyer une réponse "UNABLE" pour l'ensemble du message.

3) Le contrôleur répond par un message "UNABLE" qui s'applique à tous les éléments de la demande lorsque aucun élément d'une demande d'autorisation à un ou plusieurs éléments ne peut être approuvé. Les autorisations en cours ne doivent pas être communiquées à nouveau.

4) Lorsqu'une demande d'autorisation à plusieurs éléments ne peut être satisfaite que partiellement, le contrôleur répond par un message "UNABLE" s'appliquant à tous les éléments du message de la demande et, le cas échéant, inclut une raison et/ou des informations sur le délai probable d'autorisation.

5) Lorsque tous les éléments d'une demande d'autorisation à un ou plusieurs éléments peuvent être approuvés, le contrôleur répond par des autorisations correspondant à chaque élément de la demande. Cette réponse doit consister en un seul message montant.

6) Lorsqu'un message CPDLC contient plusieurs éléments et que l'attribut de réponse pour le message est "Y", lorsqu'il est utilisé, le message de réponse unique doit contenir le nombre de réponses correspondant dans le même ordre.

SERA.15020 Réponses aux messages CPDLC

a) Sauf indication contraire de l'autorité compétente, la lecture vocale des messages CPDLC n'est pas requise.

b) Lorsqu'un contrôleur ou un pilote communique via la CPDLC, la réponse se fait normalement via la CPDLC, sauf s'il est nécessaire de corriger le message CPDLC. Lorsqu'un contrôleur ou un pilote communique vocalement, la réponse se fait normalement vocalement.

SERA.15025 Correction des messages CPDLC

a) Lorsqu'une correction d'un message CPDLC est jugée nécessaire ou lorsque le contenu d'un tel message doit être clarifié, le contrôleur de la circulation aérienne et le pilote utilisent les moyens les plus appropriés disponibles pour transmettre les informations correctes ou fournir les éclaircissements nécessaires.

b) Lorsque la communication vocale est utilisée pour corriger un message CPDLC pour lequel aucune réponse opérationnelle n'a encore été reçue, la transmission vocale du contrôleur ou du pilote doit être précédée de la phrase suivante: "DISREGARD CPDLC (type de message) MESSAGE, BREAK" — suivie de l'autorisation, de l'instruction, de l'information ou de la demande correcte.

c) Lors de la référence et de l'identification du message CPDLC à ignorer, il convient de faire preuve de prudence dans sa formulation afin d'éviter toute ambiguïté dans la correction de l'autorisation, de l'instruction, de l'information ou de la demande à communiquer.

d) Si un message CPDLC nécessitant une réponse opérationnelle est ensuite négocié vocalement, une réponse appropriée de clôture du message CPDLC doit être envoyée pour assurer une synchronisation adéquate du dialogue CPDLC. Cela peut se faire soit en donnant vocalement au destinataire du message l'instruction explicite de clore le dialogue, soit en permettant au système de clore automatiquement le dialogue.

SERA.15030 Procédures de communication par liaison de données du contrôleur en cas d'urgence, de danger et de défaillance des équipements CPDLC

a) Lorsqu'un contrôleur de la circulation aérienne ou un pilote est averti qu'un seul message de communication contrôleur-pilote par liaison de données a échoué, le contrôleur de la circulation aérienne ou le pilote prend l'une des mesures suivantes, selon le cas:

1) confirmer vocalement les mesures qui seront prises en ce qui concerne le dialogue concerné, en faisant précéder l'information de la phrase suivante: "CPDLC MESSAGE FAILURE";

2) par l'intermédiaire de la communication par liaison de données, émettre à nouveau le message de communication contrôleur-pilote par liaison de données qui a échoué.

b) Les contrôleurs de la circulation aérienne qui sont tenus de transmettre à toutes les stations susceptibles de les intercepter des informations concernant une défaillance totale du système de communication au sol contrôleur-pilote par liaison de données devraient faire précéder cette transmission de l'appel général: "ALL STATIONS CPDLC FAILURE" — suivi de l'identification de la station appelante.

c) En cas d'échec de la communication pilote-contrôleur par liaison de données et de reprise de la communication vocalement, tous les messages CPDLC en suspens sont considérés comme n'ayant pas été transmis et l'ensemble du dialogue comprenant les messages en suspens est recommencé vocalement.

d) Lorsque la communication contrôleur-pilote par liaison de données échoue mais est rétablie avant le passage à la communication vocale, tous les messages en suspens sont considérés comme n'ayant pas été transmis et l'ensemble du dialogue contenant les messages en suspens est recommencé via la CPDLC.

SERA.15035 Arrêt intentionnel du système CPDLC

a) Lorsqu'un arrêt du réseau de communications ou du système au sol CPDLC est prévu, un NOTAM est publié afin d'informer toutes les parties concernées de la période d'arrêt et, le cas échéant, des détails des fréquences de communication vocale à utiliser.

b) Les aéronefs en communication avec les organismes ATC sont informés vocalement ou via la CPDLC de toute perte imminente du service CPDLC.

SERA.15040 Interruption de l'utilisation des demandes CPDLC

a) Lorsqu'un contrôleur demande à toutes les stations ou à un vol spécifique d'éviter d'envoyer des demandes CPDLC pour une durée limitée, la phrase suivante est utilisée: [(indicatif d'appel) ou ALL STATIONS) STOP SENDING CPDLC REQUESTS [UNTIL ADVISED] [(motif)].

b) La reprise de l'utilisation normale de la CPDLC est signalée au moyen de la phrase suivante: [(indicatif d'appel) or ALL STATIONS) RESUME NORMAL CPDLC OPERATIONS.

SERA.15045 Utilisation de la CPDLC en cas de défaillance de la communication vocale air-sol

L'existence d'une connexion CPDLC entre un organisme des services de la circulation aérienne et un aéronef ne devrait pas empêcher le pilote et le contrôleur de la circulation aérienne concernés de lancer et d'exécuter toutes les actions requises en cas de défaillance de la communication vocale air-sol.

SERA.15050 Essai de la CPDLC

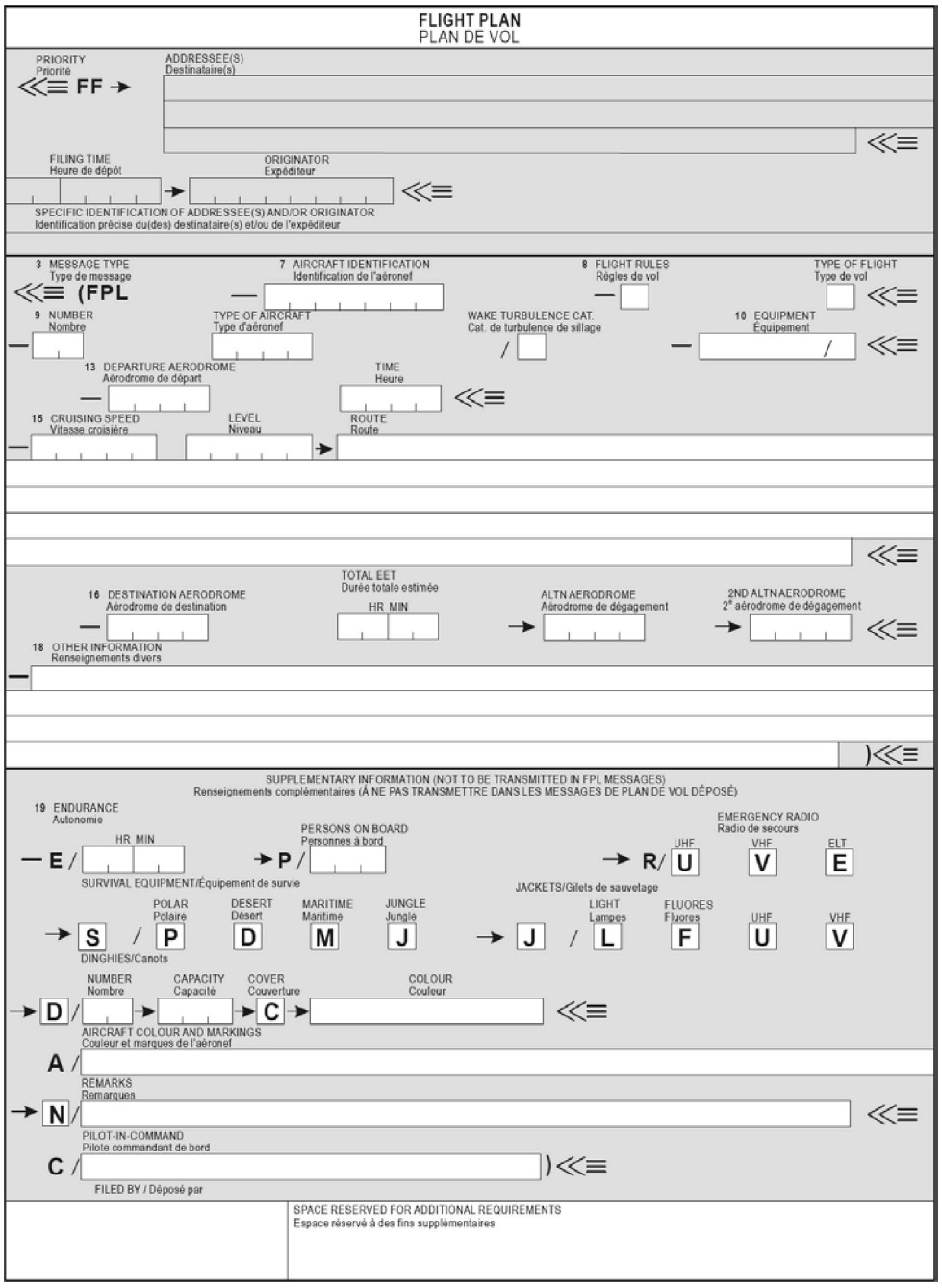
Lorsque l'essai de CPDLC avec un aéronef est susceptible d'affecter les services de la circulation aérienne fournis à l'aéronef, la coordination est effectuée avant cet essai.».

8) L'appendice 6 suivant est ajouté:

«*Appendice 6*

ÉTABLISSEMENT DU PLAN DE VOL

1. **Modèle de formulaire de plan de vol OACI**



2. **Instructions pour remplir le formulaire de plan de vol**

2.1. Généralités

Suivre avec précision les formats imposés et la façon d'indiquer les données.

Commencer à inscrire les données dans le premier espace prévu à cette fin. S'il y a plus d'espaces qu'il n'en faut, laisser vides les espaces inutilisés.

Toutes les heures doivent être en format UTC (4 chiffres).

Indiquer toutes les durées estimées (EET) par 4 chiffres (heures et minutes).

La partie grisée précédant l'élément 3 doit être remplie par les services ATS et COM, sauf si la responsabilité d'émettre les messages de plan de vol a été déléguée.

2.2. Instructions pour inscrire les données des services de la circulation aérienne (ATS)

Remplir les éléments 7 à 18 et, si l'autorité compétente l'exige ou si cela est jugé nécessaire, l'élément 19 de la façon indiquée ci-dessous.

INSCRIRE l'une des identifications de l'aéronef suivantes (7 caractères alphanumériques au maximum, sans trait d'union ni signe):

a) l'indicatif de l'OACI désignant l'exploitant de l'aéronef suivi du numéro de vol (p. ex., KLM511, NGA213, JTR25); en radiotéléphonie, l'indicatif d'appel devant être utilisé par l'aéronef consistera en l'indicatif téléphonique de l'OACI pour l'exploitant suivi du numéro de vol (p. ex., KLM511, NIGERIA213, JESTER25); ou

b) la marque de nationalité ou la marque commune et la marque d'immatriculation de l'aéronef (p. ex., EIAKO, 4XBCD, N2567GA):

1) en radiotéléphonie, l'indicatif d'appel devant être utilisé par l'aéronef consistera uniquement en cette identification (p. ex., CGAJS), ou sera précédé par l'indicatif téléphonique de l'OACI assigné à l'exploitant de l'aéronef (p. ex., BLIZZARD CGAJS);

2) lorsque l'aéronef n'est pas équipé de radio.

Règles de vol

INSCRIRE l'une des lettres suivantes pour indiquer la catégorie de règles de vol que le pilote compte appliquer:

I – s'il est prévu que le vol se déroule entièrement en régime IFR;

V – s'il est prévu que le vol se déroule entièrement en régime VFR;

Y – si le vol débute en régime IFR et que, par la suite, les règles de vol changent une ou plusieurs fois; ou

Z – si le vol débute en régime VFR et que, par la suite, les règles de vol changent une ou plusieurs fois.

Préciser dans l'élément 15 le ou les points où un changement de règles de vol est prévu.

Type de vol

INSCRIRE l'une des lettres suivantes pour indiquer le type de vol lorsque l'autorité compétente l'exige:

S – pour service aérien régulier;

N – pour opérations aériennes non régulières;

G – pour aviation générale;

M – pour militaire;

X – pour autre que les catégories définies ci-dessus.

Préciser le type de vol après l'indicateur "STS" dans l'élément 18, ou, lorsqu'il est nécessaire d'indiquer une autre raison pour motiver un traitement particulier de la part des services ATS, indiquer la raison après l'indicateur "RMK" dans l'élément 18.

Nombre d'aéronefs (1 ou 2 caractères)

INSCRIRE le nombre d'aéronefs, s'il y en a plus d'un.

Type d'aéronef (2 à 4 caractères)

INSCRIRE l'indicatif approprié tel qu'il figure dans le Doc 8643 — Indicatifs de types d'aéronef de l'OACI, OU, si aucun indicatif n'a été assigné ou dans le cas de vols de formation comprenant plus d'un type, INSCRIRE "ZZZZ" et préciser dans l'élément 18 (le nombre et) le ou les types d'aéronefs précédés de "TYP/".

Catégorie de turbulence de sillage (1 caractère)

INSCRIRE une barre oblique suivie d'une des lettres suivantes pour indiquer la catégorie de turbulence de sillage de l'aéronef:

J – SUPER GROS-PORTEUR, pour indiquer un type d'aéronef figurant comme tel dans le Doc 8643 - Indicatifs de types d'aéronef de l'OACI, dernière édition;

H – GROS-PORTEUR, pour indiquer un type d'aéronef ayant une masse maximale certifiée au décollage égale ou supérieure à 136 000 kg, à l'exception des types d'aéronefs énumérés dans la catégorie "SUPER GROS-PORTEUR" (J) dans le Doc 8643 de l'OACI;

M – MOYEN TONNAGE, pour indiquer un type d'aéronef ayant une masse maximale certifiée au décollage inférieure à 136 000 kg mais supérieure à 7 000 kg;

L – FAIBLE TONNAGE, pour indiquer un type d'aéronef ayant une masse maximale certifiée au décollage inférieure ou égale à 7 000 kg.

Les possibilités comprennent les éléments suivants:

c) équipement nécessaire présent à bord et en état de fonctionner;

d) équipement et possibilités correspondant aux qualifications de l'équipage de conduite; et

e) le cas échéant, autorisation de l'autorité compétente.

Équipement et possibilités de radiocommunication, de navigation et d'aide à l'approche

INSCRIRE l'une des lettres suivantes:

N – si aucun équipement COM/NAV/aide à l'approche n'est transporté à bord de l'aéronef pour la route prévue ou si l'équipement est hors d'usage; ou

S – si l'équipement de base COM/NAV/aide à l'approche est transporté à bord de l'aéronef pour la route prévue et en bon état de fonctionnement; et/ou

INSCRIRE une ou plusieurs des lettres suivantes pour indiquer l'équipement COM/NAV/aide à l'approche en bon état de fonctionnement et les possibilités disponibles:

A	Système d'atterrissage GBAS	**J7**	CPDLC FANS 1/A SATCOM (Iridium)
B	LPV (APV avec SBAS)	**K**	MLS
C	Loran C	**L**	ILS
D	DME	**M1**	ATC SATVOICE (INMARSAT)
E1	FMC WPR ACARS	**M2**	ATC SATVOICE (MTSAT)
E2	D-FIS ACARS	**M3**	ATC SATVOICE (Iridium)
E3	PDC ACARS	**O**	VOR

G	GNSS. S'il est prévu d'effectuer une partie du vol en régime IFR, la lettre désigne les récepteurs GNSS conformes à l'annexe 10, volume I, de l'OACI.
H	HF RTF
I	Navigation par inertie
J1	CPDLC ATN VDL Mode 2
J2	CPDLC FANS 1/A HFDL
J3	CPDLC FANS 1/A VDL Mode A
J4	CPDLC FANS 1/A VDL Mode 2
J5	CPDLC FANS 1/A SATCOM (INMARSAT)
J6	CPDLC FANS 1/A SATCOM (MTSAT)
P1	CPDLC RCP 400
P2	CPDLC RCP240
P3	SATVOICE RCP 400
P4-P9	Réservées au RCP
R	Approuvé PBN
T	TACAN
U	UHF RTF
V	VHF RTF
W	Approuvé RVSM
X	Approuvé MNPS
Y	VHF avec possibilité d'espacement 8,33 kHz entre les canaux
Z	Autres équipements se trouvant à bord ou autres possibilités

Les caractères alphanumériques ne figurant pas ci-dessus sont réservés.

Équipement et possibilités de surveillance

INSCRIRE la lettre **N** s'il n'y a pas d'équipement de surveillance à bord correspondant à la route à suivre, ou si l'équipement n'est pas en état de fonctionner;

OU

INSCRIRE un ou au maximum 20 des caractères suivants pour indiquer l'équipement et/ou les possibilités de surveillance en état de fonctionner qui se trouvent à bord:

SSR modes A et C

A – Transpondeur — mode A (4 chiffres — 4 096 codes)

C – Transpondeur — mode A (4 chiffres — 4 096 codes) et mode C

SSR mode S

E – Transpondeur — mode S, avec possibilité de transmission de l'identification de l'aéronef, de l'altitude-pression et de squitters longs (ADS-B)

H – Transpondeur — mode S, avec possibilité de transmission de l'identification de l'aéronef et de l'altitude-pression et possibilité de surveillance enrichie

I – Transpondeur — mode S, avec possibilité de transmission de l'identification de l'aéronef, mais non de l'altitude-pression

L – Transpondeur — mode S, avec possibilité de transmission de l'identification de l'aéronef, de l'altitude-pression et de squitters longs (ADS-B) et possibilité de surveillance enrichie

P – Transpondeur — mode S, avec possibilité de transmission de l'altitude-pression, mais non de l'identification de l'aéronef

S – Transpondeur — mode S, avec possibilité de transmission de l'altitude-pression et de l'identification de l'aéronef

X – Transpondeur — mode S, sans possibilité de transmission ni de l'identification de l'aéronef ni de l'altitude-pression

ADS-B

B1 – ADS-B avec possibilité ADS-B émission 1 090 MHz spécialisée

B2 – ADS-B avec possibilité ADS-B émission et réception 1 090 MHz spécialisée

U1 – possibilité ADS-B émission utilisant l'UAT

U2 – possibilité ADS-B émission et réception utilisant l'UAT

V1 – possibilité ADS-B émission utilisant la VDL mode 4

V2 – possibilité ADS-B émission et réception utilisant la VDL mode 4

ADS-C

D1 – ADS-C avec possibilités FANS 1/A

G1 – ADS-C avec possibilités ATN

Les caractères alphanumériques ne figurant pas ci-dessus sont réservés.

INSCRIRE les 4 caractères de l'indicateur d'emplacement de l'OACI de l'aérodrome de départ, conformément au Doc 7910 — *Indicateurs d'emplacement de l'OACI*;

OU, si aucun indicateur d'emplacement n'a été assigné,

INSCRIRE ZZZZ et PRÉCISER dans l'élément 18:

— le nom et l'emplacement de l'aérodrome précédés de "DEP/", ou

— le premier point de la route ou la radioborne précédé(e) de "DEP/" si l'aéronef n'a pas décollé d'un aérodrome;

OU, — – si le plan de vol est reçu d'un aéronef en vol,

INSCRIRE AFIL et PRÉCISER, dans l'élément 18, les 4 caractères de l'indicateur d'emplacement de l'OACI désignant l'organisme ATS à partir duquel des données de plan de vol supplémentaires peuvent être obtenues, précédés de "DEP/".

PUIS, SANS ESPACE,

INSCRIRE, pour un plan de vol soumis avant le départ, l'heure estimée de départ du poste de stationnement (EOBT) ou, pour un plan de vol reçu d'un aéronef en vol, l'heure réelle ou estimée de passage au-dessus du premier point de la route concernée par le plan de vol.

INSCRIRE la *vitesse initiale de croisière* telle qu'elle est décrite au point a) et le *niveau initial de croisière* tel qu'il est décrit au point b), sans espace entre les deux.

PUIS, après la flèche, INSCRIRE la description de la route telle qu'elle figure au point c).

a) *Vitesse de croisière (5 caractères au maximum)*

INSCRIRE la *vitesse vraie* pour la première partie ou la totalité du temps de vol de croisière, sous l'une des formes suivantes:

en kilomètres-heure, exprimée par un "K" suivi de 4 chiffres (p. ex., K0830);

en nœuds, exprimée par un "N" suivi de 4 chiffres (p. ex., N0485); ou

en nombre de Mach vrai, lorsque l'autorité compétente l'exige, au centième d'unité Mach le plus près, exprimée par un "M" suivi de 3 chiffres (p. ex., M082).

b) *Niveau de croisière (5 caractères au maximum)*

INSCRIRE le niveau de croisière prévu pour la première partie ou la totalité de la route prévue, sous l'une des formes suivantes:

niveau de vol, exprimé par un "F" suivi de 3 chiffres (p. ex., F085, F330);

niveau métrique standard *en dizaines de mètres*, exprimé par un "S" suivi de 4 chiffres (p. ex., S1130), lorsque l'autorité compétente l'exige;

altitude en centaines de pieds, exprimée par un "A" suivi de 3 chiffres (p. ex., A045, A100);

altitude en dizaines de mètres, exprimée par un "M" suivi de 4 chiffres (p. ex., M0840); ou

pour les vols VFR non contrôlés, les lettres "VFR".

c) *Route (y compris les changements de vitesse, de niveau et/ou de règles de vol)*

Vols le long des routes ATS désignées

INSCRIRE si l'aérodrome de départ est situé sur la route ATS ou est relié à celle-ci, l'indicatif de la route ATS initiale,

OU, si l'aérodrome de départ n'est pas situé sur la route ATS ou n'est pas relié à celle-ci, les lettres "DCT" suivies du point de jonction avec la route ATS initiale, lui-même suivi de l'indicatif de la route ATS.

PUIS

INSCRIRE chaque point à partir duquel soit un changement de vitesse et/ou de niveau, soit un changement de route ATS et/ou un changement de règles de vol est prévu,

CHAQUE POINT ÉTANT SUIVI

de l'indicatif du tronçon de route ATS suivant, même s'il est identique à l'indicatif précédent,

OU, si le vol vers le point suivant est effectué à l'extérieur d'une route désignée, des lettres "DCT", à moins que les deux points ne soient définis par des coordonnées géographiques.

Vols à l'extérieur des routes ATS désignées

INSCRIRE les points normalement à moins de 30 minutes de temps de vol ou ceux espacés de 370 km (200 NM), y compris chaque point auquel un changement de vitesse ou de niveau, un changement de route ou un changement de règles de vol est prévu,

OU, lorsque l'autorité ou les autorités compétentes l'exigent,

DÉFINIR la route des vols effectués principalement dans le sens est-ouest, entre le 70°N et le 70°S, qui est composée par des points significatifs formés par les intersections de demi-degrés ou de degrés entiers de latitude avec des méridiens espacés à des intervalles de 10° de longitude. En ce qui concerne les vols effectués à l'extérieur de ces latitudes, les routes doivent être définies par les points significatifs qui sont formés par l'intersection des parallèles et des méridiens, normalement espacés de 20° de longitude. La distance entre les points significatifs ne doit, si possible, pas dépasser 1 heure de temps de vol. Au besoin, des points significatifs supplémentaires doivent être établis.

Pour les vols effectués principalement dans le sens nord-sud, définir les routes par des points significatifs formés par l'intersection de degrés entiers de longitude avec des parallèles spécifiés qui ont 5° d'intervalle.

INSCRIRE "DCT" entre les points successifs à moins que les deux points soient définis par des coordonnées géographiques ou par relèvement et distance.

EMPLOYER UNIQUEMENT les conventions (1) à (5) ci-après et SÉPARER chaque sous-élément par un espace.

(1) ATS route (2 to 7 characters)

[Route ATS (2 à 7 caractères)]

L'indicatif codé assigné à la route ou au tronçon de route, y compris, lorsque nécessaire, l'indicatif codé assigné à la route de départ ou d'arrivée normalisée (p. ex., BCN1, BI, R14, UB10, KODAP2A).

(2) Significant point (2 to 11 characters)

[Point significatif (2 à 11 caractères)]

L'indicatif codé (2 à 5 caractères) assigné au point (p. ex., LN, MAY, HADDY),

ou, si aucun indicatif codé n'a été assigné, une des façons suivantes:

— Degrés seulement (7 caractères):

2 chiffres décrivant la latitude en degrés, suivis par "N" (Nord) ou "S" (Sud), suivi par 3 chiffres décrivant la longitude en degrés, suivi par "E" (Est) ou "W" (Ouest). Les nombres sont à compléter au besoin par des zéros, p. ex., 46N078 W.

— Degrés et minutes (11 caractères):

4 chiffres indiquant la latitude en degrés, dizaines de minutes et minutes suivis de la lettre "N" (Nord) ou "S" (Sud), puis 5 chiffres indiquant la longitude en degrés, dizaines de minutes et minutes suivis de la lettre "E" (Est) ou "W" (Ouest). Les nombres sont à compléter au besoin par des zéros, p. ex., 4620N07805 W.

— Relèvement et distance à partir d'un point de référence:

l'identification d'un point de référence, suivi du relèvement du point sous la forme de 3 chiffres donnant les degrés magnétiques, puis la distance à partir du point sous la forme de 3 chiffres exprimée en milles marins. Dans les régions de latitude élevée où, de l'avis de l'autorité compétente, il est impossible en pratique d'utiliser les degrés magnétiques comme référence, les degrés vrais peuvent être utilisés. Les nombres sont à compléter au besoin par des zéros, p. ex., un point de 180° magnétique à une distance de 40 NM du VOR "DUB" devrait être inscrit ainsi: "DUB180040".

(3) Change of speed or level (maximum 21 characters)

[Changement de vitesse ou de niveau (maximum 21 caractères)]

Le point auquel un changement de vitesse (de 5 % de la TAS ou 0,01 Mach ou plus) ou un changement de niveau est prévu, exprimé exactement comme au point 2) ci-dessus, suivi d'une barre oblique puis de la vitesse de croisière et du niveau de croisière, exprimés exactement comme aux points a) et b) ci-dessus, sans espace entre les deux, même lorsque seulement une de ces valeurs est modifiée.

Exemples: LN/N0284A045

MAY/N0305Fl80

HADDY/N0420F330

4602N07805 W/N0500F350

46N078 W/M082F330

DUB180040/N0350M0840

(4) Change of flight rules (maximum 3 characters)

[Changement de règles de vol (maximum 3 caractères)]

Le point auquel le changement de règles de vol est prévu, exprimé exactement comme au point 2) ou 3) ci-dessus, selon le cas, suivi d'un espace et l'une des inscriptions suivantes:

VFR si d'IFR à VFR

IFR si de VFR à IFR

Exemples: LN VFR

LN/N0284A050 IFR

(5) Cruise climb (maximum 28 characters)

[Croisière ascendante (maximum 28 caractères)]

La lettre "C" suivie d'une barre oblique; PUIS le point auquel il est prévu de commencer la croisière ascendante, exprimé exactement comme au point 2) ci-dessus, suivi d'une barre oblique; PUIS la vitesse à maintenir durant la croisière ascendante, exprimée exactement comme au point a) ci-dessus, suivi des deux niveaux définissant la couche à occuper durant la croisière ascendante, chaque niveau étant exprimé exactement comme au point b) ci-dessus, ou le niveau au-dessus duquel la croisière ascendante est prévue, suivi des lettres "PLUS", sans espace entre les deux.

Exemples: C/48N050 W/M082F290F350

C/48N050 W/M082F290PLUS

C/52N050 W/M220F580F620

Aérodrome de destination et durée totale estimée (8 caractères)

INSCRIRE les 4 caractères de l'indicateur d'emplacement de l'OACI désignant l'aérodrome de destination, conformément au Doc 7910 — Indicateurs d'emplacement de l'OACI,

OU, si aucun indicateur d'emplacement n'a été assigné,

INSCRIRE "ZZZZ" et PRÉCISER dans l'élément 18 le nom et l'emplacement de l'aérodrome précédé de "DEST/".

PUIS, SANS ESPACE,

INSCRIRE la durée totale estimée.

Aérodrome de dégagement à destination

INSCRIRE les 4 caractères de l'indicateur d'emplacement de l'OACI pour au plus deux aérodromes de dégagement à destination, conformément au Doc 7910, Indicateurs d'emplacement, séparés par un espace,

OU, si aucun indicateur d'emplacement n'a été assigné à l'aérodrome ou aux aérodromes de dégagement à destination,

INSCRIRE "ZZZZ" et PRÉCISER, dans l'élément 18, le nom et l'emplacement de l'aérodrome ou des aérodromes de dégagement à destination, précédés de "ALTN/".

Le trait d'union et la barre oblique ne devraient être utilisés que comme il est prescrit ci-dessous.

INSCRIRE "**0**" (zéro) si aucun autre renseignement n'est donné;

OU tout autre renseignement nécessaire dans l'ordre énuméré ci-après, sous la forme de l'indicateur approprié choisi parmi ceux qui sont définis ci-dessous, suivi d'une barre oblique et des renseignements à donner:

STS/ Raison du traitement spécial de la part des services ATS, p. ex., mission SAR, comme suit:

ALTRV: vol effectué conformément à une réservation d'altitude;

ATFMX: vol exempté des mesures ATFM par l'autorité compétente;

FFR: lutte incendie;

FLTCK: vérification en vol de l'étalonnage d'aides de navigation;

HAZMAT: vol transportant des marchandises dangereuses;

HEAD: vol avec statut "Chef d'État";

HOSP: vol sanitaire déclaré par les autorités médicales;

HUM: vol effectué dans le cadre d'une mission humanitaire;

MARSA: vol pour lequel la responsabilité de la séparation par rapport aux vols militaires incombe à un organisme militaire;

MEDEVAC: vol d'évacuation sanitaire (urgence vitale);

NONRVSM: vol sans capacités RVSM prévoyant d'utiliser un espace aérien RVSM;

SAR: vol participant à une mission de recherches et sauvetage;

STATE: vol participant à une opération des services militaires, de la douane ou de la police.

Les autres raisons de traitement spécial de la part des services ATS seront indiquées à la rubrique "RMK/".

PBN/ Précision des capacités RNAV et/ou RNP. Indiquer le plus grand nombre possible des descripteurs suivants qui s'appliquent au vol, jusqu'à un maximum de 8, soit 16 caractères au plus.

SPÉCIFICATIONS RNAV

A1	RNAV 10 (RNP 10)	**C1**	RNAV 2 tous capteurs permis
		C2	RNAV 2 GNSS
B1	RNAV 5 tous capteurs permis	**C3**	RNAV 2 DME/DME
B2	RNAV 5 GNSS	**C4**	RNAV 2 DME/DME/IRU
B3	RNAV 5 DME/DME		
B4	RNAV 5 VOR/DME	**D1**	RNAV 1 tous capteurs permis
B5	RNAV 5 INS ou IRS	**D2**	RNAV 1 GNSS
B6	RNAV 5 LORANC	**D3**	RNAV 1 DME/DME
		D4	RNAV 1 DME/DME/IRU

SPÉCIFICATIONS RNP

L1	RNP 4	**S1**	RNP APCH
		S2	RNP APCH avec baro-VNAV
O1	RNP 1 de base tous capteurs permis		
O2	RNP 1 de base GNSS	**T1**	RNP AR APCH avec RF (autorisation spéciale requise)
O3	RNP 1 de base DME/DME	**T2**	RNP AR APCH sans RF (autorisation spéciale requise)
O4	RNP 1 de base DME/DME/IRU		

Les combinaisons alphanumériques ne figurant pas ci-dessus sont réservées.

NAV/ Données significatives relatives à l'équipement de navigation, autres que celles précisées à la rubrique PBN/, exigées par l'autorité compétente.

Indiquer le renforcement GNSS à cette rubrique, en laissant un espace entre les méthodes de renforcement, p. ex., NAV/GBAS SBAS.

Indiquer EURPRNAV si l'aéronef approuvé P-RNAV s'appuie uniquement sur un système de positionnement VOR/DME.

COM/ Équipement ou possibilités de communications non précisés dans l'élément 10 a).

DAT/ Équipement ou possibilités de communications non précisés dans l'élément 10 a), ou indiquer "CPDLCX" pour signaler une exemption à l'obligation d'être équipé d'un système CPDLC-ATN-B1.

SUR/ Équipement ou possibilités de surveillance non précisés dans l'élément 10 b). Indiquer le plus grand nombre possible des spécifications RSP qui s'appliquent au vol, en utilisant un ou plusieurs indicatifs sans espace. Séparer les spécifications RSP par un espace. Exemple: RSP180 RSP400.

Inscrire EUADSBX, EUEHSX, EUELSX, ou une combinaison de ces groupes, pour signaler les exemptions à l'obligation d'être équipé de transpondeurs SSR mode S ou d'émetteurs ADS-B.

DEP/ Nom et emplacement de l'aérodrome de départ, si le groupe "ZZZZ" figure dans l'élément 13, ou de l'organisme ATS auprès duquel des données de plan de vol complémentaire peuvent être obtenues, si l'abréviation "AFIL" figure dans l'élément 13. En ce qui concerne les aérodromes non-inscrits dans les publications d'information aéronautique pertinentes, inscrire l'emplacement de l'aérodrome comme suit:

4 chiffres indiquant la latitude en degrés, dizaines de minutes et minutes suivis de la lettre "N" (Nord) ou "S" (Sud), puis 5 chiffres indiquant la longitude en degrés, dizaines de minutes et minutes suivis de la lettre "E" (Est) ou "W" (Ouest). Les nombres sont à compléter au besoin par des zéros, p. ex., 4620N07805 W (11 caractères).

OU, Relèvement et distance par rapport au point significatif le plus proche, comme suit:

l'identification d'un point significatif, suivi du relèvement du point sous la forme de 3 chiffres donnant les degrés magnétiques, puis la distance à partir du point sous la forme de 3 chiffres exprimée en milles marins. Dans les régions de latitude élevée où, de l'avis de l'autorité compétente, il est impossible en pratique d'utiliser les degrés magnétiques comme référence, les degrés vrais peuvent être utilisés. Les nombres sont à compléter au besoin par des zéros, p. ex., un point de 180° magnétique à une distance de 40 NM du VOR "DUB" devrait être inscrit ainsi: "DUB180040".

OU, Premier point de la route (nom ou LAT/LONG) ou radioborne, si l'aéronef n'a pas décollé d'un aérodrome.

DEST/ Nom et emplacement de l'aérodrome de destination, si le groupe "ZZZZ" figure dans l'élément 16. En ce qui concerne les aérodromes non-inscrits dans la publication d'information aéronautique pertinente, indiquer l'emplacement de l'aérodrome en fonction soit de la latitude et de la longitude, soit du relèvement à partir du point significatif le plus proche et de la distance par rapport à ce point, comme il est décrit à la rubrique DEP/ ci-dessus.

DOF/ 6 chiffres indiquant la date de départ du vol (sous la forme AAMMJJ, où AA représente l'année, MM le mois et JJ le jour).

REG/ Marque de nationalité ou marque commune et marque d'immatriculation de l'aéronef, si elle diffère de l'identification de l'aéronef indiquée dans l'élément 7.

EET/ Points significatifs ou limites de FIR et durées de vol estimées cumulatives à partir du décollage jusqu'à ces points ou limites de FIR, lorsque ces indications sont exigées en vertu d'accords régionaux de navigation aérienne ou par l'autorité compétente.

Exemples: EET/CAP0745 XYZ0830

EET/EINN0204

SEL/ Code SELCAL si l'aéronef est doté de l'équipement correspondant.

TYP/ Type ou types d'aéronefs, précédé(s) au besoin, sans espace, du ou des nombres d'aéronefs et séparés par un espace, si le groupe "ZZZZ" figure dans l'élément 9.

Exemple: TYP/2F15 5F5 3B2

CODE/ Adresse d'aéronef (exprimée sous la forme d'un code alphanumérique de 6 caractères hexadécimaux) si l'autorité compétente l'exige. Exemple: "F00001" est l'adresse d'aéronef la plus basse contenue dans le bloc spécifique administré par l'OACI.

DLE/ Retard ou attente en route. Indiquer le ou les points significatifs de la route où l'on prévoit qu'il se produira un retard, suivis de 4 chiffres indiquant en heures et minutes la durée du retard (hhmm).

Exemple: DLE/MDG0030

OPR/ Indicatif de l'OACI ou nom de l'exploitant d'aéronefs, s'il diffère de l'identification de l'aéronef donnée dans l'élément 7.

ORGN/ Adresse RSFTA de 8 lettres de l'expéditeur ou autres coordonnées appropriées, dans les cas où l'identification de l'émetteur du plan de vol risque de ne pas être facile à établir, si l'autorité compétente l'exige.

PER/ Renseignements sur les performances de l'aéronef, sous la forme d'une lettre unique telle qu'elle est précisée dans les Procédures pour les services de navigation aérienne — Exploitation technique des aéronefs (PANS-OPS, Doc 8168 de l'OACI), Volume I — Procédures de vol, si l'autorité compétente l'exige.

ALTN/ Nom de l'aérodrome ou des aérodromes de dégagement à destination, si le groupe "ZZZZ" figure dans l'élément 16. Dans le cas d'un aérodrome ne figurant pas dans la publication d'information aéronautique pertinente, indiquer l'emplacement de l'aérodrome en fonction soit de la latitude et de la longitude, soit du relèvement à partir du point significatif le plus proche et de la distance par rapport à ce point, comme il est décrit à la rubrique DEP/ ci-dessus.

RALT/ Indicateur d'emplacement de l'OACI de 4 lettres désignant l'aérodrome ou les aérodromes de dégagement en route, conformément au Doc 7910 — Indicateurs d'emplacement, ou nom de cet aérodrome ou ces aérodromes, si aucun indicatif n'a été attribué. Dans le cas d'un aérodrome ne figurant pas dans la publication d'information aéronautique pertinente, indiquer l'emplacement de l'aérodrome en fonction soit de la latitude et de la longitude, soit du relèvement à partir du point significatif le plus proche et de la distance par rapport à ce point, comme il est décrit à la rubrique DEP/ ci-dessus.

TALT/ Indicateur d'emplacement de l'OACI de 4 lettres de l'aérodrome ou des aérodromes de dégagement au décollage, conformément au Doc 7910 — Indicateurs d'emplacement, ou nom de cet ou ces aérodromes si aucun indicatif n'a été attribué. Dans le cas d'un aérodrome ne figurant pas dans la publication d'information aéronautique pertinente, indiquer l'emplacement de l'aérodrome en fonction soit de la latitude et de la longitude, soit du relèvement à partir du point significatif le plus proche et de la distance par rapport à ce point, comme il est décrit à la rubrique DEP/ ci-dessus.

RIF/ Détails sur la route menant au nouvel aérodrome de destination, suivis de l'indicateur d'emplacement de l'OACI de 4 lettres désignant l'aérodrome. La nouvelle route doit faire l'objet d'une modification d'autorisation en cours de vol.

Exemples: RIF/DTA HEC KLAX

RIF/ESP G94 CLA YPPH

RVR/ Portée visuelle de piste minimale exigée pour le vol, exprimée sous la forme de 3 chiffres.

RFP/ Nombre des plans de vol de remplacement soumis, sous la forme d'un "Q" suivi d'un chiffre indiquant l'itération du remplacement.

Exemples: RFP/Q2.

RMK/ Toute autre remarque en langage clair exigée par l'autorité compétente, ou jugée nécessaire.

Autonomie

Après E/ INSCRIRE un groupe de 4 caractères indiquant en heure(s) et en minute(s) l'autonomie en carburant.

Personnes à bord

Après P/ INSCRIRE le nombre total de personnes à bord (passagers et membres d'équipage) lorsque ce renseignement est exigé par l'autorité compétente. INSCRIRE "TBN" (à notifier) si le nombre total de personnes n'est pas connu au moment du dépôt du plan de vol.

Équipement de secours et de survie

R/ (RADIO)	BIFFER le "U" si la fréquence UHF 243,0 MHz n'est pas disponible. BIFFER le "V" si la fréquence VHF 121,5 MHz n'est pas disponible. BIFFER le "E" si l'émetteur de localisation d'urgence (ELT) n'est pas disponible.
S/ (ÉQUIPEMENT DE SURVIE)	BIFFER toutes les lettres si l'équipement de survie n'est pas à bord. BIFFER le "P" si l'équipement de survie pour les régions polaires n'est pas à bord. BIFFER le "D" si l'équipement de survie en région désertique n'est pas à bord. BIFFER le "M" si l'équipement de survie maritime n'est pas à bord. BIFFER le "J" si l'équipement pour la survie en jungle n'est pas à bord.
J/ (GILETS)	BIFFER toutes les lettres si aucun gilet de sauvetage n'est à bord. BIFFER le "L" si les gilets de sauvetage ne sont pas munis d'une lampe. BIFFER le "F" si les gilets de sauvetage ne sont pas munis de fluorescéine. BIFFER le "U" ou le "V" ou les deux (voir "R" ci-dessus) pour indiquer la capacité radio du gilet, s'il y a lieu.
D/ (CANOTS) (NOMBRE)	BIFFER le "D" et le "C" si aucun canot n'est à bord, ou INSCRIRE le nombre de canots à bord; et (CAPACITÉ) — INSCRIRE la capacité totale, en nombre de personnes, de tous les canots à bord; (COUVERTURE) — BIFFER le "C" si les canots ne sont pas couverts; (COULEUR) — INSCRIRE la couleur des canots s'il y en a à bord.
A/ (COULEUR ET MARQUES DE L'AÉRONEF)	INSCRIRE la couleur de l'aéronef et les marques significatives.
N/ (REMARQUES)	BIFFER le "N" s'il n'y a aucune remarque ou INDIQUER tout autre équipement de survie à bord et toute autre remarque se rapportant à l'équipement de survie.
C/ (PILOTE)	INSCRIRE le nom du commandant de bord.

2.3. Déposé par

INSCRIRE le nom de l'organisme, de l'agence ou de la personne qui dépose le plan de vol.».