

CHAPITRE I^{er}

Définitions

Les expressions définies dans les annexes I, II et III aux articles D. 131-1 à D. 131-10 du code de l'aviation civile sont employées avec la même signification dans la présente annexe.

De plus, les expressions ci-dessous ont la signification suivante :

Compatibilité : résultat de l'ensemble des actions dont le but est de permettre à la circulation aérienne générale et à la circulation aérienne militaire, soumises à la réglementation propre à chacune d'elle, d'effectuer leurs activités de façon sûre et efficace.

Structures d'espace : volumes, itinéraires ou routes définis à l'intérieur d'une région d'information de vol ou d'une région supérieure d'information de vol et portés à la connaissance des usagers concernés par la voie de l'information aéronautique propre à chaque circulation aérienne.

Vol CAG : vol exécuté selon les règles de la circulation aérienne générale (CAG).

Vol CAM : vol exécuté selon les règles de la circulation aérienne militaire (CAM).

CHAPITRE II

Préambule

2.1 CADRE GÉNÉRAL

La convention de Chicago du 7 septembre 1944 relative à l'aviation civile internationale précise, dans l'article 3 de la première partie annexée au texte du protocole, que :

Alinéa a : "La présente Convention s'applique uniquement aux aéronefs civils et ne s'applique pas aux aéronefs d'État" ;

Alinéa d : "Les États contractants s'engagent à tenir dûment compte de la sécurité de la navigation des aéronefs civils lorsqu'ils établissent des règlements pour leurs aéronefs d'État".

En France, dans le respect de ces principes, il existe deux types de circulation aérienne - la circulation aérienne générale et la circulation aérienne militaire - qui sont pris en charge par deux services publics distincts mais coordonnés.

C'est pourquoi le code de l'aviation civile précise que :

- Article D.131-5 :

"Les règles applicables à chacun des types de circulation aérienne doivent être compatibles avec celles qui régissent les autres types de circulation. Le délégué à l'espace aérien, agissant en vertu de la délégation qui lui est conférée par le décret n° 71-1007 du 17 décembre 1971, fixe les règles de nature à assurer cette compatibilité dans les conditions prévues par la réglementation relative à l'espace aérien" ;

- Article D. 131-6 :

"Dans le cadre fixé par l'article précédent, le ministre chargé de l'aviation civile et le ministre chargé des armées établissent la réglementation propre à la circulation aérienne qui relève de leurs compétences respectives" ;

- Article D. 131-7 :

"Les règles de l'air définies à l'annexe I de la présente section s'imposent à tous les aéronefs compris dans la circulation aérienne générale dans l'espace aérien où les services de la circulation aérienne sont assurés par l'administration française" ;

- Article D. 131-8 :

"Les règles de la circulation aérienne militaire sont établies en conformité avec les règles de l'air dans la mesure où celles-ci sont adaptées aux missions des armées et du centre d'essais en vol".

L'objet de la présente annexe est de fixer, dans ce cadre, les règles de nature à assurer la compatibilité des règles applicables à chacun des deux types de circulation aérienne.

En ce qui concerne les parties de l'espace aérien national non exploitées par l'administration française, les règles relatives à la compatibilité des circulations aériennes sont fixées par des protocoles particuliers.

2.2 PRINCIPES GÉNÉRAUX

Dans les cas où les règles de la circulation aérienne militaire diffèrent des règles de l'air, il convient d'étudier l'impact de ces différences sur la sécurité aérienne et de prendre toute disposition opportune pour rétablir le niveau de sécurité souhaité.

Il sera recherché, dans toute la mesure du possible, une utilisation commune de l'espace. De ce fait, aucune portion d'espace ne devrait être interdite de façon permanente à l'un des types de circulation pour les seules fins de compatibilité.

Néanmoins, lorsque l'intensité d'une des circulations aériennes dans une période donnée et/ou dans une portion d'espace donnée le justifie, ou lorsque des circonstances exceptionnelles l'exigent, il pourra être

demandé à l'une ou l'autre circulation de suspendre en partie ou en totalité son activité. Une telle disposition fait l'objet d'une concertation et d'un accord préalable entre les parties concernées et, le cas échéant, d'un examen et d'une décision du Directoire de l'espace aérien. Cette disposition peut éventuellement être portée à la connaissance des usagers par la voie de l'information aéronautique.

CHAPITRE III

Les différents modes de compatibilité

3.1 ENTRE VOLS CAM CONTRÔLÉS ET CAG CONTRÔLÉS

3.1.1 Espacement des aéronefs ou information de trafic

3.1.1.1 *Organisme de contrôle unique*

Cette méthode consiste à placer chaque portion de l'espace sous la responsabilité d'un seul organisme du contrôle de la circulation aérienne ou, mieux, d'un seul contrôleur.

Le principe "un espace - un contrôle" est sans aucun doute celui qui répond le mieux aux objectifs de la compatibilité CAM/CAG à condition toutefois qu'il ne s'accompagne pas d'une ségrégation, réglementaire ou de fait, des deux circulations.

L'application de ce mode de compatibilité implique que l'organisme chargé d'assurer le service du contrôle de la circulation aérienne dans la portion d'espace considérée rende ce service conjointement au bénéfice de la circulation aérienne militaire et de la circulation aérienne générale :

- soit selon des règles et procédures communes aux deux types de circulation, chaque fois que possible ;
- soit selon des règles et procédures propres à l'un ou à l'autre des types de circulation, pour autant qu'elles soient applicables par l'organisme concerné ;
- soit selon des procédures complémentaires établies, si nécessaire, pour assurer la compatibilité des différentes activités évoluant dans la portion d'espace considérée.

3.1.1.2 *Organismes de contrôle dissociés*

Les aéronefs évoluant en CAM et en CAG dans une même portion d'espace sont placés sous la responsabilité d'organismes du contrôle de la circulation aérienne propres à chacun des deux types de circulation. Ceci implique qu'une coordination soit assurée entre les organismes du contrôle de la circulation aérienne intéressés.

3.1.1.2.1 Coordination en temps réel

Cette méthode permet, grâce à une coordination directe ou automatique entre contrôleurs concernés, d'analyser en temps réel la situation aérienne, de façon à résoudre les conflits éventuels en limitant les contraintes imposées aux usagers de la circulation aérienne militaire et de la circulation aérienne générale.

L'application de ce mode de compatibilité implique que :

- le partage, entre les contrôleurs concernés, des responsabilités en matière de prévention des abordages dans la portion d'espace considérée, soit clairement défini ;
- les moyens utilisés permettent une liaison rapide entre contrôleurs de façon à ce qu'ils puissent arriver à un accord dans un très bref délai ;
- des règles prévoyant les actions à entreprendre d'urgence soient établies pour le cas où une solution satisfaisante n'aurait pu être atteinte en temps voulu dans le cadre de la coordination.

3.1.1.2.2 Application de règles préétablies

Cette méthode permet l'utilisation commune, par des organismes du contrôle de la circulation aérienne différents, d'une portion d'espace considérée, sans que les contrôleurs aient à se consulter pour la résolution des conflits éventuels.

En contre partie, cette solution peut induire une pénalisation de trajectoire supérieure à celle nécessaire pour la résolution des conflits au cours desquels il est possible d'agir sur les deux trafics à la fois.

L'application de ce mode de compatibilité dans une portion d'espace aérien considérée implique :

- que des règles simples fixant une priorité à l'une ou à l'autre des circulations aériennes soient établies ;
- que le contrôleur concerné dispose des éléments lui permettant de détecter et de résoudre les conflits, c'est à dire des informations de trajectoire des aéronefs à l'égard desquels il a une responsabilité de prévention des abordages.

Ces règles font l'objet de protocoles entre organismes de la circulation aérienne.

3.1.2 Ségrégation des circulations

Cette méthode consiste, dans une portion d'espace considérée, à faire évoluer l'ensemble des aéronefs contrôlés, appartenant à l'un ou l'autre des deux types de circulation, à l'intérieur de structures d'espace qui leur sont affectées de façon préférentielle pour leur besoins, en vue d'une utilisation exclusive.

Il convient de veiller à ce que le caractère ségréatif des structures d'espace soit, chaque fois que possible, accompagné de mesures ponctuelles de perméabilité permettant le transit de certains vols.

3.1.2.1 *Utilisation des structures d'espace réservées temporairement*

3.1.2.1.1 En espace aérien supérieur

L'utilisation à l'usage exclusif de la circulation aérienne militaire ou de la circulation aérienne générale pendant des périodes définies d'une structure d'espace prédéterminée adaptée à l'un des types de circulation doit être retenue comme règle de base en matière de compatibilité chaque fois que la nature ou la densité des vols contrôlés de l'une ou l'autre circulation sont telles qu'elles ne permettent pas d'assurer un espacement des vols par coordination en temps réel ou application des règles préétablies.

Afin de pénaliser le moins possible les usagers dans l'utilisation en commun de l'espace aérien supérieur, il importe dans ce cas de veiller à ce que :

- les utilisateurs de l'espace aérien échangent leurs informations prévisionnelles (trafic, besoin...) suivant des procédures définies ;
- les mécanismes de la gestion soient définis de telle sorte que les structures prédéterminées ne soient activées que pendant le temps strictement nécessaire au déroulement des activités ayant motivé les demandes de réservation d'espace ;
- les moyens utilisés permettent aux organismes du contrôle de la circulation aérienne de connaître, en temps réel, l'activité de ces structures ;
- les modifications d'utilisation de ces structures, par accord entre les organismes du contrôle de la circulation aérienne, doivent être le plus transparentes possible pour les usagers.

3.1.2.1.2 En espace aérien inférieur

Les règles qu'il convient d'appliquer en espace aérien inférieur sont celles définies en 3.1.2.1.1.

L'usage de ce mode de compatibilité devrait être limité compte tenu des contraintes importantes qu'il peut engendrer pour les vols non contrôlés.

3.1.2.2 *Établissement à caractère permanent de structures d'espace*

L'établissement à titre permanent de structures d'espace affectées de façon préférentielle à la circulation aérienne militaire ou à la circulation aérienne générale et, si besoin, à leur utilisation exclusive, constitue toujours une restriction à la libre utilisation de l'espace aérien, avec des conséquences désavantageuses sur les conditions d'exploitation par les autres usagers de l'espace considéré.

C'est pourquoi, afin de réduire les contraintes induites par ce mode de compatibilité, il convient de veiller à ce que :

- les activités qui déterminent la création de telles structures d'espace justifient cette mesure ;
- les besoins en espace et en temps soient évalués au plus juste ;
- les structures d'espace déjà établies soient soumises fréquemment à un examen afin de déterminer dans quelle mesure elles sont toujours nécessaires ;
- les structures d'espace ne soient activées que pendant les horaires d'utilisation effective ;
- l'ensemble des usagers puisse être informé de façon précise de l'activation de ces structures d'espace.

3.2 ENTRE VOLS CAM CONTRÔLÉS ET CAG NON CONTRÔLÉS

3.2.1 Espacement des aéronefs ou information de trafic

La compatibilité entre les deux types de circulation incombe à un organisme du contrôle de la circulation aérienne militaire. Cet organisme fournit au bénéfice des vols CAM contrôlés placés sous sa responsabilité des espacements ou des informations de trafic par rapport aux vols CAG non contrôlés, connus ou observés, pouvant interférer avec ceux-ci.

3.2.1.1 *Hors structure d'espace particulière*

Cette méthode repose uniquement sur l'exploitation de l'image radar par un organisme du contrôle de la circulation aérienne militaire qui utilise les informations mises à sa disposition pour fournir aux vols CAM contrôlés les espacements et les informations de trafic nécessaires.

Cette solution présente l'avantage :

- d'être transparente pour l'utilisateur de la circulation aérienne générale ;
- de permettre à la CAM contrôlée d'évoluer, hors des espaces contrôlés ou à statut particulier, dans l'ensemble de l'espace aérien français.

Elle implique toutefois :

- que les vols CAM contrôlés ne comportent pas de trajectoires aléatoires ou difficilement modifiables ;
- que la densité des vols CAG n'impose pas de contraintes inacceptables au regard du déroulement des vols CAM contrôlés.

L'application de cette méthode nécessite, par ailleurs, que l'organisme de la circulation aérienne militaire dispose d'une couverture radar appropriée. Il convient aussi de noter que l'emploi généralisé de l'alticoeur facilite dans une très large mesure la mise en œuvre de ce mode de compatibilité.

3.2.1.2 *À l'intérieur de structures d'espace particulières*

L'organisme du contrôle de la circulation aérienne militaire peut modifier la trajectoire des aéronefs CAM ou CAG évoluant à l'intérieur de ces structures d'espace. Lorsque les conditions de pénétration dans les espaces ne prévoient pas la modification du profil de vol des aéronefs CAG évoluant à l'intérieur de ces structures d'espace, l'organisme du contrôle de la circulation aérienne militaire agit sur le profil du vol CAM.

Il convient, dans ce cas également, de veiller à ce que les structures d'espace mises en place soient établies conformément aux conditions formulées en 3.1.2.2.

3.2.2 Ségrégation des circulations

La compatibilité entre les deux types de circulation repose dans ce cas, pour les vols CAG non contrôlés, sur une réglementation relative à la pénétration dans une structure d'espace définie selon des conditions préétablies (interdiction temporaire, cheminements spécifiés) pendant les créneaux d'activation au profit des vols CAM contrôlés.

Les contraintes induites par ce mode de compatibilité étant très importantes pour la CAG non contrôlée, cette méthode ne doit être utilisée que si les vols CAM contrôlés suivent des trajectoires aléatoires ou difficilement modifiables.

Il convient donc dans ce cas de veiller tout particulièrement à l'application des conditions formulées en 3.1.2.2.

3.3 ENTRE VOLS CAG CONTRÔLÉS ET CAM À VUE

3.3.1 Espacement des aéronefs ou information de trafic

Les vols CAM à vue peuvent bénéficier :

- du service du contrôle, après obtention d'une clearance ;
- de renseignements sur la présence d'aéronefs connus (information de vol).

La mise en œuvre de ces modes de compatibilité est décrite au paragraphe 3.1.1.

Cependant, lorsque pour des motifs d'ordre opérationnel ou technique, un vol CAM à vue est amené à pénétrer, sans clairance, dans un espace aérien où l'obtention d'une clairance est normalement obligatoire pour la circulation aérienne générale, celui-ci doit manœuvrer, avec l'assistance éventuelle d'un organisme de la circulation aérienne militaire, pour maintenir sa route suffisamment loin des autres aéronefs, afin de pallier l'absence de fourniture d'espace ou d'information de trafic.

Cette disposition est applicable aux aéronefs en CAM à vue pénétrant dans le type d'espace considéré sauf si des règles différentes ont été fixées par protocole ou accord particulier.

En dernier ressort, la prévention des abordages repose sur l'application des règles de l'air par l'ensemble des aéronefs de chaque circulation.

3.3.2 Ségrégation des circulations

La compatibilité entre les deux types de circulation repose, pour les vols CAM à vue, sur la mise en place d'itinéraires spécifiés et publiés stratégiquement séparés des trajectoires utilisées par les vols CAG contrôlés.

Les contraintes induites par ce mode de compatibilité affectent essentiellement les vols CAM à vue.

Il convient donc dans ce cas de veiller tout particulièrement à l'application des conditions formulées en 3.1.2.2.

3.3.3 Procédure d'urgence

Un aéronef en vol à vue appartenant à la circulation aérienne militaire, en situation d'urgence dans un espace aérien contrôlé doit :

- afficher le code transpondeur de bord radar secondaire correspondant à la détresse ;
- contacter l'organisme du contrôle de la circulation aérienne chargé de rendre les services de la circulation aérienne dans l'espace aérien contrôlé utilisé, qui s'efforcera de prendre toutes les mesures possibles pour sauvegarder la sécurité de l'ensemble des aéronefs ;
- tenir compte des informations reçues ;
- suivre les éventuelles consignes transmises par l'organisme du contrôle de la circulation aérienne dans la mesure où elle sont compatibles avec la situation d'urgence considérée.

3.4 ENTRE VOLS CAG NON CONTRÔLÉS ET CAM NON CONTRÔLÉS

3.4.1 Manœuvre à vue des aéronefs selon le principe "voir et éviter"

La prévention des abordages entre les différents aéronefs repose uniquement sur le respect des règles de l'air.

Certaines mesures peuvent être prises pour faciliter l'application du principe "voir et éviter", telles que :

- des marques de signalisation (peinture, feux) qui permettent une meilleure acquisition visuelle ;
- des informations sur la présence, habituelle ou non, d'activités de l'une des circulations dans un secteur ou une tranche d'espace donnée afin d'accroître la vigilance des pilotes de l'autre circulation, s'ils doivent fréquenter ces espaces, ou mieux, afin de leur permettre de conduire leur vol en dehors de ces espaces et de diminuer ainsi la probabilité de présence simultanée des deux circulations ;
- des procédures d'auto-information qui consistent à transmettre "en l'air" des messages de compte rendu de position permettant d'orienter la surveillance du ciel pour que les aéronefs en vol à vue dans un même secteur se voient et s'évitent.

3.4.2 Ségrégation des circulations

Dans certains espaces, la densité et la spécificité de certains vols à vue peuvent imposer la mise en place de mesures à caractère ségréatif. Cela peut se traduire par :

- la réservation d'axes de transit ou d'une portion d'espace, pendant un temps déterminé, au bénéfice de l'un ou l'autre des types de circulation ;
- la mise en place d'un espace à statut particulier, au profit de vols non contrôlés dont les trajectoires sont aléatoires ou difficilement modifiables.

Les contraintes induites par ce mode de compatibilité étant très importantes, il convient donc, dans ce cas, de veiller tout particulièrement à l'application des conditions formulées en 3.1.2.2.

3.4.3 Procédure d'urgence

La procédure d'urgence est celle décrite en 3.3.3.

CHAPITRE IV

Les méthodes et les responsabilités

Les règlements objet des annexes I, II et III aux articles D 131-1 à D 131-10 du code de l'aviation civile ainsi que leurs textes d'application doivent permettre la mise en œuvre des méthodes de compatibilité objet du présent chapitre.

Par ailleurs, ces méthodes peuvent être utilisées pour résoudre chaque fois que possible certains problèmes de compatibilité qui se posent à l'occasion des exercices et manœuvres des aéronefs de la CAM.

Les tableaux présentent les différents modes et méthodes de compatibilité ainsi que les responsabilités correspondantes qui s'appliquent, en fonction de la classe et du type d'espace :

4.1 DANS LES ESPACES AÉRIENS DE CLASSE A À G

A la circulation aérienne militaire par rapport à la circulation aérienne générale : tableaux 1 à 6 et 12 ;

A la circulation aérienne générale par rapport à la circulation aérienne militaire : tableaux 7 à 11.

4.2 DANS LES ZONES RÉGLEMENTÉES ET DANS LES ZONES DANGEREUSES

Aux deux circulations : tableau 13.

***Note 1 :** Les références qui apparaissent dans les tableaux se rapportent exclusivement au chapitre III.*

***Note 2 :** Les vols CAM à vue, lorsqu'ils ne bénéficient pas du service du contrôle, sont présentés séparément des vols CAM contrôlés.*

***Note 3 :** Les vols CAM à vue, lorsqu'ils bénéficient du service du contrôle, reçoivent le même service que les vols CAG exécutés selon les règles de vol à vue (VFR) dans l'espace considéré.*

TABLEAU 1
RÈGLES DE COMPATIBILITÉ RELATIVES AUX VOLS CAM PAR RAPPORT AUX VOLS CAG
EN ESPACE AÉRIEN SUPÉRIEUR DE CLASSE A

TYPE D'ESPACE	TYPE DE CIRCULATION	COMPATIBILITÉ				OBSERVATIONS
		MODE	RÉFÉRENCE (§)	MÉTHODE	RESPONSABILITÉ	
UTA	CAM	Espacement des aéronefs Organismes de contrôle dissociés	3.1.1.2.1 3.1.1.2.2	Espacement	Organisme CAM (Organisme CAG *)	* L'organisme CAG apporte sa contribution à l'organisme CAM
		Ségrégation des circulations	3.1.2.1.1 3.1.2.2	Ségrégation	Organisme CAM et organisme CAG	
	CAM À VUE	Espacement assuré par le vol CAM	3.1.1	Espacement à vue	Aéronef CAM	Régime dérogatoire Procédures d'urgence Référence § 3.3.3

TABLEAU 2
RÈGLES DE COMPATIBILITÉ RELATIVES AUX VOLS CAM PAR RAPPORT AUX VOLS CAG
DANS LES ESPACES AÉRIENS CONTRÔLÉS EN ESPACE AÉRIEN INFÉRIEUR DE CLASSE A

TYPE D'ESPACE	TYPE DE CIRCULATION	COMPATIBILITÉ				OBSERVATIONS
		MODE	RÉFÉRENCE (§)	MÉTHODE	RESPONSABILITÉ	
TMA	CAM	Espacement des aéronefs Organisme de contrôle unique	3.1.1.1	Espacement	Organisme CAG *	* sauf prévention des collisions avec les obstacles (hors guidage radar)
	CONTRÔLÉE					
CTR		Ségrégation des circulations	3.1.2.1.2 3.1.2.2	Ségrégation	Organisme CAG	
	CAM À VUE	Ségrégation des circulations	3.3.2 *	Ségrégation	Aéronef CAM	* Régime dérogatoire Procédures d'urgence Référence § 3.3.3

TABLEAU 3
RÈGLES DE COMPATIBILITÉ RELATIVES AUX VOLS CAM PAR RAPPORT AUX VOLS CAG
DANS LES ESPACES AÉRIENS CONTRÔLÉS EN ESPACE AÉRIEN INFÉRIEUR DE CLASSE B

TYPE D'ESPACE	TYPE DE CIRCULATION	COMPATIBILITÉ				OBSERVATIONS
		MODE	RÉFÉRENCE (§)	MÉTHODE	RESPONSABILITÉ	
AWY	CAM CONTRÔLÉE	Espacement des aéronefs Organismes de contrôle dissociés	3.1.1.2.1 3.1.1.2.2	Espacement	Organisme CAM ou Organisme CAG *	* dans certains cas spécifiés et selon des dispositions prévues par protocole d'accord
		Ségrégation des circulations	3.1.2.1.2 3.1.2.2	Ségrégation	Organisme CAG	
	CAM À VUE	Séparation assurée par l'aéronef CAM	3.3.1	Manœuvre à vue	Aéronef CAM	Régime d'exception
TMA	CAM CONTRÔLÉE	Espacement des aéronefs Organisme de contrôle unique	3.1.1.1	Espacement	Organisme CAG *	* sauf prévention des collisions avec les obstacles (hors guidage radar)
CTR		Ségrégation des circulations	3.1.2.1.2 3.1.2.2	Ségrégation	Organisme CAG	
LTA	CAM À VUE	Ségrégation des circulations	3.3.2	Ségrégation	Organisme CAG	Procédure d'urgence Référence § 3.3.3
		Séparation assurée par l'aéronef CAM	3.3.1	Manœuvre à vue	Aéronef CAM	Régime d'exception Procédure d'urgence Référence § 3.3.3

TABLEAU 4
RÈGLES DE COMPATIBILITÉ RELATIVES AUX VOLS CAM PAR RAPPORT AUX VOLS CAG
DANS LES ESPACES AÉRIENS CONTRÔLÉS EN ESPACE AÉRIEN INFÉRIEUR DE CLASSE C

TYPE D'ESPACE	TYPE DE CIRCULATION	COMPATIBILITÉ				OBSERVATIONS
		MODE	RÉFÉRENCE (§)	MÉTHODE	RESPONSABILITÉ	
AWY	CAM CONTRÔLÉE	Espacement des aéronefs Organismes de contrôle dissociés	3.1.1.2.1 3.1.1.2.2	Espacement	Organisme CAM ou Organisme CAG *	* dans certains cas spécifiés et selon des dispositions prévues par protocole d'accord
		Ségrégation des circulations	3.1.2.1.2 3.1.2.2	Ségrégation	Organisme CAG	
		Séparation assurée par l'aéronef CAM	3.3.1	Manœuvre à vue	Aéronef CAM	
TMA		Espacement des aéronefs Organisme de contrôle unique	3.1.1.1	Espacement	Organisme CAG *	* sauf prévention des collisions avec les obstacles (hors guidage radar)
CTR	CAM CONTRÔLÉE	Information de trafic Organisme de contrôle unique	3.3.1	Information de trafic (vis à vis vols à vue)	Aéronefs Organisme CAG (information de trafic)	
		Ségrégation des circulations	3.1.2.1.2 3.1.2.2	Ségrégation	Organisme CAG	
LTA	CAM À VUE	Ségrégation des circulations	3.3.2	Ségrégation	Organisme CAG	Prudence d'urgence Référence § 3.3.3
		Séparation assurée par l'aéronef CAM	3.3.1	Manœuvre à vue	Aéronef CAM	Régime d'exception Procédure d'urgence Référence § 3.3.3

TABLEAU 5
RÈGLES DE COMPATIBILITÉ RELATIVES AUX VOLS CAM PAR RAPPORT AUX VOLS CAG
DANS LES ESPACES AÉRIENS CONTRÔLÉS EN ESPACE AÉRIEN INFÉRIEUR DE CLASSE D

TYPE D'ESPACE	TYPE DE CIRCULATION	COMPATIBILITÉ				OBSERVATIONS
		MODE	RÉFÉRENCE (§)	MÉTHODE	RESPONSABILITÉ	
AWY	CAM CONTRÔLÉE	Espacement des aéronefs Organismes de contrôle dissociés	3.1.1.2.1 3.1.1.2.2	Espacement	Organisme CAM ou Organisme CAG *	* dans certains cas spécifiés et selon des dispositions prévues par protocole
		Information de trafic	3.3.1	Information de trafic	Aéronef CAM Organisme CAG	
		Ségrégation des circulations	3.1.2.1.2 3.1.2.2	Ségrégation	Organisme CAG	
TMA	CAM À VUE	Séparation assurée par l'aéronef CAM	3.3.1	Manœuvre à vue	Aéronef CAM	* sauf prévention des collisions avec les obstacles (hors guidage radar)
		Espacement ou information de trafic des aéronefs Organisme de contrôle unique	3.1.1.1	Espacement Information de trafic	Organisme CAG * Aéronef CAM Organisme CAG	
		Espacement des aéronefs Organismes de contrôle dissociés	3.1.1.2.1	Espacement	Organisme CAM	
CTR	CAM CONTRÔLÉE	Ségrégation des circulations	3.1.2.1.2 3.1.2.2	Ségrégation	Organisme CAG	
		Ségrégation des circulations	3.3.2	Ségrégation	Organisme CAG	
LTA	CAM À VUE	Séparation assurée par l'aéronef CAM	3.3.1	Manœuvre à vue	Aéronef CAM	Régime d'exception Procédure d'urgence Référence § 3.3.3

TABLEAU 6
RÈGLES DE COMPATIBILITÉ RELATIVES AUX VOLS CAM PAR RAPPORT AUX VOLS CAG
DANS LES ESPACES AÉRIENS CONTRÔLÉS EN ESPACE AÉRIEN INFÉRIEUR DE CLASSE E

TYPE D'ESPACE	TYPE DE CIRCULATION	COMPATIBILITÉ				OBSERVATIONS
		MODE	RÉFÉRENCE (§)	MÉTHODE	RESPONSABILITÉ	
AWY	CAM CONTRÔLÉE	Espacement des aéronefs Organismes de contrôle dissociés	3.1.1.2.1 3.1.1.2.2	Espacement	Organisme CAM ou Organisme CAG *	* dans certains cas spécifiés et selon des dispositions prévues par protocole d'accord
		Ségrégation des circulations	3.1.2.1.2 3.1.2.2	Ségrégation	Organisme CAG	
	CAM À VUE	Séparation assurée par les aéronefs *	3.4.1	Manœuvre à vue	Aéronefs	* Éventuellement ; - information de vol ; - auto-information.
TMA	CAM CONTRÔLÉE	Espacement des aéronefs Organisme de contrôle unique	3.1.1.1	Espacement	Organisme CAG *	* sauf prévention des collisions avec les obstacles (hors guidage radar)
CTR		Ségrégation des circulations	3.1.2.1.2 3.1.2.2	Ségrégation	Organisme CAG	
LTA	CAM À VUE	Séparation assurée par les aéronefs *	3.4.1	Manœuvre à vue	Aéronefs	* Éventuellement ; - information de vol ; - auto-information. Procédure d'urgence Référence § 3.3.3

TABLEAU 7

RÈGLES DE COMPATIBILITÉ RELATIVES AUX VOLS CAG PAR RAPPORT AUX VOLS CAM
DANS LES ESPACES AÉRIENS CONTRÔLÉS SPÉCIALISÉS DE CLASSE A

TYPE D'ESPACE	TYPE DE CIRCULATION	COMPATIBILITÉ				OBSERVATIONS
		MODE	RÉFÉRENCE (§)	MÉTHODE	RESPONSABILITÉ	
S/CTA	IFR	Espacement des aéronefs Organisme de contrôle unique	3.1.1.1	Espacement	Organisme CAM	
		Ségrégation des circulations	3.1.2	Ségrégation	Organisme CAM	
S/CTR	VFR	Ségrégation des circulations	3.2.2 * 3.4.2 *	Ségrégation	Organisme CAM	* Régime dérogatoire

TABLEAU 8
RÈGLES DE COMPATIBILITÉ RELATIVES AUX VOLS CAG PAR RAPPORT AUX VOLS CAM
DANS LES ESPACES AÉRIENS CONTRÔLÉS SPÉCIALISÉS DE CLASSE B

TYPE D'ESPACE	TYPE DE CIRCULATION	COMPATIBILITÉ				OBSERVATIONS
		MODE	RÉFÉRENCE (§)	MÉTHODE	RESPONSABILITÉ	
S/CTA	IFR	Espacement des aéronefs Organisme de contrôle unique	3.1.1.1	Espacement	Organisme CAM	
		Ségrégation des circulations	3.1.2.1.2 3.1.2.2	Ségrégation	Organisme CAM	
S/CTR	VFR	Espacement des aéronefs	3.1.1.1 3.3.1	Espacement	Organisme CAM	
		Ségrégation des circulations	3.1.2.1.2 3.1.2.2	Ségrégation	Organisme CAM	

TABLEAU 9
RÈGLES DE COMPATIBILITÉ RELATIVES AUX VOLS CAG PAR RAPPORT AUX VOLS CAM
DANS LES ESPACES AÉRIENS CONTRÔLÉS SPÉCIALISÉS DE CLASSE C

TYPE D'ESPACE	TYPE DE CIRCULATION	COMPATIBILITÉ				OBSERVATIONS
		MODE	RÉFÉRENCE (S)	MÉTHODE	RESPONSABILITÉ	
S/CTA	IFR	Espacement des aéronefs Organisme de contrôle unique	3.1.1.1	Espacement	Organisme CAM	
		Ségrégation des circulations	3.1.2.1.2 3.1.2.2	Ségrégation	Organisme CAM	
S/CTR	VFR	Espacement et/ou information de trafic Organisme de contrôle unique	3.1.1.1	Espacement VFR/vols CAM contrôlés et VFR/IFR	Organisme CAM	
				Information de trafic VFR/CAM à vue et VFR/VFR	Aéronefs Organisme CAM	
		Ségrégation des circulations	3.1.2.1.2 3.1.2.2	Ségrégation	Organisme CAM	

TABLEAU 10
RÈGLES DE COMPATIBILITÉ RELATIVES AUX VOLS CAG PAR RAPPORT AUX VOLS CAM
DANS LES ESPACES AÉRIENS CONTRÔLÉS SPÉCIALISÉS DE CLASSE D

TYPE D'ESPACE	TYPE DE CIRCULATION	COMPATIBILITÉ				OBSERVATIONS
		MODE	RÉFÉRENCE (§)	MÉTHODE	RESPONSABILITÉ	
S/CTA	IFR	Espacement et/ou information de trafic Organisme de contrôle unique	3.1.1.1	Espacement IFR/CAM contrôlée et IFR/IFR	Organisme CAM	
				Information de trafic IFR/CAM à vue et IFR/VFR	Aéronefs Organisme CAM	
S/CTR	VFR	Ségrégation des circulations	3.1.2.1.2 3.1.2.2	Ségrégation	Organisme CAM	
				Information de trafic entre aéronefs	Aéronefs Organisme CAM	
		Ségrégation des circulations	3.1.2.1.2 3.1.2.2	Ségrégation	Organisme CAM	

TABLEAU 11

**RÈGLES DE COMPATIBILITÉ RELATIVES AUX VOLS CAG PAR RAPPORT AUX VOLS CAM
DANS LES ESPACES AÉRIENS CONTRÔLÉS SPÉCIALISÉS DE CLASSE E**

TYPE D'ESPACE	TYPE DE CIRCULATION	COMPATIBILITÉ				OBSERVATIONS
		MODE	RÉFÉRENCE (§)	MÉTHODE	RESPONSABILITÉ	
S/CTA	IFR	Esacement des aéronefs Organisme de contrôle unique	3.1.1.1	Esacement IFR/CAM contrôlée et IFR/IFR	Organisme CAM	
		Ségrégation des circulations	3.1.2.1.2 3.1.2.2	Ségrégation	Organisme CAM	
S/CTR	VFR	Séparation assurée par les aéronefs *	3.4.1	Manœuvre à vue	Aéronefs	* Eventuellement : - information de vol ; - auto-information.

TABLEAU 12
RÈGLES DE COMPATIBILITÉ RELATIVES AUX VOLS CAM PAR RAPPORT AUX VOLS CAG
EN ESPACE AÉRIEN INFÉRIEUR DE CLASSE G

TYPE D'ESPACE	TYPE DE CIRCULATION	COMPATIBILITÉ				OBSERVATIONS
		MODE	RÉFÉRENCE (S)	MÉTHODE	RESPONSABILITÉ	
ESPACE AÉRIEN	CAM CONTRÔLÉE	Espacement des aéronefs connus et détectés	3.2.1.1	Espacement	Organisme CAM	
	CAM A VUE	Séparation assurée par les aéronefs	3.4.1	Manœuvre à vue	Aéronefs	* Eventuellement : - information de vol ; - auto-information.
NON CONTRÔLÉ		Ségrégation des circulations	3.4.2	Ségrégation	Aéronefs	

TABLEAU 13

RÈGLES DE COMPATIBILITÉ RELATIVES À TOUS LES VOLS CAM ET CAG
À L'INTÉRIEUR DES ZONES RÉGLEMENTÉES (R) OU DANGEREUSES (D)

CLASSE D'ESPACE	TYPE D'ESPACE	TYPE CIRCULATION	MODE	COMPATIBILITÉ	
				OBSERVATIONS	
A	Zones R	Tous	Espacement	Les zones R ou D peuvent coexister avec des espaces de classe A à G.	
à	ou	les	Information de trafic	Les règles correspondant à la classe d'espace et à la zone se complètent (voir tableaux précédents).	
			ou	Les vols contrôlés reçoivent des clairances qui : - se conforment au statut des zones R ou D ou aux termes des protocoles d'accord s'y rapportant ; - évitent la pénétration à l'intérieur d'une zone D lorsqu'une activité dangereuse pour le vol considéré s'y déroule.	
G	Zones D	vols	Ségrégation des circulations	Les vols non contrôlés transitent ou contournent les zones en fonction des informations qui sont publiées ou qui leur sont communiquées au titre du service d'information de vol.	

