

REPOBLIKAN'I MADAGASIKARA
Tanindrazana – Fahafahana – Fandrosoana

MINISTRE DES TRANSPORTS

DECRET N ° 2008-190

Portant réglementation de la Navigation Aérienne

LE PREMIER MINISTRE, CHEF DU GOUVERNEMENT,

- Vu la Constitution,
- Vu la Loi du 14 avril 1962 portant adhésion de Madagascar à la Convention relative à l'aviation civile internationale signée à Chicago le 7 décembre 1944 ;
- Vu la Loi n° 2004-027 du 09 septembre 2004 portant Code malagasy de l'aviation civile ;
- Vu le Décret n° 99-821 du 20 octobre 1999 modifié le Décret n° 2003-790 du 15 juillet 2003 fixant les statuts de l'Aviation Civile de Madagascar (ACM) ;
- Vu le Décret n° 2007-022 du 20 janvier 2007 portant nomination du Premier Ministre, Chef du Gouvernement ;
- Vu le Décret n° 2007-926 du 27 octobre 2007 portant nomination des membres du Gouvernement ;
- Vu le Décret n° 2007-987 du 19 novembre 2007 fixant les attributions du Ministre des Transports ainsi que l'organisation générale de son Ministère ;
- Vu le Décret n° 2008-187 du 15 Février 2008 portant organisation de l'Administration de l'aviation civile et fixant les attributions des structures qui la composent ;

Sur proposition du Ministre des Transports ;
En conseil de Gouvernement,

DECRETE :

TITRE PREMIER : DE LA CIRCULATION AÉRIENNE

CHAPITRE PREMIER : DES GÉNÉRALITÉS

Article D4.1.1-1 Définitions

1. Au sens du présent décret, on entend par :

« abordage : il y a abordage quand des aéronefs entrent en contact physique involontaire en vol.

« aérodrome » : surface définie sur terre ou sur l'eau (comprenant, éventuellement, bâtiments, installations et matériel), destinée à être utilisée, en totalité ou en partie, pour l'arrivée, le départ et les évolutions des aéronefs à la surface.

« aérodrome AFIS » (Aerodrome Flight Information Service): aérodrome non contrôlé où seuls le service d'information de vol et le service d'alerte sont assurés au bénéfice de la circulation d'aérodrome.

« aérodrome contrôlé »: aérodrome où le service du contrôle de la circulation aérienne est assuré au bénéfice de la circulation d'aérodrome

« aérodrome de dégagement »: aérodrome spécifié dans le plan de vol vers lequel un aéronef peut poursuivre son vol lorsqu'il devient impossible ou inopportun d'atterrir à l'aérodrome d'atterrissage prévu. On distingue les aérodromes de dégagement suivants :

- a) aérodrome de dégagement au décollage: aérodrome de dégagement où un aéronef peut atterrir si cela devient nécessaire peu après le décollage et qu'il n'est pas possible d'utiliser l'aérodrome de départ ;
- b) aérodrome de dégagement en route: aérodrome de dégagement où un aéronef peut atterrir si une anomalie ou une urgence se produit en route ;
- c) aérodrome de dégagement à destination: aérodrome de dégagement vers lequel un aéronef peut poursuivre son vol s'il devient impossible ou inopportun d'atterrir à l'aérodrome d'atterrissage prévu.

Note : L'aérodrome de départ d'un vol peut aussi être son aérodrome de dégagement en route ou à destination.

« aérodyne » : tout aéronef dont la sustentation en vol est obtenue principalement par des forces aérodynamiques.

« aéronef » : tout appareil capable de se soutenir dans l'atmosphère grâce à des réactions de l'air autres que les réactions de l'air à la surface de la terre.

« aéronef d'État »: sont considérés comme aéronefs d'État, les aéronefs utilisés par l'Administration, tels que ceux utilisés par la douane et la police. Les autres aéronefs sont appelés civils.

« aéronef égaré » : aéronef qui s'est anormalement écarté de sa trajectoire prévue ou qui signale qu'il n'est plus en mesure d'établir avec certitude sa position.

« aérostat » : tout aéronef dont la sustentation est principalement due à sa flottabilité dans l'air.

« agglomération » une zone occupée par un ensemble de constructions contiguës ou un rassemblement de personnes.

« aire d'atterrissage » : partie d'une aire de mouvement destinée à l'atterrissage et au décollage des aéronefs.

« aire de manœuvre » : partie d'un aérodrome qui doit être utilisée pour les décollages, les atterrissages et la circulation des aéronefs à la surface, à l'exclusion des aires de trafic.

« aire de mouvement » : partie d'un aérodrome qui doit être utilisée pour les décollages, les atterrissages et la circulation des aéronefs à la surface, et qui comprend l'aire de manoeuvre et la (ou les) aire(s) de trafic.

« aire de trafic » : aire définie, sur un aérodrome terrestre, destinée aux aéronefs pour l'embarquement ou le débarquement des voyageurs, le chargement ou le déchargement de la poste et du fret, l'avitaillement ou la reprise de carburant, le stationnement ou l'entretien.

« AIRPROX » : expression conventionnelle désignant la proximité d'aéronefs dans un compte-rendu d'incident de la circulation aérienne.

« ALERFA » : expression conventionnelle désignant une phase d'alerte.

« altitude » : distance verticale entre un niveau, un point ou un objet assimilé à un point et le niveau moyen de la mer (MSL).

« altitude d'un aérodrome » : altitude du point le plus élevé de l'aire d'atterrissage.

« altitude/hauteur de décision (DA/H) » : altitude (DA) ou hauteur (DH) spécifiée à laquelle, au cours de l'approche de précision, une approche interrompue doit être amorcée si la (ou les) référence(s) visuelle(s) nécessaire(s) à la poursuite de l'approche n'a (ou n'ont) pas été établie(s).

Note : L'altitude de décision (DA) est rapportée au niveau moyen de la mer et la hauteur de décision (DH) est rapportée à l'altitude du seuil.

« altitude/hauteur de franchissement d'obstacles » (OCA/H) : altitude (OCA) la plus basse, ou hauteur (OCH) la plus basse au-dessus de l'altitude du seuil de piste en cause ou au-dessus de l'altitude de l'aérodrome, selon le cas, utilisée pour respecter les critères appropriés de franchissement d'obstacles.

« altitude/hauteur minimale de descente (MDA/H) » : altitude (MDA) ou hauteur (MDH) spécifiée, dans une approche classique, au-dessous de laquelle une descente ne doit pas être exécutée sans références visuelles.

« altitude pression » : pression atmosphérique exprimée sous forme de l'altitude correspondant à cette pression dans l'atmosphère type.

« approche à vue » : approche effectuée par un aéronef en vol IFR qui n'exécute pas ou interrompt la procédure d'approche aux instruments et exécute l'approche par repérage visuel du sol.

« approche finale » : trajectoire alignée sur l'axe de la piste utilisée pour l'atterrissage et se terminant au point d'atterrissage; partie d'une procédure d'approche aux instruments qui commence au repère ou point spécifié d'approche finale ou, lorsque ce repère ou ce point ne sont pas spécifiés :

- a) à la fin du dernier virage conventionnel, virage de base ou virage en rapprochement d'une procédure en hippodrome, si celle-ci est spécifiée, ou
- b) au point d'interception de la dernière route spécifiée dans la procédure d'approche ; et
- c) qui se termine en un point situé au voisinage d'un aérodrome et à partir duquel:
 - un atterrissage peut être exécuté; ou
 - une procédure d'approche interrompue est amorcée.

« assistance radar » : emploi du radar dans le but de fournir aux aéronefs des renseignements et des avis sur leur position ou des écarts importants par rapport à la trajectoire de vol nominale, y compris par rapport à l'autorisation qui leur a été donnée par le service de contrôle de la circulation aérienne.

« Autorité de l'aviation civile » : l'organisme doté d'une autonomie financière et de gestion, chargé de l'élaboration, la mise en œuvre et la surveillance de l'application de la réglementation de l'aviation civile ».

« autorité compétente des services de la circulation aérienne » (ATS): autorité compétente responsable de l'établissement de règles ou de dispositions particulières dans les domaines qui relèvent de la fourniture des services de la circulation aérienne.

Note 1: Pour les vols au-dessus de la haute mer, l'autorité compétente est l'autorité appropriée de l'État d'immatriculation.

Note 2 : Pour tous les autres cas, l'autorité appropriée de l'État dont relève le territoire survolé.

« avion » : aérodyne entraîné par un organe moteur et dont la sustentation en vol est obtenue principalement par des réactions aérodynamiques sur des surfaces qui restent fixes dans des conditions données de vol.

« autorisation de séparation à vue » : autorisation complémentaire accordée à un aéronef en vol contrôlé lui permettant de s'affranchir des espacements réglementaires vis à vis d'un seul autre aéronef contrôlé et d'assurer visuellement sa propre séparation par rapport à celui-ci.

« autorisation VMC » (Visual Flight Meteorological Conditions) : autorisation complémentaire accordée à un aéronef en vol IFR, lui permettant, sur sa demande, en VMC, de s'affranchir des espacements réglementaires vis à vis de tous les autres aéronefs en vol IFR et d'assurer visuellement sa propre séparation par rapport à ceux-ci.

« ballon libre non habité »: aérostat non entraîné par un organe moteur, non habité, en vol libre.

« BEAC »: le Bureau d'Enquêtes des Accidents d'Aviation et d'Assistance de l'Aviation Civile.

« bureau de piste » : organe de la circulation aérienne chargé de recevoir des comptes-rendus concernant les services de la circulation aérienne et des plans de vol déposés avant le départ.

Note : Un bureau de piste peut être un organe distinct ou être combiné avec un organe existant.

« cap » : sens dans lequel est dirigé l'axe longitudinal de l'aéronef, généralement exprimé en degrés par rapport au nord (vrai, magnétique, compas ou du canevas).

« centre de contrôle d'approche (APP) » : organe de la circulation aérienne chargé d'assurer le service de contrôle de la circulation aérienne au bénéfice des aéronefs évoluant dans les espaces aériens contrôlés relevant de son autorité et associés à un ou plusieurs aérodromes.

« centre de contrôle régional (ACC) » (Area Control Centre) : organe de la circulation aérienne chargé d'assurer le service de contrôle de la circulation aérienne pour les vols contrôlés dans les régions de contrôle relevant de son autorité.

« centre de coordination de sauvetage » (Rescue Co-ordinating Centre) : organe chargé d'assurer l'organisation du service de recherches et de sauvetage et de coordonner les opérations à l'intérieur d'une région de recherches et de sauvetage.

« centre d'information de vol » (Flight Information Centre) : organe de la circulation aérienne chargé d'assurer le service d'information de vol et le service d'alerte.

« centre météorologique » : centre désigné pour procurer l'assistance météorologique à la navigation aérienne.

« circuit de circulation d'aérodrome » : trajet spécifié que les aéronefs doivent suivre lorsqu'ils volent aux abords d'un aérodrome.

« circuit de circulation au sol » : cheminements spécifiés que les aéronefs doivent suivre sur l'aire de manoeuvre d'un aérodrome, dans certaines conditions de vent.

« circulaire d'information aéronautique » (Aeronautical Information Circular) : avis contenant des informations qui ne satisfont pas aux conditions d'émission d'un NOTAM ou d'insertion dans une publication d'information aéronautique, mais qui concernent la sécurité des vols, la navigation aérienne ou d'autres questions techniques, administratives, législatives ou réglementaires.

« circulation aérienne » : ensemble des aéronefs évoluant dans l'espace aérien ou sur l'aire de manoeuvre d'un aérodrome. La circulation aérienne comprend la circulation aérienne générale et la circulation aérienne militaire.

Note. - Dans le présent texte, sauf mention contraire, l'expression «circulation aérienne» désigne la circulation aérienne générale.

« circulation aérienne générale » (CAG) : ensemble des mouvements des aéronefs civils et des aéronefs d'état soumis à la réglementation propre à ce type de circulation.

« circulation aérienne militaire » (CAM) : la circulation aérienne militaire est constituée par l'ensemble des mouvements des aéronefs qui, pour des raisons d'ordre technique ou militaire, relèvent de la réglementation propre à ce type de circulation. Elle comprend la circulation opérationnelle militaire (COM) et la circulation d'essai et réception des aéronefs (CER).

« circulation d'aérodrome » : ensemble de la circulation des aéronefs et des véhicules sur l'aire de manoeuvre d'un aérodrome et des aéronefs qui se trouvent dans le ou les circuits d'aérodrome, qui y pénètrent ou qui en sortent.

« circulation en surface » : déplacement d'un aéronef, par ses propres moyens, à l'exclusion des décollages et atterrissages, à la surface d'un aérodrome.

« code transpondeur » : numéro assigné à une réponse émise par un transpondeur.

« collision » : il y a collision lorsque qu'un aéronef entre en contact physique de manière involontaire avec le sol, un obstacle, ou un mobile au sol.

« compte-rendu d'observations météorologiques » : description des conditions météorologiques observées, à un moment et en un endroit déterminés.

« compte-rendu en vol » : compte-rendu émanant d'un aéronef en vol et établi selon les spécifications applicables aux comptes-rendus de position, d'exploitation et (ou) d'observations météorologiques.

« conditions météorologiques de vol aux instruments » (Instruments Flight Meteorological Conditions) : conditions météorologiques, exprimées en fonction de la visibilité, de la distance par rapport aux nuages et du plafond, inférieures aux minimums spécifiés pour les conditions météorologiques de vol à vue.

« conditions météorologiques de vol à vue » (VMC) : conditions météorologiques, exprimées en fonction de la visibilité, de la distance par rapport aux nuages et du plafond, égales ou supérieures aux minimums spécifiés.

« contrôle d'aérodrome » : service du contrôle de la circulation aérienne pour la circulation d'aérodrome.

« contrôle d'approche » : service du contrôle de la circulation aérienne pour les aéronefs en vol contrôlé à l'arrivée ou au départ.

« contrôle radar » : expression indiquant que des renseignements obtenus par radar sont employés dans l'exécution du contrôle de la circulation aérienne.

« contrôle régional » : service du contrôle de la circulation aérienne pour les aéronefs en vol contrôlé à l'intérieur des régions de contrôle.

« croisière ascendante » : technique de vol en croisière applicable à un aéronef, qui résulte en un accroissement net de l'altitude à mesure que la masse de l'aéronef diminue.

« DETRESFA » : expression conventionnelle désignant une phase de détresse.

« dirigeable » : aérostat entraîné par un organe moteur.

« durée estimée » : temps que l'on estime nécessaire pour aller d'un point significatif à un autre.

« durée totale estimée » :

a) dans le cas des vols IFR, temps estimé nécessaire à l'aéronef, à partir du moment du décollage, pour arriver au point désigné, défini par rapport à des aides à la navigation, où il est prévu d'amorcer une procédure d'approche aux instruments, ou, si aucune aide à la navigation n'est associée à l'aérodrome de destination, le temps nécessaire à l'aéronef, à partir du moment du décollage, pour arriver à la verticale de l'aérodrome de destination ;

b) dans le cas des vols VFR, temps estimé nécessaire à l'aéronef, à partir du moment du décollage, pour arriver à la verticale de l'aérodrome de destination.

« espace aérien à service consultatif » : espace aérien de dimensions définies, ou route désignée, où le service consultatif de la circulation aérienne est assuré.

« espace aérien contrôlé » : espace aérien de dimensions définies à l'intérieur duquel le service du contrôle de la circulation aérienne est assuré aux vols IFR et aux vols VFR selon la classification des espaces aériens.

« espaces aériens des services de la circulation aérienne » : espaces aériens de dimensions définies désignés par une lettre de l'alphabet à l'intérieur desquels des types précis de vols sont autorisés et pour lesquels il est spécifié des services de la circulation aérienne et des règles d'exploitation.

« espacement » : intervalle ménagé par un organe du contrôle de la circulation aérienne entre les positions de deux aéronefs et exprimé en distance horizontale, en différence de niveau ou en temps de vol.

« exploitant » : personne, organe ou entreprise qui se Livre ou propose de se Livrer à l'exploitation d'un ou de plusieurs aéronefs.

« feu aéronautique à la surface » : feu, autre qu'un feu de bord, spécialement prévu comme aide à la navigation aérienne.

« guidage radar » : utilisation du radar pour fournir aux aéronefs des caps spécifiés leur permettant de suivre la trajectoire désirée.

« hauteur » : distance verticale entre un niveau, un point ou un objet assimilé à un point et un niveau de référence spécifié.

« hélicoptère » : aérodyne dont la sustentation en vol est obtenue principalement par la réaction de l'air sur un ou plusieurs rotors qui tournent, entraînés par un organe moteur, autour d'axes sensiblement verticaux.

« heure estimée de départ du poste de stationnement » (EOBT) (Estimated Off-Block Time) : heure à laquelle il est estimé que l'aéronef commencera à se déplacer à partir de son poste de stationnement pour le départ.

« heure d'approche prévue » (HAP): heure à laquelle un organe de la circulation aérienne prévoit qu'un aéronef quittera le repère d'attente à une altitude au moins égale à l'altitude minimale d'attente pour débiter son approche.

« heure estimée d'arrivée » (Estimated Time of Arrival): pour les vols IFR, heure à laquelle il est estimé que l'aéronef arrivera à la verticale du point désigné, défini par référence à des aides à la navigation, à partir duquel il est prévu qu'une procédure d'approche aux instruments est amorcée, ou, si l'aérodrome n'est équipé d'aucune aide à la navigation, heure à laquelle l'aéronef arrivera à la verticale de l'aérodrome. Pour les vols VFR, heure à laquelle il est estimé que l'aéronef arrivera à la verticale de l'aérodrome.

« identification d'un aéronef » : groupe de lettres, de chiffres ou 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.

« IFR » (Instruments Flight Rules): abréviation utilisée pour désigner les règles de vol aux instruments.

« IMC » (Instruments Flight Meteorological Conditions): abréviation utilisée pour désigner les conditions météorologiques de vol aux instruments.

« INCERFA » : expression conventionnelle désignant une phase d'incertitude.

« indicateur d'emplacement » : groupe de quatre lettres formé conformément aux règles prescrites par l'OACI et assigné à l'emplacement d'une station fixe aéronautique.

« information de circulation » (ou de trafic) : renseignements donnés à un pilote par un organe de contrôle de la circulation aérienne pour l'avertir que d'autres aéronefs, dont la présence est connue ou observée, peuvent se trouver à proximité de sa position ou de sa route prévue, afin de l'aider à prévenir un abordage en appliquant les règles de l'air.

« information de vol » : renseignements et avis utiles donnés à un pilote par un organe de la circulation aérienne, pour l'exécution sûre et efficace du vol. Ces renseignements et avis portent sur les conditions et phénomènes météorologiques, les modifications affectant les services, les installations ou les procédures de la navigation aérienne, la position de l'aéronef, la présence d'autres aéronefs, ou tous autres renseignements disponibles lorsqu'ils sont susceptibles d'influer sur la bonne conduite et la sécurité du vol.

« limite d'autorisation » : point ou instant jusque auquel est valable une autorisation accordée à un aéronef.

« Manuel de l'emplacement des services ATS » : manuel qui énonce les types de services de la circulation aérienne fournis par le titulaire du certificat d'exploitation des services ATS à un emplacement opérationnel.

« membre d'équipage de conduite » : membre d'équipage titulaire d'une licence, ou stagiaire, chargé d'exercer des fonctions essentielles à la conduite d'un aéronef pendant le temps de vol.

« mode » (mode SSR) : identificateur conventionnel lié aux fonctions spécifiques des signaux d'interrogation émis par l'interrogateur au SSR. Il existe trois modes : A, C et S.

« navigation de surface » (RNAV) : méthode de navigation permettant le vol sur n'importe quelle trajectoire voulue dans les limites de la couverture des aides de navigation à référence sur station, ou dans les limites des possibilités d'une aide autonome ou grâce à une combinaison de ces deux moyens.

« niveau » : terme générique employé pour indiquer la position verticale d'un aéronef en vol et désignant, selon le cas, une hauteur, une altitude ou un niveau de vol.

« niveau de croisière » : niveau auquel un aéronef se maintient pendant une partie appréciable d'un vol.

« niveau de transition » : premier niveau de vol égal ou supérieur à l'altitude de transition auquel et au-dessus duquel la position verticale d'un aéronef est donnée par son niveau de vol.

« niveau de vol » (Flight Level) : surface isobare liée à une pression de référence spécifiée : 1013,2 hectopascals (hpa) et séparée des autres surfaces analogues par des intervalles de pression spécifiés.

« NOTAM » (Notice to Airmen): avis donnant en temps utile sur l'établissement, l'état ou la modification, d'une installation, d'un service, d'une procédure aéronautique ou d'un danger pour la navigation aérienne des renseignements essentiels à l'exécution des vols.

« nuit » : période pendant laquelle le centre du disque solaire se trouve à plus de 6 degrés en dessous de l'horizon, entre le crépuscule civil et l'aube civil.

« observation d'aéronef » : évaluation d'un ou plusieurs éléments météorologiques effectuée à partir d'un aéronef en vol.

« organe AFIS » : organe de la circulation aérienne chargé d'assurer le service d'information de vol et le service d'alerte au bénéfice de la circulation d'aérodrome d'un aérodrome non contrôlé.

« organe de la circulation aérienne » : terme générique désignant soit un organe chargé de rendre l'ensemble des services de la circulation aérienne ou certains d'entre eux, soit un bureau de piste.

« organe du contrôle de la circulation aérienne » : terme générique désignant soit un centre de contrôle régional, soit un centre de contrôle d'approche, soit une tour de contrôle d'aérodrome.

« phase d'urgence » : terme générique désignant selon le cas la phase d'incertitude, la phase d'alerte ou la phase de détresse.

« phase d'alerte » (ALERFA) : situation dans laquelle on peut craindre pour la sécurité d'un aéronef et de ses occupants.

« phase de détresse » (DETRESFA) : situation dans laquelle il y a tout lieu de penser qu'un aéronef et ses occupants sont menacés d'un danger grave et imminent et qu'ils ont besoin d'un secours immédiat.

« phase d'incertitude » (INCERFA) : situation dans laquelle il y a lieu de douter de la sécurité d'un aéronef et de ses occupants.

« pilote commandant de bord » : pilote responsable de la conduite et de la sécurité d'un aéronef pendant le temps de vol.

« piste » : aire définie, sur un aérodrome terrestre, aménagée afin de servir au décollage et à l'atterrissage des aéronefs.

« plafond » : hauteur, au-dessus du sol ou de l'eau, de la plus basse couche de nuages qui, au-dessous de six mille (6 000) mètres (19 000 pieds), couvre plus de la moitié du ciel.

« plan de descente » : profil de descente défini pour le guidage dans le plan vertical au cours de l'approche finale.

« plan de vol » (PLN) : ensemble de renseignements spécifiés au sujet d'un vol projeté ou d'une partie d'un vol, communiqués aux organes de la circulation aérienne.

« plan de vol déposé » (FPL) : le plan de vol tel qu'il a été déposé sous une forme spécifiée auprès d'un organe de la circulation aérienne par le pilote ou son représentant désigné, ne comportant pas les éventuelles modifications ultérieures.

« plan de vol en vigueur » : un plan de vol devient plan de vol en vigueur au moment où débute le vol ou la partie de vol pour lequel il a été communiqué. Le plan de vol en vigueur comprend les éventuelles modifications postérieures à la communication du plan de vol initial.

« plan de vol réduit » : éléments de vol en nombre limité communiqués en radiotéléphonie à un organe de la circulation aérienne.

« plan de vol répétitif » (RPL) : plan de vol concernant une série de vols assurés régulièrement, souvent répétés et présentant les mêmes caractéristiques de base, fourni par un exploitant pour être conservé et utilisé, de manière répétitive, par les organes de la circulation aérienne.

« planeur » : aérodyne non entraîné par un organe moteur, et dont la sustentation en vol est obtenue principalement par des réactions aérodynamiques sur des surfaces qui restent fixes dans des conditions données de vol.

« point d'arrêt » : position caractéristique du circuit de circulation au sol d'un aérodrome où un aéronef ou un véhicule peut être amené à attendre pour laisser libre la piste en service.

« point d'atterrissage » : point d'intersection de la piste et de la trajectoire nominale de descente.

« point de compte-rendu » : emplacement déterminé pouvant être identifié par des moyens visuels, radioélectriques ou autres par rapport auquel la position d'un aéronef peut être signalée.

« point de transfert de contrôle » : point défini sur la trajectoire de vol d'un aéronef, où la responsabilité d'assurer le service du contrôle de la circulation aérienne à cet aéronef est transférée d'un organe de contrôle au suivant ou d'une position de contrôle à la suivante.

« point de cheminement RNAV » (WPT) («way-point»): emplacement géographique spécifié utilisé pour définir une route à navigation de surface ou la trajectoire d'un aéronef utilisant la navigation de surface.

« point significatif » : emplacement géographique spécifié utilisé pour définir une route ATS ou la trajectoire d'un aéronef, ainsi que pour les besoins de la navigation et des services de la circulation aérienne.

« portée visuelle d'aérodrome » : distance à laquelle un observateur peut voir des feux identiques aux feux délimitant la piste mais placés dans une direction différente.

Note : La portée visuelle d'aérodrome est mesurée par observation humaine et n'est pas diffusée en dehors de l'aérodrome concerné.

« portée visuelle de piste » (RVR). distance jusqu'à laquelle le pilote d'un aéronef placé sur l'axe de la piste peut voir les marques ou les feux qui délimitent la piste ou qui balisent son axe.

Note : la portée visuelle de piste est mesurée de façon instrumentale ou par observation humaine.

« prévision météorologique » : exposé de conditions météorologiques prévues pour une heure ou une période définies et pour une région ou une partie d'espace aérien déterminées.

« procédure d'approche aux instruments » : série de manoeuvres prédéterminées effectuées en utilisant uniquement les instruments de bord, avec une marge de protection spécifiée au-dessus des obstacles, depuis le repère d'approche initiale jusqu'en un point à partir duquel l'atterrissage pourra être effectué puis, si l'atterrissage n'est pas effectué jusqu'en un point où les critères de franchissement d'obstacles en attente ou en route deviennent applicables.

« procédure d'approche interrompue » : procédure à suivre lorsqu'il est impossible de poursuivre l'approche.

« procédure d'attente » : manoeuvre prédéterminée exécutée par un aéronef en vol pour attendre.

« profil de vol » : projection orthogonale de la trajectoire de vol ou d'un élément de cette trajectoire sur la surface verticale passant par la route nominale.

« publication d'information aéronautique » (AIP): publication d'un État, ou éditée par décision d'un État, renfermant des informations aéronautiques de caractère durable et essentielles à la navigation aérienne.

« qualité de navigation requise » (RNP) : Expression de la performance de navigation qui est nécessaire pour évoluer à l'intérieur d'un espace aérien défini.

« radar » : dispositif de radiodétection qui fournit des renseignements sur la distance, l'azimut et/ou l'altitude d'objets.

« radar de surveillance » (SRE) : équipement radar utilisé pour déterminer la position d'un aéronef en distance et en azimut. Il existe des radars primaires de surveillance (PSR) et des radars secondaires de surveillance (SSR).

« radar primaire » : dispositif radar utilisant des signaux radio réfléchis.

« radar secondaire » : système dans lequel un signal radio transmis par la station radar déclenche la transmission d'un signal radio d'une autre station.

« région de contrôle » (CTA) : espace aérien contrôlé dont la limite inférieure n'est pas la surface.

« région de contrôle océanique » (OCA): région de contrôle située principalement en haute mer.

« région de contrôle terminale » (TMA) : région de contrôle établie en principe, au carrefour de routes ATS aux environs d'un ou plusieurs aérodromes importants.

« région d'information de vol » (FIR) : espace aérien de dimensions définies à l'intérieur duquel le service d'information de vol et le service d'alerte sont assurés.

« région supérieure de contrôle » (UTA) : région de contrôle, établie à l'intérieur d'une région supérieure d'information de vol, et qui n'est pas une voie aérienne.

« région supérieure d'information de vol » (UIR) : espace aérien de dimensions latérales définies à l'intérieur duquel le service d'information de vol et le service d'alerte sont assurés au-dessus d'une limite spécifiée.

« région à service consultatif » : région définie à l'intérieur d'une région d'information de vol, où le service consultatif de la circulation aérienne est assuré.

« renseignements météorologiques » : message d'observations, analyses, prévisions et tous autres éléments d'information relatifs à des conditions météorologiques existantes ou prévues.

« renseignements SIGMET » : renseignements établis par un centre de veille météorologique, concernant l'apparition ou la prévision d'un ou plusieurs phénomènes météorologiques spécifiés qui peuvent affecter la sécurité de l'exploitation aérienne.

« repère d'attente » : emplacement déterminé pouvant être identifié par des moyens visuels, radioélectriques ou autres et au voisinage duquel un aéronef en vol doit se maintenir pour attendre.

« réponse radar » (ou réponse SSR) : indication visuelle, dans une forme non symbolique sur un écran de visualisation radar, d'un signal radar transmis par un objet en réponse à une interrogation.

« route » : projection sur la surface de la terre de la trajectoire d'un aéronef, trajectoire dont le sens en un point quelconque est généralement exprimé en degrés par rapport au nord (vrai, magnétique ou du canevas).

« route à service consultatif » : route désignée le long de laquelle le service consultatif de la circulation aérienne est assuré.

« route ATS » : route destinée à canaliser la circulation aérienne pour permettre d'assurer les services de la circulation aérienne.

Note : L'expression route ATS est utilisée pour désigner à la fois les voies aériennes, les routes à service consultatif, les routes contrôlées et non contrôlées, les routes d'arrivée et de départ, etc.

« segment d'une procédure d'approche aux instruments » : partie d'une procédure d'approche aux instruments dont les extrémités sont soit des repères radioélectriques, soit des points spécifiés ne nécessitant pas l'existence de repères radioélectriques.

« séparation » : distance entre deux aéronefs, deux niveaux, deux trajectoires.

« séquence d'approche » : ordre dans lequel plusieurs aéronefs sont autorisés à effectuer leur approche en vue d'atterrir sur un aéroport.

« service d'alerte » : service assuré dans le but d'alerter les organes appropriés lorsque les aéronefs ont besoin de l'aide des organes de recherche et de sauvetage et de prêter à ces organes le concours nécessaire.

« service automatique d'information de région terminale » (ATIS) : service assuré dans le cadre du service d'information de vol dans le but de fournir régulièrement des renseignements appropriés et actualisés pour les aéronefs à l'arrivée et au départ au moyen d'émissions continues et répétées.

« services de la circulation aérienne (ATS) » : terme générique désignant à la fois le service du contrôle de la circulation aérienne, le service consultatif, le service d'information de vol et le service d'alerte.

« service du contrôle de la circulation aérienne » : service assuré dans le but de :

- a) prévenir :
 - i. les abordages entre aéronefs ;
 - ii. les collisions, sur l'aire de manoeuvre, entre les aéronefs et les obstacles ;
- b) accélérer et ordonner la circulation aérienne.

« service consultatif de la circulation aérienne » : service assuré dans le cadre du service d'information de vol, à l'intérieur de l'espace aérien à service consultatif, afin d'assurer autant que possible l'espacement des aéronefs en vol IFR.

« service de gestion d'aire de trafic » : service fourni pour assurer la régulation des activités et des mouvements des aéronefs et des véhicules sur une aire de trafic.

« services d'information aéronautique » s'entend des services nécessaires pour satisfaire aux exigences visées aux annexes 4 et 15 de la Convention et se rapportant à l'information aéronautique.

« service d'information de vol » : service assuré dans le but de fournir les avis et renseignements utiles à l'exécution sûre et efficace des vols.

« service d'information de vol d'aérodrome » (AFIS) : service d'information de vol pour la circulation d'aérodrome.

« service fixe aéronautique » : service de télécommunications entre points fixes déterminés, prévu essentiellement pour la sécurité de la navigation aérienne et pour assurer la régularité, l'efficacité et l'économie d'exploitation des services aériens.

« service mobile aéronautique » : service mobile entre stations aéronautiques et station d'aéronef, ou entre stations d'aéronef, auquel les stations d'engin de sauvetage peuvent également participer ; les stations de radiobalise de localisation des sinistres peuvent également participer à ce service sur des fréquences de détresse et d'urgence désignées.

« service radar » : service de la circulation aérienne assuré au moyen du radar.

« seuil » : début de la partie de la piste utilisable pour l'atterrissage.

« station fixe aéronautique » : station du service fixe aéronautique.

« station météorologique » : station désignée pour faire des observations et établir des messages d'observations météorologiques destinés à être utilisés en navigation aérienne.

« surveillance radar » : utilisation du radar pour mieux connaître la position des aéronefs.

« système embarqué d'anti-abordage » (ACAS) : système embarqué qui, au moyen des signaux de transpondeur de radar secondaire de surveillance (SSR), et indépendamment des systèmes au sol, renseigne le pilote sur la présence des aéronefs dotés d'un transpondeur qui risque d'entrer en collision avec son aéronef.

« système SELCAL » : système d'appel sélectif SELCAL, système permettant l'appel sélectif d'un aéronef sur les voies radiotéléphoniques reliant une station au sol à l'aéronef.

« tour de contrôle » (TWR) : organe de la circulation aérienne chargé d'assurer les services de la circulation aérienne au bénéfice de la circulation d'aérodrome.

« transmission sans accusé de réception » : transmission effectuée par une station à l'intention d'une autre station lorsque les circonstances ne permettent pas d'établir des communications bilatérales, mais qu'il est supposé que la station appelée est en mesure de recevoir le message.

« VFR » (Visual Flight Rules) : abréviation utilisée pour désigner les règles de vol à vue.

« virage conventionnel » : manoeuvre consistant en un virage effectué à partir d'une trajectoire désignée, suivi d'un autre virage en sens inverse, de telle sorte que l'aéronef puisse rejoindre la trajectoire désignée pour la suivre en sens inverse.

« virage de base » : virage exécuté par un aéronef au cours de l'approche initiale, entre l'extrémité de la trajectoire d'éloignement et le début de la trajectoire d'approche intermédiaire ou finale. Ces deux trajectoires ne sont pas exactement opposées.

« visibilité » : distance, déterminée par les conditions atmosphériques et exprimée en unités de longueur, à laquelle on peut voir et identifier, de jour, des objets remarquables non éclairés et, de nuit, des objets remarquables éclairés.

« visibilité au sol » : visibilité sur un aéroport communiquée par un observateur accrédité.

« visibilité en vol » : visibilité vers l'avant à partir du poste de pilotage d'un aéronef en vol.

« VMC » : abréviation utilisée pour désigner les conditions météorologiques de vol à vue.

« voie aérienne » (AWY) : région de contrôle ou portion de région de contrôle présentant la forme d'un couloir et dotée d'aides radio à la navigation.

« voie de circulation » : voie définie, sur un aéroport terrestre, choisie ou aménagée pour la circulation au sol des aéronefs.

« vol contrôlé » : vol dont les évolutions sont subordonnées à une autorisation.

« vol IFR » (Instruments Flight Rules) : vol effectué conformément aux règles de vol aux instruments.

« vol local » : vol effectué par un aéronef en VFR qui respecte l'ensemble des conditions suivantes:

- a) sans atterrissage sur un autre aéroport que celui de départ ;
- b) à l'intérieur des espaces associés à cet aéroport lorsqu'ils existent ; et
- c) à une distance telle qu'elle garantisse la permanence du contact radio bilatéral pour la fourniture du service d'alerte par l'aéroport de départ.

« voltige aérienne » : vol au cours duquel un aéronef effectue intentionnellement des manoeuvres comportant un changement brusque d'assiette, une position inhabituelle ou une variation inhabituelle de la vitesse, généralement associées à des variations importantes de niveau.

« zone de contrôle » (CTR) : espace aérien contrôlé s'étendant à partir de la surface du sol ou de l'eau jusqu'à une limite supérieure spécifiée.

« zone d'évolution normale » (NOZ) : espace aérien de dimensions définies, s'étendant de part et d'autre de l'axe du faisceau de radiophare d'alignement de piste de l'ILS. Au cours des approches parallèles indépendantes, il n'est tenu compte que de la moitié intérieure de la zone d'évolution normale.

2. Les expressions définies au chapitre 1 de l'Annexe 2 à la Convention de Chicago relative à l'aviation civile internationale - Règles de l'Air, sont employées avec la même signification dans le présent décret.

Article D4.1.1-2 Droit de circulation

1. Les aéronefs peuvent circuler librement dans les espaces aériens couverts par les services de la circulation aérienne au-dessus du territoire de la République de Madagascar. Toutefois les aéronefs de nationalité étrangère ne peuvent circuler au-dessus du territoire de Madagascar que si ce droit leur est accordé par une convention internationale ou s'ils reçoivent, à cet effet, une autorisation qui doit être spéciale et temporaire.

2. Le droit pour un aéronef de survoler les propriétés privées ne peut s'exercer dans les conditions telles qu'il entraverait l'exercice du droit du propriétaire.

Article D4.1.1-3 Types de circulation aérienne

1. La circulation aérienne comprend :

- a) la circulation aérienne générale (CAG) qui relève de la compétence du Ministre chargé de l'aviation civile ;
- b) la circulation aérienne militaire (CAM), qui relève de la compétence du Ministre de la défense chargé des forces armées.

2. Le Ministre de la défense chargé des forces armées et le Ministre chargé de l'aviation civile organisent conjointement l'espace aérien national et les espaces aériens placés sous la juridiction de Madagascar et en réglementent l'utilisation

Article D4.1.1-4 Rôle des services de la circulation aérienne

1. Les services de la circulation aérienne ont pour objet :

- a) de prévenir les abordages entre les aéronefs ;
- b) de prévenir les collisions, sur l'aire de manoeuvre entre les aéronefs et les obstacles, fixes ou mobiles, se trouvant sur cet aire ;
- c) d'accélérer et ordonner la circulation aérienne ;
- d) de fournir les avis et renseignements utiles à l'exécution sûre et efficace des vols ; et
- e) d'alerter les organes appropriés lorsque des aéronefs ont besoin de l'aide des organes de recherche et de sauvetage, et de prêter à ces organes le concours nécessaire.

Article D4.1.1-5 Trois divisions des services de la circulation aérienne

1. Les services de la circulation aérienne comprennent trois services :

- a) Le service du contrôle de la circulation aérienne ;
- b) Le service d'information de vol ;
- c) Le service d'alerte.

Article D4.1.1-6 Espaces aériens couverts par les services de la circulation aérienne

1. Un arrêté du Ministre chargé de l'aviation civile définit les conditions relatives à l'institution des zones dangereuses, réglementées et interdites pour les besoins d'opérations aériennes à l'intérieur du territoire national et des eaux territoriales.

2. Les espaces aériens où sont assurés les services de la circulation aérienne comprennent les régions d'information de vol et à l'intérieur de celles ci :

- a) les espaces aériens contrôlés ;
- b) les espaces aériens particuliers.

3. Les espaces aériens particuliers peuvent se présenter sous les formes suivantes :

- les zones dangereuses ;
- les zones réglementées ; et
- les zones interdites.

4. Pour les vols dans l'espace aérien compris entre les niveaux de vol 290 et 410 inclus et par accord régional de navigation aérienne, la mise en œuvre du minimum de séparation verticale réduit (RVSM) de trois cent (300) mètres (1000 pieds) est portée à la connaissance des usagers par la voie de l'information aéronautique après une décision de l'autorité de l'aviation civile.

Article D4.1.1-7 Horaires de fonctionnement de l'organe chargé d'assurer le service du contrôle de la circulation aérienne

1. Un espace aérien contrôlé n'existe que pendant les horaires de fonctionnement de l'organe chargé d'y assurer le service du contrôle de la circulation aérienne. Ces horaires sont portés à la connaissance des usagers par la voie de l'information aéronautique.

Article D4.1.1-8 Désignation des classes d'espaces aérien et conditions de vols y afférent

1. La classification des espaces aériens et les conditions applicables dans chacune de ces classes d'espace aérien sont fixées par Arrêté du Ministre chargé de l'aviation civile.

Article D4.1.1-9 Période obligatoire de conservation des documents et enregistrements relatifs à la circulation aérienne

1. Les organes de la circulation aérienne doivent conserver tous les documents et enregistrements relatifs à la fourniture des services de la circulation aérienne pendant une période d'au moins trente (30) jours.

2. Les documents et enregistrements relatifs à un incident ou un accident doivent être conservés aussi longtemps que requis par le Bureau d'Enquêtes des Accidents d'Aviation et d'Assistance de l'Aviation Civile (BEAC).

CHAPITRE 2 : DES SERVICES DE LA CIRCULATION AÉRIENNE

Article D4.1.2-1 Réglementation de la Circulation Aérienne (RCA)

1. La Réglementation de la Circulation aérienne (RCA) est fixée par Arrêté du Ministre chargé de l'aviation civile.

Article D4.1.2-2 Circonstances interdisant d'agir en qualité de contrôleur ou de spécialiste de l'information

1. Il est interdit à toute personne d'agir en qualité de contrôleur de la circulation aérienne ou de spécialiste de l'information de vol dans les circonstances suivantes :

- a) dans les huit (8) heures qui suivent l'ingestion d'alcool ;
- b) lorsqu'elle est sous l'effet de l'alcool ; ou
- c) lorsqu'elle est sous l'effet d'une drogue ou de toute autre substance qui affaiblit ses facultés au point où la sécurité aérienne est compromise.

Article D4.1.2-3 Interdiction de fournir des services non conformes

1. Il est interdit aux organes de la circulation aérienne (organes ATS) de fournir des services de la circulation aérienne à moins que les services ne soient fournis conformément au manuel de l'emplacement des organes ATS et à la Réglementation de la Circulation Aérienne (RCA) .

Article D4.1.2-4 Conditions d'exercice de fonctions de contrôleur de la circulation aérienne et Interdiction d'exploiter un organe ATS sans certificat conforme

1. Nul ne peut exercer les fonctions de contrôleur de la circulation aérienne s'il n'est titulaire d'une licence dont les conditions de délivrance sont fixées dans le Livre 5 portant licence et qualifications du personnel aéronautique.

2. Il est interdit à toute personne d'exploiter un organe ATS ou une station d'information de vol, à moins que la personne ne soit titulaire d'un certificat d'exploitation de la circulation aérienne (exploitation ATS) l'autorisant à exploiter l'unité de contrôle de la circulation aérienne ou la station d'information de vol et ne s'y conforme.

Article D4.1.2-5 Délivrance du certificat d'exploitation ATS et approbation d'un manuel de l'emplacement des organes ATS

1. L'Autorité de l'aviation civile délivre le certificat d'exploitation ATS autorisant à exploiter une unité de contrôle de la circulation aérienne ou une station d'information de vol si les conditions suivantes sont respectées :

- a) Il doit être démontré ce qui suit :
 - i. la disposition d'un personnel qualifié pour fournir un service de la circulation aérienne à l'emplacement opérationnel de l'unité de contrôle de la circulation aérienne ou de la station d'information de vol ;

- ii. l'unité de contrôle de la circulation aérienne ou la station d'information de vol est exploitée de manière que les aéronefs soient utilisés en toute sécurité.
 - b) un manuel de l'emplacement des organes ATS pour l'emplacement opérationnel a été approuvé par l'Autorité de l'aviation civile.
2. L'Autorité de l'aviation civile approuve le manuel de l'emplacement des organes ATS s'il est conforme aux exigences suivantes :
- a) il décrit avec exactitude l'emplacement opérationnel de l'unité de contrôle de la circulation aérienne ou de la station d'information de vol ; et
 - b) il contient les renseignements exigés en application de l'article D4.1.2-7.

Article D4.1.2-6 Contenu du certificat d'exploitation ATS

1. Le certificat d'exploitation ATS contient ce qui suit :

- a) la dénomination sociale, le nom commercial et l'adresse du titulaire du certificat ;
- b) le numéro du certificat ;
- c) la date de délivrance du certificat ;
- d) la date d'entrée en vigueur du certificat ;
- e) la durée de validité du certificat ;
- f) les types de services de la circulation aérienne que le titulaire du certificat est autorisé à fournir ; et
- g) une liste des emplacements opérationnels pour lesquels un manuel de l'emplacement des organes ATS a été approuvé par l'Autorité de l'aviation civile.

Article D4.1.2-7 Contenu du manuel de l'emplacement des organes ATS

1. Le contenu du manuel de l'emplacement des organes ATS est fixé par l'Autorité de l'aviation civile.

Article D4.1.2-8 Demande de certificat d'exploitation ATS

1. Le demandeur d'un certificat d'exploitation ATS doit soumettre à l'Autorité de l'aviation civile:

- a) une demande de certificat d'exploitation ATS ; et
- b) un exemplaire du manuel de l'emplacement des organes des services de la circulation aérienne proposé pour chaque emplacement opérationnel qui figurera sur le certificat.

Article D4.1.2-9 Supervision et évaluation de la sécurité des Services de la circulation aérienne

1. L'Autorité de l'aviation civile se réserve le droit de superviser et d'évaluer la sécurité des services de la circulation aérienne sur le territoire de la République de Madagascar.
2. Les modalités et procédures relatives à la supervision et l'évaluation de la sécurité des services de la circulation aérienne sont fixées par voie réglementaire. Elles sont fondées sur les dispositions correspondantes de l'Annexe 11 de la Convention relative à l'Aviation Civile Internationale.

CHAPITRE 3 : DES SERVICES D'ALERTE

Article D4.1.3-1 Aéronefs couverts par le service d'alerte

1. Le service d'alerte est assuré :
 - a) à tout aéronef en vol contrôlé ;
 - b) à tout autre aéronef ayant communiqué un plan de vol ;
 - c) à tout aéronef n'ayant pas communiqué de plan de vol, lorsqu'un organe de la circulation aérienne estime qu'il possède suffisamment d'éléments lui permettant de douter de la sécurité de l'aéronef ou de ses occupants ; et
 - d) à tout aéronef que l'on sait ou croit être l'objet d'une intervention illicite.

Article D4.1.3-2 Transmission des renseignements relatifs à un aéronef en difficulté

1. Les centres de contrôle régional ou les centres d'information de vol servent de centres de rassemblement de tous les renseignements relatifs à un aéronef en difficulté se trouvant dans la région d'information de vol ou dans la région de contrôle intéressée et transmettent ces renseignements au centre de coordination de sauvetage intéressé.
2. Lorsqu'un aéronef se trouvant sous le contrôle d'une tour de contrôle ou d'un centre de contrôle d'approche ou évoluant dans la circulation d'aérodrome d'un aérodrome doté d'un organe AFIS est en difficulté, cette tour de contrôle, ce centre de contrôle d'approche ou cet organe AFIS avertit immédiatement le centre de contrôle régional ou le centre d'information de vol désigné qui prévient à son tour le centre de coordination de sauvetage intéressé.
3. Toutefois si la nature du cas d'urgence est telle que la notification est superflue, il n'est pas nécessaire d'avertir le centre de contrôle régional, le centre d'information de vol ou le centre de coordination de sauvetage.
4. Néanmoins, si l'urgence de la situation l'exige, la tour de contrôle d'aérodrome, le centre de contrôle d'approche ou l'organe AFIS responsable alerte d'abord les organes locaux de secours susceptibles d'apporter une aide immédiate et prend les dispositions nécessaires pour déclencher leur intervention.

Article D4.1.3-3 Règles et délais de déclenchement des phases d'urgence

1. Les règles de déclenchement des phases d'urgence sont spécifiées dans la Réglementation de la circulation aérienne (RCA).

Article D4.1.3-4 Séquence de transmission des renseignements lors de la notification des phases d'urgence

1. La notification des phases d'urgence auprès des centres de coordination de sauvetage comporte les renseignements dont disposent les organes de la circulation aérienne, présentés dans l'ordre ci-après :

- a) selon la phase, INCERFA, ALERFA ou DETRESFA ;
- b) organe émetteur ;
- c) nature du cas d'urgence ;
- d) renseignements essentiels tirés du plan de vol ;
- e) dernière communication avec l'aéronef en précisant l'organe, l'heure, la fréquence radio ;
- f) dernière position de l'aéronef en précisant le lieu, l'heure et les moyens de localisation ;
- g) couleur et signes distinctifs de l'aéronef ;
- h) mesures prises pour faciliter les recherches ;
- i) autres observations.

2. Les renseignements spécifiés au paragraphe 1. qui ne sont pas disponibles au moment où la notification est adressée au centre de coordination de sauvetage sont demandés par l'organe de la circulation aérienne avant la déclaration d'une phase de détresse, si l'on est à peu près certain que cette phase sera déclarée. Ces renseignements doivent comprendre l'autonomie, le nombre de personnes à bord et les fréquences utilisées pour la détresse dont disposent les survivants, lorsque ces renseignements qui figurent dans le plan de vol n'ont pas été transmis.

3. Dans le cas d'un vol non contrôlé, les renseignements sur la progression du vol reçus par l'organe de la circulation aérienne desservant la région d'information de vol dans laquelle se trouve l'aéronef, seront conservés afin d'être disponibles en cas de besoin pour les opérations de recherches et de sauvetage.

Article D4.1.3-5 Coordination avec le service de recherches et de sauvetage (service SAR)

1. Outre la notification prévue par l'article D4.1.3-6, les organes de la circulation aérienne transmettent sans délais, au service SAR :

- a) tous renseignements supplémentaires utiles, particulièrement en ce qui concerne l'évolution de l'état d'urgence, suivant les différentes phases ; ou
- b) l'indication que l'état d'urgence n'existe plus.

2. Au cas où l'état d'urgence n'existe plus, il incombe au service SAR d'annuler les mesures dont il a pris l'initiative.

Article D4.1.3-6 Coordination avec l'exploitant de l'aéronef

1. Lorsqu'un centre de contrôle régional ou un centre d'information de vol estime qu'un aéronef se trouve dans une phase d'incertitude ou d'alerte, il en avise l'exploitant, lorsque cela est possible, avant d'alerter le service SAR. Le service SAR doit être averti immédiatement en premier si l'aéronef se trouve dans une phase de détresse.

2. Tous les renseignements communiqués au service SAR par le centre de contrôle régional ou le centre d'information de vol sont également transmis sans retard à l'exploitant, lorsque cela est possible.

Article D4.1.3-7 Communication avec les aéronefs se trouvant à proximité d'un aéronef en difficulté

1. Lorsqu'un organe de la circulation aérienne estime qu'un aéronef se trouve en difficulté, il en informe dès que possible les autres aéronefs qui se trouvent à proximité en précisant la nature du cas d'urgence. Toutefois s'il s'agit d'une intervention illicite il n'en est pas fait mention dans les communications air-sol à moins que cela n'ait été fait auparavant dans les échanges de communication avec l'aéronef en cause et que l'on soit certain que cette mention n'aggrave pas la situation.

TITRE 2 : DES RÈGLES DE L'AIR

Article D4.2.1-1 Des dispositions générales

1. En application de l'article L 4.3.1-1 de la Loi n° 2004-027 du 09 septembre 2004 portant Code malagasy de l'aviation civile, le présent titre fixe les règles de la circulation des aéronefs.

CHAPITRE PREMIER : DU DOMAINE D'APPLICATION

Article D4.2.1-2 Des règles appliquées

1. En vol comme sur l'aire de mouvement d'un aérodrome, un aéronef sera utilisé conformément aux règles générales et, suivant le cas :

- a) conformément aux règles de vol à vue (VFR) ;
- b) conformément aux règles de vol aux instruments (IFR).

Article D4.2.1-3 Aéronefs sujets aux règles de l'air

1. Les règles de l'air s'appliquent :

- a) à tous les aéronefs civils évoluant dans les espaces aériens malgaches ;

- b) aux aéronefs immatriculés à Madagascar où qu'ils se trouvent, dans la mesure où ces règles ne contreviennent pas aux règles édictées par l'État sous l'autorité duquel le territoire survolé se trouve placé.

Article D4.2.1-4 Règles d'utilisation d'un aéronef, en vol comme sur l'aire de manoeuvre

1. En vol comme sur l'aire de mouvement d'un aérodrome, un aéronef est utilisé conformément aux dispositions du Chapitre 3 du présent Titre et, en vol, suivant le cas:

- a) conformément aux règles de vol à vue décrite au Chapitre 4 ;
- b) ou conformément aux règles de vol aux instruments décrites au Chapitre 5.

Article D4.2.1-5 Responsabilité de l'application des règles de l'air

1. Le pilote commandant de bord, qu'il tiennne ou non les commandes, est responsable de l'application des règles de l'air à la conduite de son aéronef. Il ne peut déroger à ces règles que s'il le juge absolument nécessaire pour des motifs de sécurité.

2. Pour les aéronefs non habités, cette responsabilité est exercée par la personne mettant en oeuvre l'appareil. Des règles particulières concernant les aéronefs non habités peuvent être établies par l'Autorité de l'aviation civile.

Article D4.2.1-6 Obligations, autorité et responsabilités du commandant de bord

1. Le pilote commandant de bord est responsable de la conduite de l'aéronef et décide en dernier ressort de son utilisation tant qu'il en a le commandement.

2. Le pilote commandant de bord est responsable de l'application des autorisations émanant d'un organe de la circulation aérienne. Si une autorisation n'est pas jugée satisfaisante par le pilote commandant de bord, celui-ci peut demander une modification à cette autorisation, demande à laquelle il est, dans la mesure du possible, donné suite.

3. Les autorisations ne peuvent servir de prétexte à un pilote commandant de bord pour enfreindre un règlement quelconque établi.

4. Un pilote commandant de bord peut demander une priorité spéciale :

- a) pour des raisons intéressant la sécurité du vol ou celle d'une personne se trouvant à bord ;
- b) pour participer à une opération concernant la sauvegarde des personnes et des biens.

5. Lorsque le pilote commandant de bord demande une autorisation comportant une priorité, il peut être tenu de fournir un rapport exposant les motifs de cette demande.

CHAPITRE 2 : DES RÈGLES GÉNÉRALES

Article D4.2.2-1 Règles et procédures de la circulation des aéronefs

1. Les règles et procédures relatives à la circulation des aéronefs sont spécifiées dans la Réglementation de la Circulation Aérienne (RCA).

Article D4.2.2-2 Interdiction d'opérer un aéronef ou un hélicoptère de façon négligente, imprudente ou risquée

1. Un aéronef ne doit pas être conduit d'une façon négligente ou imprudente pouvant entraîner un risque pour la vie ou les biens des tiers.

2. Il est interdit d'utiliser un hélicoptère au-dessus d'un rassemblement de personnes en plein air, lorsque l'hélicoptère transporte une charge externe.

3. Il est interdit à toute personne d'utiliser au-dessus d'une zone bâtie un hélicoptère qui transporte une charge externe sauf dans le cas où la personne y est autorisée par l'Autorité de l'aviation civile.

Article D4.2.2-3 Interdiction de piloter ou de participer à la conduite d'un aéronef avec facultés affaiblies

1. Nul ne doit piloter un aéronef ou ne doit assurer une fonction de membre de l'équipage de conduite d'un aéronef s'il se trouve sous l'influence de boissons alcoolisées, de narcotiques, de stupéfiants ou de médicaments qui puissent compromettre les facultés nécessaires à l'exercice de ses fonctions.

Article D4.2.2-4 Satisfaction des exigences d'aptitudes nécessaires à l'exercice des fonctions

1. Tout membre de l'équipage doit s'abstenir d'exercer ses fonctions dès qu'il ressent une déficience quelconque de nature à lui faire croire qu'il ne satisfait pas aux exigences d'aptitudes nécessaires à l'exercice de ses fonctions.

Article D4.2.2-5 Hauteurs minimales d'exécution du vol

1. Sauf pour les besoins du décollage et de l'atterrissage et des manoeuvres qui s'y rattachent, les aéronefs doivent voler à un niveau supérieur ou égal au plus haut des niveaux suivants :

- a) niveau minimal spécifié dans la RCA ;
- b) hauteur suffisante permettant, en cas d'urgence, lors du survol des villes ou autres agglomérations, d'effectuer un atterrissage sans mettre indûment en danger les personnes et les biens à la surface ; et
- c) hauteurs minimales qui peuvent être fixées par l'Autorité de l'aviation civile pour le survol des villes ou autres agglomérations, ou des rassemblements de personnes ou d'animaux en plein air, ainsi que le survol de certaines installations ou établissements.

2. Si les conditions d'exécution du vol peuvent être fixées afin de ne pas mettre en cause la sécurité des personnes et des biens à la surface, des dérogations aux dispositions du paragraphe 1 peuvent être accordées :

- a) par le Ministre de l'intérieur ou les autorités territoriales compétentes, après avis technique favorable de l'Autorité de l'aviation civile, s'il s'agit du survol d'une agglomération ou d'un rassemblement de personnes ou d'animaux en plein air ;
- b) par l'Autorité de l'aviation civile dans les autres cas, après accord le cas échéant des autorités responsables des installations ou établissements cités au paragraphe 1. alinéa c) ci-dessus.

3. Les aéronefs doivent également sauf dérogation accordée par l'Autorité de l'aviation civile respecter les hauteurs minimales de survol édictées par la RCA et portées à la connaissance des usagers par la voie de l'information aéronautique.

4. Les modalités et les procédures de délivrance des dérogations sont fixées décision de l'Autorité de l'aviation civile.

Article D4.2.2-6 Interdiction de jeter ou pulvériser tout détritrus à partir d'un aéronef hors des conditions prescrites

1. Rien ne doit être jeté ou pulvérisé d'un aéronef en vol sauf dans les conditions prescrites par l'Autorité de l'aviation civile et de la manière indiquée par celle-ci.

Article D4.2.2-7 Remorquage impliquant un aéronef

1. Un aéronef ou autre objet ne peut être remorqué par un aéronef qu'en conformité avec les dispositions prescrites par l'Autorité de l'aviation civile et de la manière indiquée par celle-ci. Il en est de même en ce qui concerne un aéronef remorqué par un véhicule à la surface.

Article D4.2.2-8 Parachutages

1. Les parachutages ne peuvent être effectués, sauf en cas de force majeure qu'en conformité avec les dispositions prescrites par l'Autorité de l'aviation civile.

Article D4.2.2-9 Voltige aérienne

1. Sauf autorisation spéciale des autorités compétentes, aucune voltige aérienne ne doit être exécutée au-dessus des zones urbaines ou autres agglomérations à forte densité ou des rassemblements de personnes.

2. La voltige aérienne ne peut être effectuée que dans des conditions fixées par l'Autorité de l'aviation civile.

Article D4.2.2-10 Vitesses transsoniques et supersoniques

1. Sauf autorisation de l'Autorité de l'aviation civile, un aéronef ne doit pas voler à des vitesses transsoniques et supersoniques.

Article D4.2.2-11 Interdiction de pénétrer dans une zone interdite

1. Aucun aéronef ne doit pénétrer, sauf autorisation de l'Autorité de l'aviation civile, dans une zone interdite dont l'existence a été portée à la connaissance des usagers par la voie de l'information aéronautique.

Article D4.2.2-12 Vol à l'intérieur d'une zone réglementée

1. Un aéronef ne peut voler à l'intérieur d'une zone réglementée que s'il se conforme aux conditions spécifiées portées à la connaissance des usagers par la voie de l'information aéronautique.

Article D4.2.2-13 Natures des activités et heures d'activation des zones réglementées

1. La nature des activités qui ont lieu dans une zone de ce type ainsi que les heures d'activation, sont portées à la connaissance des usagers par la voie de l'information aéronautique.

Article D4.2.2-14 Actions préliminaires au vol

1. Avant d'entreprendre un vol, le pilote commandant de bord doit prendre connaissance de tous les renseignements disponibles utiles à la bonne exécution du vol projeté. Il doit s'assurer du fonctionnement satisfaisant de son appareil et des équipements nécessaires à la bonne exécution de ce vol.

2. Pour les vols VFR exceptés les vols locaux et pour tous les vols IFR, l'action préliminaire au vol doit comprendre l'étude attentive des bulletins et prévisions météorologiques disponibles les plus récents, en tenant compte des besoins en carburant, au cas où le vol ne pourrait pas se dérouler comme prévu.

Article D4.2.2-15 Maintien de la vigilance visuelle à bord des aéronefs

1. La vigilance visuelle ne doit pas être relâchée à bord des aéronefs en vol ou en évolution au sol ou sur l'eau afin d'éviter un abordage avec un autre aéronef ou une collision avec un obstacle, un véhicule ou une personne sur l'aire de mouvement d'un aérodrome.

Article D4.2.2-16 Distance entre aéronefs, vols en formation et manœuvres d'évitement basées sur les avis de résolution

1. Un aéronef ne doit pas évoluer à une distance d'un autre aéronef telle qu'il puisse en résulter un risque d'abordage.

2. Des aéronefs ne peuvent voler en formation qu'après entente entre les pilotes commandants de bord et conformément aux conditions fixées par voie d'instruction de l'Autorité de l'aviation civile.

3. Des manœuvres d'évitement basées sur les avis de résolution fournis par des équipements anticollision embarqués peuvent être exécutées. Les spécifications relatives à l'emport de ces équipements anticollision sont fixées par voie d'instruction de l'Autorité de l'aviation civile.

4. L'organe de la circulation aérienne concerné doit, dès que possible, être informé par le pilote de l'exécution de telles manœuvres.

Article D4.2.2-17 Priorités de passage et dispositions propres pour éviter un abordage

1. La circulation des aéronefs est soumise à des règles générales de priorité de passages pour prévenir les abordages.

2. Sauf autorisation contraire, l'aéronef qui a la priorité de passage doit conserver son cap et sa vitesse, mais aucune des dispositions du présent article ne dispense le pilote commandant de bord d'un aéronef de l'obligation de prendre les dispositions les plus propres pour éviter un abordage.

3. Un aéronef qui, se trouve dans l'obligation de céder le passage à un autre aéronef, doit éviter de passer au-dessus ou au-dessous de ce dernier, ou devant lui, à moins qu'il ne passe à bonne distance, et :

a) qu'il ne crée pas un danger du fait de sa turbulence de sillage ;

b) qu'il tienne compte de la turbulence de sillage de l'autre aéronef.

4. Dès qu'ils ont connaissance de sa présence, les aéronefs doivent évoluer pour laisser toute liberté de manoeuvre à un aéronef en difficulté ou à un aéronef participant à une opération de sauvegarde des vies humaines et des biens.

5. Les règles de priorité de passages et les procédures s'y rapportant sont spécifiées dans la RCA.

Article D4.2.2-18 Règles d'utilisation des feux d'aéronefs

1. Les feux réglementaires des aéronefs sont spécifiés par voie d'instruction de l'Autorité de l'aviation civile.

2. De nuit tout aéronef en vol doit allumer :

a) des feux anti-collision destinés à attirer l'attention sur lui ;

b) des feux de position destinés à indiquer la trajectoire relative de l'aéronef à un observateur; aucun autre feu susceptible d'être confondu avec ces feux ne doit être allumé.

3. De nuit tout aéronef qui se déplace, de façon autonome ou non, sur l'aire de mouvement d'un aérodrome doit allumer des feux de position destinés à indiquer la trajectoire relative de l'aéronef à un observateur et il ne doit allumer aucun autre feu susceptible d'être confondu avec ces feux.

4. De nuit tout aéronef, sur l'aire de mouvement d'un aérodrome, dont les moteurs sont en marche ou qui est sur le point de les mettre en marche doit allumer des feux indiquant cette situation.

5. De jour tout aéronef en vol doit allumer, s'il en est doté, des feux anti-collision destinés à attirer l'attention sur lui.

6. De jour tout aéronef, sur l'aire de mouvement d'un aérodrome, dont les moteurs sont en marche ou qui est sur le point de les mettre en marche doit allumer, s'il en est doté, des feux indiquant cette situation.

7. Un pilote peut éteindre les feux à éclats dont l'aéronef est doté ou réduire l'intensité de ces feux si ces derniers :

a) le gênent ou risquent de le gêner dans l'exercice de ses fonctions ;

b) causent ou risquent de causer un éblouissement pénible pour un observateur extérieur.

8. Tout aéronef à flot doit allumer les feux prescrits par les règlements de navigation applicables aux navires en mer ou sur les eaux intérieures.

Article D4.2.2-19 Opération d'un aéronef dans des conditions fictives de vol aux instruments

1. Un aéronef ne doit pas voler dans des conditions fictives de vol aux instruments à moins:

- a) que l'aéronef ne soit équipé de doubles commandes en parfait état de fonctionnement ; et
- b) qu'un pilote compétent n'occupe un siège aux commandes lui permettant d'intervenir comme pilote de sécurité suppléant la personne qui pilote dans les conditions fictives de vol aux instruments. Le pilote de sécurité doit avoir un champ de vision satisfaisant vers l'avant et de chaque côté de l'aéronef, sinon un observateur compétent, en communication avec le pilote de sécurité, devra occuper à bord un emplacement d'où son champ de vision complète, de façon satisfaisante, celui du pilote de sécurité.

Article D4.2.2-20 Utilisation des aérodromes et règles liées à la circulation d'aérodrome

1. Sauf autorisation contraire délivrée par un organe de la circulation aérienne, un aéronef n'utilisant pas un aérodrome doit se tenir à l'écart de la circulation d'aérodrome de l'aérodrome considéré.

2. Un aéronef faisant partie de la circulation d'aérodrome doit, qu'il évolue ou non en espace aérien contrôlé :

- a) se conformer aux procédures générales de circulation pour l'utilisation des aérodromes fixées par l'Autorité de l'aviation civile ;
- b) se conformer aux consignes particulières éventuelles, définies pour l'aérodrome considéré et portées à la connaissance des usagers par la voie de l'information aéronautique ;
- c) surveiller la circulation d'aérodrome afin d'éviter les abordages ;
- d) en l'absence de consignes particulières ou d'autorisation contraire, effectuer tous les virages à gauche en cours d'approche et après décollage ; et
- e) atterrir et décoller face au vent sauf si la sécurité, la configuration de la piste ou les nécessités de la circulation aérienne imposent une autre direction.

3. Les dispositions relatives aux règles liées à la circulation d'aérodrome sont spécifiées dans la RCA.

Article D4.2.2-21 Altitude de transition et position de l'aéronef dans le plan vertical

1. Il peut être établi une altitude de transition, altitude à laquelle ou au dessous de laquelle la position verticale d'un aéronef est donnée par son altitude.

2. Les dispositions relatives à l'altitude de transition sont spécifiées dans la RCA.

3. Dans le cas où une altitude de transition est établie, elle est applicable à tous les vols VFR et IFR. Sa valeur est portée à la connaissance des usagers par la voie de l'information aéronautique.

Article D4.2.2-22 Définition, rédaction et communication du plan de vol

1. L'expression « plan de vol (PLN) » est utilisée pour désigner des renseignements complets sur tous les éléments qui constituent la description du plan de vol intéressant l'ensemble de la route prévue, ou des renseignements en nombre limité lorsqu'il s'agit d'obtenir une autorisation concernant une brève partie d'un vol, par exemple la traversée d'un espace aérien contrôlé, le décollage ou l'atterrissage sur un aérodrome contrôlé.
2. Les renseignements concernant un vol ou une partie de vol projeté qui doivent être fournis aux organes de la circulation aérienne sont communiqués sous forme de plan de vol.
3. Un plan de vol peut être communiqué suivant les formes spécifiées dans la RCA.

Article D4.2.2-23 Autorisation du contrôle de la circulation aérienne

1. Une autorisation du contrôle de la circulation aérienne est une autorisation accordée ou instruction donnée à un aéronef de manoeuvrer dans des conditions spécifiées par un organe du contrôle de la circulation aérienne dans le but de lui fournir le service du contrôle de la circulation aérienne.
2. Les autorisations sont délivrées dans le seul but d'assurer le service du contrôle de la circulation aérienne.
3. Les autorisations ne dégagent en aucune façon la responsabilité du commandant de bord vis-à-vis:
 - a) de l'exercice d'une vigilance constante en vue d'éviter les abordages avec d'autres aéronefs et les collisions avec les obstacles ou le sol ;
 - b) du respect des règlements et procédures en vigueur.
4. Les dispositions relatives aux demandes, à la portée et aux respects des autorisations sont spécifiées dans la RCA.

Article D4.2.2-24 Procédures liées à l'arrivée à un point significatif en fonction de la limite d'autorisation

1. Lorsqu'un aéronef arrive à un point significatif après avoir été explicitement informé que celui-ci constitue sa limite d'autorisation et sans avoir reçu d'autorisation complémentaire, il doit se mettre en attente:
 - a) en respectant le circuit d'attente particulier si un tel circuit a été porté à la connaissance des usagers par la voie de l'information aéronautique ; sinon
 - b) il doit effectuer en ce point une attente orientée suivant sa route d'arrivée.
2. Dans le cas où un aéronef arrive à un point significatif sans avoir été explicitement informé que celui-ci constitue sa limite d'autorisation et sans avoir reçu d'autorisation complémentaire:
 - a) si ce point significatif est le repère d'attente associé à la procédure d'approche aux instruments utilisée sur l'aérodrome de destination, il doit se mettre en attente en respectant le circuit publié ;

- b) dans le cas contraire, il poursuit son vol conformément au plan de vol en vigueur en informant dès que possible l'organe de contrôle intéressé.

Article D4.2.2-25 Autorisation de séparation à vue

1. Un aéronef en vol contrôlé peut recevoir une autorisation complémentaire dénommée «autorisation de séparation à vue». Une telle autorisation lui permet de s'affranchir des espacements réglementaires vis à vis d'un seul autre aéronef contrôlé et d'assurer visuellement sa propre séparation par rapport à celui-ci.
2. Une autorisation de séparation à vue ne peut être demandée ou acceptée par le pilote de l'aéronef devant maintenir la séparation à vue que si les conditions suivantes sont satisfaites:
 - a) il voit l'autre aéronef ; et
 - b) il peut le garder en vue durant toute la partie du vol où les espacements ne sont plus assurés par l'organe du contrôle de la circulation aérienne ou tant que le croisement ou le dépassement n'est pas effectif.
3. Le deuxième aéronef doit être informé de la manoeuvre du premier.
4. Quand il bénéficie d'une autorisation de séparation à vue, le pilote doit manoeuvrer de façon à éviter tout incident dû à la turbulence de sillage :
 - a) en ne créant pas de danger du fait de sa propre turbulence de sillage ; et
 - b) en tenant compte de la turbulence de sillage de l'autre aéronef.

Article D4.2.2-26 Procédures de radiotéléphonie et communication bilatérale

1. Les procédures de radiotéléphonie et notamment les expressions conventionnelles et la phraséologie devant être respectées dans les communications radiotéléphoniques entre aéronefs et entre un aéronef et un organe au sol sont définies par l'Autorité de l'aviation civile.
2. Un aéronef en vol contrôlé doit établir une communication bilatérale directe avec l'organe intéressé du contrôle de la circulation aérienne et garder une écoute permanente sur la fréquence radio appropriée.
3. les dispositions relatives aux procédures de radiotéléphonie et communication bilatérale sont spécifiées dans la RCA

Article D4.2.2-27 Procédures à appliquer en cas d'interruption des communications radio

1. En cas d'interruption des radiocommunications, l'aéronef doit se conformer aux procédures prévues dans ce cas par les procédures de radiotéléphonie. En outre, il doit veiller à recevoir les éventuelles autorisations qui pourraient lui être transmises par signaux visuels.
2. En cas d'interruption des communications radio entre un aéronef et un organe de la circulation aérienne, le pilote commandant de bord doit, dès que possible, après l'atterrissage, avertir les

organes de la circulation aérienne dans les cas où un échange de messages doit avoir lieu ou se poursuivre si l'interruption ne s'est pas produite.

Article D4.2.2-28 Consignes relatives à l'équipement transpondeur

1. Lorsque l'équipement transpondeur est prescrit, le pilote commandant de bord doit :
 - a) afficher les codes transpondeur assignés par l'organe de la circulation aérienne ou portés à la connaissance des usagers par la voie de l'information aéronautique ; ou
 - b) afficher le cas échéant, selon les modalités définies pour son usage, le code spécifique approprié associé soit au cas d'urgence, soit à la panne de radiocommunications, soit à l'intervention illicite.
2. Lorsque l'équipement transpondeur n'est pas prescrit, des consignes peuvent être établies pour les aéronefs dotés de cet équipement. Ces consignes sont portées à la connaissance des usagers par la voie de l'information aéronautique.
3. Les obligations d'emport de transpondeur sont fixées par voie d'instruction de l'Autorité de l'aviation civile.

Article D4.2.2-29 Procédures à suivre en cas de panne de l'équipement transpondeur

1. Lorsque l'équipement transpondeur est prescrit, et en cas de panne de cet équipement, le commandant de bord doit respecter les consignes et procédures portées à la connaissance des usagers par la voie de l'information aéronautique.

Article D4.2.2-30 Transmission de compte-rendu de position

1. A moins d'en être exempté par l'autorité compétente des services de la circulation aérienne ou par l'organe intéressé de la circulation aérienne dans des conditions spécifiées par la dite autorité, un aéronef en vol contrôlé doit transmettre à cet organe, dès que possible, un compte-rendu de position au passage de chaque point de compte-rendu obligatoire porté à la connaissance des usagers par la voie de l'information aéronautique.
2. Des comptes-rendus de position doivent être transmis au passage des points de compte-rendu supplémentaires à la demande de l'organe intéressé de la circulation aérienne.
3. En l'absence de point de compte-rendu, l'autorité compétente des services de la circulation aérienne ou l'organe de la circulation aérienne intéressé peut prescrire la transmission de messages de compte-rendu de position à des intervalles de temps déterminés ou au passage de lignes de compte-rendu de position.
4. La fréquence de transmission des comptes-rendus de position est spécifiée dans la RCA.

Article D4.2.2-31 Détails séquentiels du contenu des comptes-rendus de position transmis en radiotéléphonie

1. Sauf autorisation contraire ou consignes publiées dans les publications d'information aéronautique, les comptes-rendus de position transmis en radiotéléphonie contiennent les éléments suivants dans l'ordre :

- a) l'identification de l'aéronef ;
- b) la position ;
- c) l'heure ;
- d) le niveau ;
- e) la prochaine position et heure prévue de passage ; et
- f) le point significatif suivant.

Article D4.2.2-32 Transmission des renseignements concernant des conditions dangereuses

1. Lorsqu'un aéronef en route doit communiquer des renseignements intéressant l'exploitation, ou des renseignements météorologiques ou des renseignements relatifs aux activités volcaniques aux points et aux heures où des comptes-rendus de position doivent être transmis, ceux-ci sont fournis sous forme de comptes-rendus en vol dans les conditions fixées par voie d'instruction de l'Autorité de l'aviation civile.
2. Les conditions météorologiques dangereuses et les activités volcaniques dangereuses rencontrées au cours d'un vol doivent être signalées aussitôt que possible à la station aéronautique appropriée avec tous les détails susceptibles d'être utiles à la sécurité des autres aéronefs.
3. Les incidents constatés au cours d'un vol et de nature à entraîner des dangers ou des difficultés pour la circulation aérienne doivent être signalés dès que possible aux organes de la circulation aérienne.

Article D4.2.2-33 Compte-rendu d'auto-information

1. Un compte-rendu d'auto-information est un compte-rendu de position émis sur la fréquence appropriée par un aéronef dans le but d'informer les autres aéronefs se trouvant à proximité de sa position et de ses intentions.
2. Des comptes-rendus d'auto-information doivent être transmis par les aéronefs dotés d'équipement de radiocommunication évoluant dans la circulation d'aérodrome en absence d'organe de la circulation aérienne.

Article D4.2.2-34 Vérification de l'heure et utilisation du temps universel coordonné

1. Le temps utilisé pour l'expression de l'heure dans les communications air-sol, le plan de vol et les messages de la circulation aérienne est le temps universel coordonné (UTC).
2. L'heure doit être vérifiée avant le début d'un vol et toutes les fois que cela est nécessaire au cours du vol.

Article D4.2.2-35 Utilisation de signaux en cas d'interception d'aéronef civil

1. En cas d'interception d'aéronef civil, les signaux ainsi que les procédures de leur utilisation sont précisés par instruction de l'Autorité de l'aviation civile.

Article D4.2.2-36 Mesures à prendre suite à la déclaration d'un cas d'urgence en vol

1. Dans l'éventualité où un cas d'urgence se déclare en vol, le pilote commandant de bord doit prendre toute mesure qu'il estime nécessaire dans de telles circonstances pour éviter tout danger immédiat. La nature du cas d'urgence, ainsi que toute modification apportée au plan de vol en vigueur et nécessitée par cette urgence, doivent être notifiées, aussitôt que possible, à l'organe de la circulation aérienne intéressé.

2. Si l'aéronef est équipé d'un transpondeur et si le pilote commandant de bord a été préalablement invité par un organe de la circulation aérienne à régler le transpondeur sur un code particulier, il doit normalement continuer à utiliser ce code, sauf autorisation contraire, ou décision contraire du pilote.

3. Lorsque l'organe de la circulation aérienne ne lui a assigné aucun code, il doit régler son transpondeur sur le code spécifié indiquant l'urgence en vol.

Article D4.2.2-37 Mesures à prendre suite à une intervention illicite

1. Un aéronef qui fait l'objet d'une intervention illicite doit s'efforcer d'en aviser l'organe de la circulation aérienne intéressé en lui indiquant toutes circonstances importantes associées à cette intervention et tout écart par rapport au plan de vol en vigueur qu'exigeraient les circonstances, afin de permettre à cet organe de lui accorder la priorité et de réduire le plus possible toute incompatibilité avec la circulation des autres aéronefs.

2. Si l'aéronef est équipé d'un transpondeur, le pilote commandant de bord d'un aéronef qui fait l'objet d'une intervention illicite doit s'efforcer d'afficher le code spécifié indiquant l'intervention illicite, à moins que les circonstances justifient l'emploi du code spécifié indiquant l'urgence en vol.

Article D4.2.2-38 Obligations de l'aéronef intercepté par un autre aéronef

1. Un aéronef qui est intercepté par un autre aéronef doit immédiatement:

- a) suivre les instructions de l'aéronef intercepteur, en interprétant les signaux visuels et en y répondant conformément aux spécifications de l'article D4.2.2-40 ;
- b) aviser, si possible, l'organe compétent des services de la circulation aérienne ;
- c) essayer d'établir des radiocommunications avec l'aéronef intercepteur ou avec l'organe approprié de contrôle d'interception, en lançant un appel général sur les fréquences d'urgence réglementaires.
- d) s'il est doté d'un transpondeur, émettre le groupe codé approprié, à moins qu'il ne reçoive des autorisations contraires de l'organe compétent des services de la circulation aérienne.

2. Si des autorisations reçues par radio et émanant d'une source quelconque sont contraires à celles qui ont été données par l'aéronef intercepteur au moyen de signaux visuels, l'aéronef intercepté doit demander immédiatement des éclaircissements, tout en continuant de se conformer aux instructions visuelles données par l'aéronef intercepteur.

3. Si des autorisations reçues par radio et émanant d'une source quelconque sont contraires à celles qui ont été données par radio par l'aéronef intercepteur, l'aéronef intercepté doit demander

immédiatement des éclaircissements, tout en continuant de se conformer aux instructions radio données par l'aéronef intercepteur.

4. Si le contact radio est établi pendant l'interception, mais il est impossible de communiquer dans une langue commune, l'aéronef intercepteur essaye de communiquer les instructions, accusés de réception des instructions et renseignements essentiels en utilisant les expressions conventionnelles et leur prononciation figurant dans les procédures de radiotéléphonie définies par l'Autorité de l'aviation civile.

Article D4.2.2-39 Situations exigeant la transmission d'un compte-rendu d'incident de la circulation aérienne

1. Un compte-rendu d'incident de la circulation aérienne est établi et transmis dans les conditions fixées par l'Autorité de l'aviation civile dans les cas suivants :

- a) lorsqu'un pilote commandant de bord estime que la sécurité de son aéronef a été ou aurait pu être compromise par un risque d'abordage avec un autre aéronef ou un risque de collision sur l'aire de manœuvre ;
- b) lorsqu'un usager des installations ou services de la circulation aérienne constate un incident en rapport avec le fonctionnement ou l'utilisation de ces installations ou services, autre qu'un risque de proximité d'aéronefs ; ou
- c) lorsqu'un agent d'un organe de la circulation aérienne constate un incident qui concerne plus particulièrement un commandant de bord, et qu'il estime nécessaire d'obtenir des informations ou des précisions au sujet d'une situation ou des circonstances.

Article D4.2.2-40 Obligation de signaler tout accident

1. Le pilote commandant de bord a la responsabilité de signaler au service intéressé le plus proche, et par les moyens les plus rapides à sa disposition, tout accident dans lequel l'avion se trouve impliqué et lors duquel des personnes sont tuées ou grièvement blessées ou lors duquel des dégâts importants sont infligés à l'avion ou à d'autres biens.

Article D4.2.2-41 Survol et atterrissage d'hélicoptère dans une agglomération

1. Tout survol et atterrissage d'hélicoptère dans une agglomération doivent respecter les dispositions suivantes :

- a) le cheminement et la hauteur de vol doivent permettre de limiter la nuisance sonore, l'effet du souffle des rotors et en général de protéger l'intégrité des personnes et des biens à la surface ;
- b) pour les hélicoptères qui ne peuvent se maintenir en vol en cas de panne d'un moteur, pour toute la partie de la trajectoire de vol au-dessus de l'agglomération, l'exploitant de l'aéronef doit identifier préalablement au vol les zones permettant un atterrissage d'urgence dans l'éventualité d'une panne d'un moteur ;
- c) le pilote doit garder une vigilance accrue sur les obstacles tels que les lignes électriques, les câbles et antennes ;

- d) l'exploitant doit s'assurer que l'hélicoptère dispose des zones dégagées nécessaires pour l'approche et l'atterrissage ; et
- e) l'exploitant doit prendre les mesures nécessaires afin d'assurer la sécurité du public, le cas échéant.

CHAPITRE 3 : DES RÈGLES DE VOL À VUE (VFR)

Article D4.2.3-1 Spécifications des conditions liées aux vols VFR

1. Sauf autorisation contraire en ce qui concerne le vol VFR spécial, les vols VFR doivent être effectués dans des conditions de visibilité et de distance par rapport aux nuages au moins égales à celles qui sont spécifiées par l'Autorité de l'aviation civile.

Article D4.2.3-2 VFR spécial

1. Le vol VFR spécial est un vol VFR autorisé par l'organe du contrôle de la circulation aérienne à l'intérieur d'une zone de contrôle dans des conditions météorologiques inférieures aux conditions météorologiques de vol à vue (VMC).

2. Une autorisation VFR spécial est nécessaire pour pénétrer ou évoluer dans la circulation d'aérodrome d'un aérodrome contrôlé situé dans une zone de contrôle lorsque les paramètres communiqués par l'organe de la circulation aérienne font état d'une visibilité au sol inférieure à cinq (5) kilomètres ou d'un plafond inférieur à quatre cent cinquante (450) mètres (1 470 pieds).

3. Une autorisation VFR spécial est nécessaire pour pénétrer ou évoluer dans une zone de contrôle quand le pilote estime que les conditions météorologiques de vol à vue ne sont pas réunies ou ne vont plus l'être.

Article D4.2.3-3 Dispositions relatives aux vols VFR

Les dispositions relatives aux vols VFR sont spécifiées dans la RCA.

CHAPITRE 4 : DES RÈGLES DE VOL AUX INSTRUMENTS (IFR)

Article D4.2.4-1 Règles applicables à tous les vols IFR

1. Les aéronefs qui effectuent des vols IFR doivent être équipés d'instruments convenables et d'appareils de navigation appropriés à la route à suivre.

2. Sauf pour les besoins du décollage ou de l'atterrissage et sauf autorisation spéciale de l'organe de contrôle de la circulation aérienne, le vol IFR doit être effectué à un niveau qui n'est pas inférieur à l'altitude minimale de vol spécifiée dans la RCA.

3. Les règles de vols aux instruments sont applicables soit à l'intérieur soit hors d'un espace aérien contrôlé.

4. les dispositions relatives aux règles applicables aux vols IFR à l'intérieur ou hors d'un espace aérien contrôlé sont spécifiées dans la RCA.

Article D4.2.4-2 Poursuite en VFR d'un vol IFR

1. Si le commandant de bord estime que le vol peut être poursuivi en VMC jusqu'à destination, il peut décider de poursuivre son vol en passant de l'application des IFR à l'application des VFR applicables dans l'espace aérien où il se trouve sous réserve :

- a) d'aviser l'organe de la circulation aérienne concerné qu'il passe de l'application des règles de vol aux instruments à l'application des règles de vol à vue en employant l'expression «annule IFR» ; et
- b) de communiquer à cet organe les modifications à apporter au plan de vol en vigueur qui, par suite de l'annulation IFR, devient automatiquement VFR, le vol se transformant alors en vol VFR avec plan de vol.

Article D4.2.4-3 Autorisation requise pour évoluer dans un espace aérien contrôlé

1. Pour pénétrer et évoluer dans un espace aérien contrôlé, un aéronef en vol IFR doit obtenir une autorisation conformément aux dispositions de l'article D4.2.2-23. Outre les dispositions de l'article D4.2.2-23, une nouvelle autorisation doit être demandée avant toute modification des éléments de vol.

Article D4.2.4-4 Communication bilatérale directe et écoute permanente

1. Un aéronef en vol IFR doit établir une communication bilatérale directe avec l'organe de la circulation aérienne intéressé et garder une écoute permanente sur la fréquence radio appropriée.

Article D4.2.4-5 Dispositions relatives aux vols IFR

1. Les dispositions relatives aux vols IFR sont spécifiées dans la RCA.

TITRE 3: DES RÈGLES GÉNÉRALES D'UTILISATION ET DE VOL DES AÉRONEFS

Les spécifications concernant les règles générales d'utilisation et de vol respectifs des avions et hélicoptères sont prévues par les dispositions légales portant réglementation de l'Exploitation du Transport Aérien.

TITRE 4 : DES SERVICES D'INFORMATION AÉRONAUTIQUES

CHAPITRE PREMIER : DES GÉNÉRALITÉS

Article D4.4.1-1 Manuel d'informations aéronautiques

1. La teneur et l'organisation de Publication d'Informations Aéronautiques sont à établir en conformité avec le Chapitre 4 et l'Appendice 1 de l'Annexe 15 à la Convention de Chicago relative à l'aviation civile internationale.

2. Le Manuel d'informations aéronautiques est composé de trois parties :

- a) Généralités (GEN) ;

- b) En Route (ENR) ;
- c) Aérodrômes (AD)

dont l'hierarchisation du contenu doit être conforme avec le Chapitre 4 et l'Appendice 1 de l'Annexe 15 à la Convention de Chicago relative à l'aviation civile internationale.

Article D4.4.1-2 Cartes aéronautiques

1. Les organismes ou services éditeurs de cartes aéronautiques se conforment avec les spécifications techniques édictées dans le Chapitre 2 de l'Annexe 4 à la Convention de Chicago relative à l'aviation civile internationale.
2. L'Autorité de l'aviation civile veille à ce que des données aéronautiques qui figurent sur des cartes aéronautiques ont de précisions suffisantes puis marquées sur ces cartes.

Article D4.4.1-3 Interdiction de fournir des services d'information aéronautique non conformes avec les normes

1. Il est interdit de fournir des services d'information aéronautique (AIS) autres que ceux qui sont conformes avec les normes prévues aux Annexes 4 et 15 à la Convention de Chicago relative à l'aviation civile internationale.

Article D4.4.1-4 Obligations du titulaire d'un certificat d'exploitation de services de circulation aérienne (ATS) , en particulier, pour les spécialistes de l'information de vol

1. Il est interdit au titulaire d'un certificat d'exploitation ATS qui exploite une station d'information de vol de permettre à une personne d'agir en qualité de spécialiste de l'information de vol et à toute personne d'agir en cette qualité, à moins que les conditions suivantes ne soient réunies :
 - a) la personne a terminé avec succès la formation acceptée par l'Autorité de l'aviation civile portant sur l'exercice des fonctions d'un spécialiste de l'information de vol ; et
 - b) la personne a reçu une attestation du titulaire du certificat indiquant qu'elle est compétente pour exercer ces fonctions.
2. Le paragraphe 1. ne s'applique pas à une personne qui, sous surveillance, agit en qualité de spécialiste de l'information de vol, dans les circonstances suivantes :
 - a) elle reçoit des cours d'instruction ou de la formation, ou subit des tests en vue de l'obtention du certificat de spécialiste de l'information de vol ; ou
 - b) en cours d'emploi, elle participe à un programme de familiarisation avec la station d'information de vol.
3. Le titulaire d'un certificat d'exploitation ATS qui exploite une station d'information de vol doit:
 - a) tenir à jour, pour chaque personne qui agit en qualité de spécialiste de l'information de vol, un dossier de formation qui indique l'endroit et la date où la personne a terminé avec succès la formation visée à l'alinéa 1. a) ; et

- b) à la demande de l'Autorité de l'aviation civile, lui remettre une copie du dossier de formation de toute personne qui agit en qualité de spécialiste de l'information de vol à cette station.

Article D4.4.1-5 Critères relatifs à la publication et à la soumission pour publication d'une procédure de vol aux instruments

1. Il est interdit de publier ou de soumettre pour publication dans les publications d'information aéronautiques (AIP) une procédure de vol aux instruments, à moins que celle-ci n'ait été à la fois élaborée :

- a) conformément aux normes et aux critères précisés dans PANS-OPS (Doc 8168), Volume II de l'OACI ;
- b) par une personne qui a terminé avec succès la formation portant sur l'interprétation et l'application des normes et des critères précisés dans PANS-OPS (Doc 8168), Volume II de l'OACI, cette formation ayant été acceptée par l'Autorité de l'aviation civile.

2. Il est interdit de publier ou de soumettre pour publication dans les publications d'information aéronautiques une procédure de vol aux instruments, à moins que celle-ci n'ait été approuvée par l'Autorité de l'aviation civile.

Article D4.4.1-6 Procédures à suivre pour les contrôles et la publication des informations Aéronautiques

1. Les procédures à suivre pour la publication des informations aéronautiques et la supervision de fournisseurs des services d'informations aéronautiques sont fixées par instruction de l'Autorité de l'aviation civile.

2. Les contenus des AIP, les procédures de publication des informations aéronautiques ainsi que les équipements de production, de traitement et de transmission de ces informations sont soumis aux contrôles de l'Autorité de l'aviation civile en conformité avec les dispositions des Annexes 4 et 15 à la Convention de Chicago relative à l'aviation civile internationale.

3. Le profil et la qualification minimale ainsi que la politique et le programme de formation d'inspecteur d' AIS sont définis par instruction de l'Autorité de l'aviation civile.

TITRE 5 : DES SERVICES DE MÉTÉOROLOGIE AÉRONAUTIQUE

CHAPITRE PREMIER : DES GÉNÉRALITÉS

Article D4.5.1-1 Définition du terme service de météorologie aéronautique

1. Au sens du présent Titre, on entend par :

« service de météorologie aéronautique » : service visant à fournir les informations ou prestations suivantes :

- a) la climatologie ;
- b) les prévisions ;

- c) la diffusion des renseignements ;
- d) les exposés verbaux météorologiques ;
- e) les comptes-rendus météorologiques ; et
- f) les services de veille météorologique.

Article D4.5.1-2 Certificat de service de météorologie aéronautique

1. Nul ne peut fournir un service de météorologie aéronautique s'il ne détient un certificat de service de météorologie aéronautique délivré conformément au présent Titre, et sans se conformer aux exigences dudit certificat.

2. L'Autorité de l'aviation civile peut délivrer un certificat autorisant la fourniture de service de météorologie aéronautique allant d'un service unique à une gamme de services offerts par un réseau de stations météorologiques en appui du système de navigation aérienne malgache.

Article D4.5.1-3 Obligations et responsabilités du fournisseur de service de météorologie aéronautique

1. Quiconque fournit un compte-rendu météorologique doit :

- a) utiliser l'équipement approprié aux observations faites ;
- b) utiliser un système de vérification des équipements utilisés ; et
- c) avoir suivi la formation requise pour fournir des comptes-rendus météorologiques précis.

2. Quiconque fournit un service de météorologie aéronautique doit le fournir conformément aux normes précisées dans les documents suivants :

- a) l'Annexe 3 de la Convention de Chicago relative à l'aviation civile internationale ;
- b) Le manuel des normes et procédures des prévisions météorologiques, incluant :
 - i) Messages et prévisions d'Aérodromes- Guide d'utilisateur des codes – OMM No 782
 - ii) Règlement technique – Volume II – « Assistance météorologique à la navigation aérienne internationale » - OMM No 49
- c) Le manuel d'observations météorologiques de surface : Manuel des codes OMM No 306

Article D4.5.1-4 Obtention, maintien et renouvellement du certificat de service de météorologie aéronautique

1. La procédure d'application pour l'obtention d'un certificat de service de météorologie aéronautique ou pour son renouvellement est fixée par instruction de l'Autorité de l'aviation civile.

2. Les exigences pour l'obtention, le maintien ou le renouvellement d'un certificat de service de météorologie aéronautique sont fixées par instruction de l'Autorité de l'aviation civile.

3. Le contenu du certificat de service de météorologie aéronautique est fixé par instruction de l'Autorité de l'aviation civile.

Article D4.5.1-5 Période de validité et conditions applicables à l'expiration, la suspension et la révocation du certificat

1. La période de validité du certificat de service de météorologie aéronautique est de cinq (5) ans.

2. Un certificat de service de météorologie aéronautique est valide jusqu'à l'expiration de la période de validité à moins d'être suspendu ou révoqué par l'Autorité de l'aviation civile.

3. Le détenteur d'un certificat de service de météorologie aéronautique expiré, suspendu ou révoqué doit le remettre à l'Autorité de l'aviation civile dans les plus brefs délais.

Article D4.5.1-6 Exigences de la qualification et de la formation du personnel fournissant les services de météorologie aéronautique

1. Les prescriptions que doivent suivre la qualification et la formation du personnel fournissant les services de météorologie aéronautique sont fixées par instruction de l'Autorité de l'aviation civile.

Article D4.5.1-7 Manuel d'exploitation de services de météorologie aéronautique

1. Le détenteur d'un certificat de service de météorologie aéronautique doit présenter à l'Autorité de l'aviation civile un manuel d'exploitation dont le contenu est fixé par instruction de l'Autorité de l'aviation civile.

Article D4.5.1-8 Assistance météorologique à la navigation aérienne

1. Les dispositions relatives à l'assistance météorologique que fournissent les organismes concernés pour répondre aux besoins de la navigation aérienne nationale et internationale en se conformant aux dispositions de l'Annexe 3 à la Convention de Chicago relative à l'aviation civile internationale et en tenant compte des accords régionaux de la navigation aérienne, sont fixées par voie d'arrêté du Ministre chargé de l'aviation civile.

Article D4.5.1-9 Situations et conditions interdisant de fournir des informations météorologiques

1. Il est interdit au détenteur d'un certificat de service de météorologie aéronautique de fournir des informations météorologiques lorsque :

- a) les données requises pour la fourniture de ces informations ne sont pas disponibles ;
- b) la performance du site météorologique produisant les informations ne satisfait pas les exigences applicables ;
- c) un système de surveillance n'est pas pleinement fonctionnel ;
- d) une vérification, une inspection et un test ou une calibration applicable ne sont pas complétés ; ou

e) l'intégrité de ces informations météorologiques n'est pas sûre.

Article D4.5.1-10 Contrôles de la fourniture des services de la météorologie aéronautique

1. L'Autorité de l'aviation civile est habilitée à effectuer les contrôles de la fourniture des services de la météorologie aéronautique, dont les modalités et procédures sont fixées par décret.

2. Le profil et la qualification minimale ainsi que la politique et le programme de formation d'inspecteur de la météorologie aéronautique sont définis par instruction de l'Autorité de l'aviation civile.

CHAPITRE 2 : DE L'ORGANISATION DE L'ADMINISTRATION MÉTÉOROLOGIQUE AÉRONAUTIQUE

Article D4.5.2-1 Des Organes de l'assistance météorologique à la Navigation aérienne.

1. Les organes d'assistance météorologique à la navigation aérienne appartiennent aux catégories suivantes :

a) au niveau mondial, ce sont :

i) les Centres Mondiaux de Prévision de Zone (CMPZ) qui établissent des prévisions mondiales sous forme de données digitales ou graphiques :

- de vents, de températures et d'humidité en altitude ;

- de hauteur de la tropopause et de vent maximal ; et

- de temps significatif.

ii) les Centres Régionaux de Prévision de Zone (CRPZ) qui établissent des prévisions météorologiques sous forme graphique pour des zones géographiques spécifiées à partir des données digitales du CMPZ ;

iii) les Centres d'Avis de Cyclones Tropicaux (CACT) sont désignés pour la détection, l'alerte et le suivi de cyclones et diffusent des messages ou cartes relatifs à ces événements dont les implications aéronautiques sont fortes ;

iv) les Centres d'Avis de Cendres Volcaniques (CACV) sont désignés par accord régional de navigation aérienne pour fournir aux CVM, aux Centres de Contrôle Régional (CCR), aux CIV, aux CRPZ et aux CMPZ des renseignements consultatifs sur l'extension verticale et horizontale ainsi que la direction de déplacement prévue des nuages de cendres volcaniques créés dans l'atmosphère par suite d'éruptions.

b) au niveau national, ce sont :

i) les Centres de Veille Météorologique (CVM) qui procurent des renseignements météorologiques aux organismes des services de la circulation aérienne dans une région d'information de vol ou une région de contrôle, rédigent et diffusent des

messages de renseignements sous forme SIGMET vers les CCR, les centres d'informations de vol (CIV) et les CVM voisins ;

ii) les Centres Météorologiques Principaux (CMP) qui procurent l'assistance météorologique requise pour répondre aux besoins de l'exploitation des vols. C'est ainsi qu'ils assurent tout ou une partie des fonctions suivantes :

- par l'intermédiaire des Stations Météorologiques Aéronautiques (SMA), chargées de l'observation et de la rédaction des messages d'observations destinés à l'aéronautique (METAR, SPECI,OBSMET,SPECIAL....), le CMP surveille en permanence les conditions météorologiques sur les aérodromes pour lesquels il est chargé d'établir des prévisions (TENDANCE, TAF, PREDEC....) ;
- le CMP recueille des prévisions et renseignements en provenance des autres organes d'assistance météorologique (CMPZ, CRPZ, CVM, CMP.....) ;
- le CMP procure l'exposé verbal, consultation, documentation de vol (cartes altitudes, cartes TEMSI, messages....) aux usagers ;
- le CMP établit des documents de climatologie pour les aérodromes, routes, zones qui sont sous sa responsabilité (tableaux, résumés descriptifs...) ;
- le CMP fournit les renseignements qu'il reçoit aux CACT et CACV à l'organisme des services de la circulation aérienne, à l'organisme des services d'information aéronautique et au CVM qui lui est associé.

iii) les Centres Météorologiques Secondaires (CMS) qui sont équipés et qualifiés pour :

- fournir des prévisions météorologiques locales ;
- fournir des renseignements météorologiques aux usagers et procurer l'exposé verbal au personnel aéronautique ;
- transmettre vers les CMP les renseignements nécessaires à l'assistance météorologique à l'aviation.

iv) les Stations Météorologiques Aéronautiques (SMA) qui sont équipées et qualifiées pour :

- effectuer des mesures et des observations météorologiques pour l'aviation ; et
- établir et diffuser des messages d'observation météorologiques au CMP de rattachement et aux aéronefs qui décollent et atterrissent à l'aérodrome d'implantation de la SMA.

Article D4.5.2-2 Désignation de l'Administration de la météorologie aéronautique

L'Aviation Civile de Madagascar est désignée en tant qu'Administration Météorologique Aéronautique de Madagascar au sens de l'Annexe 3 de la Convention de Chicago. A ce titre, elle est chargée de faire procurer l'assistance météorologique à la navigation aérienne nationale et internationale au nom de l'Etat Malagasy.

Article D4.5.2-3 Des entités concernées par l'assistance météorologique à la navigation aérienne à Madagascar

1. Les entités concernées par l'assistance météorologique à la navigation aérienne à Madagascar sont :

- l'Aviation Civile de Madagascar ;
- les fournisseurs des Services de la Navigation Aérienne ;
- la Direction Générale de la Météorologie

Article D4.5.2-4 Attributions de l'Aviation Civile

1. L'Aviation Civile de Madagascar, en tant qu'Administration de la météorologie aéronautique :

- a) établit la réglementation relative à la météorologie aéronautique et veille à son application ;
- b) suit et contrôle les prescriptions de l'Organisation météorologique mondiale en ce qui concerne les qualifications et la formation du personnel procurant l'assistance météorologique dans les organismes fournisseurs des Services de la météorologie aéronautique ;
- c) est chargée de l'homologation de tous les équipements et les installations de la météorologie aéronautique avant leur mise en service ;
- d) dans le cadre du contrôle, est habilitée à faire des inspections périodiques ou inopinées des installations et des prestataires de service de la météorologie aéronautique et à prescrire toutes mesures correctrices pour faire respecter les normes.

Article D4.5.2-5 Attributions des fournisseurs des services de la navigation aérienne

1. En matière de météorologie aéronautique, le fournisseur des services de la navigation aérienne dans l'espace aérien malagasy, est chargé :

- a) de concevoir, réaliser et gérer des installations et des services ayant pour objet la prévision et la transmission des informations dans le domaine météorologique, aussi bien pour la circulation en route que pour l'approche et l'atterrissage sur les aérodromes ;
- b) éventuellement, de gérer et entretenir toute exploitation d'utilité aéronautique et météorologique en vertu des contrats particuliers ;
- c) d'assurer toutes les activités du Centre de veille météorologique dans les régions inférieure et supérieure d'information de vol d'Antananarivo, des Centres météo principal et secondaire ainsi que les stations météo aéronautiques de Madagascar sous sa responsabilité;
- d) de fournir à l'Aviation Civile de Madagascar toutes statistiques relatives à la météorologie aéronautique ;
- e) de fournir aux organismes des services de recherche et de sauvetage les renseignements météo dont ils ont besoin notamment les conditions météo régnant à la dernière position connue de l'aéronef recherché et sur sa route prévue.

Article D4.5.2-6 Attributions de la Direction Générale de la Météorologie

1. La Direction Générale de la Météorologie assure la protection et la veille météorologique d'aérodrome pour les aérodromes dotés de stations météorologiques dont elle a la charge. A cet effet, elle a pour attributions :

- a) en cas de perturbation atmosphérique telle que la dépression tropicale, la tempête tropicale et le cyclone tropical, en liaison avec le CACT désigné pour la région AFI, d'envoyer à l'Aviation Civile de Madagascar un avis correspondant et tous les renseignements y afférents mis à jour toutes les 6 heures. Ces renseignements, en langage clair et abrégé, indique le nom de la perturbation atmosphérique, la position de son centre, la direction et sa vitesse de déplacement, la pression au centre et le vent maximal à la surface près du centre ;
- b) d'assurer le rôle de Centre d'avis de cyclone tropical à Madagascar pour l'aéronautique.

Article D4.5.2-7 Redevances d'assistance météorologique à la navigation aérienne

1. En contrepartie des dépenses qu'ils engagent en exécution de leur mission et en rémunération des services qu'ils rendent aux usagers, les prestataires des services météorologiques aéronautiques sont autorisés à percevoir des redevances y afférentes.

2. Nonobstant les dispositions du Chapitre 2 du Titre 8 du présent décret, les modalités et le taux de redevances à appliquer en contrepartie de l'assistance météorologique à l'aéronautique sont fixés par arrêté interministériel pour les organismes publics après consultation des usagers et approbation de leurs Ministères de tutelle, et pour les fournisseurs de services par décision de l'Autorité de l'aviation civile après consultation des usagers et avis favorable de l'Autorité de l'aviation civile.

TITRE 6 : DES DISPOSITIFS DE RECHERCHE ET DE SAUVETAGE AUX AÉRONEFS

CHAPITRE PREMIER : DES GÉNÉRALITÉS

Article D4.6.1-1 Portée du présent Titre

1. En application de l'article L4.4.1-1 de la Loi n° 2004-027 du 09 Septembre 2004 portant Code malagasy de l'aviation civile, le présent Titre porte sur la création et la fourniture rapide de services de recherche et de sauvetage (SAR) aux aéronefs en détresse ou accidentés, à l'intérieur du territoire de la République de Madagascar et dans sa zone de responsabilité définie dans l'Article D4.6.1-2.

2. Au sens du présent Titre, un aéronef est en détresse lorsque cet aéronef et ses occupants courent ou sont présumés courir un danger grave et/ou imminent et qu'une assistance immédiate leur est nécessaire. Pour un aéronef déclaré ou présumé en état de détresse, une opération assistance est engagée immédiatement et, dans toute la mesure du possible, quelles que soient les circonstances

Article D4.6.1-2 Zone de responsabilité

1. La zone dans laquelle Madagascar assure la responsabilité de recherche et du sauvetage des aéronefs en détresse ou accidentés est la région d'informations de vol d'Antananarivo telle qu'elle est définie par l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale, sous réserve de conventions particulières passées avec les autorités souveraines pour ce qui concerne les autres États et Territoires souverains situés dans cette zone.

2. Le découpage de cette zone figure dans le Plan de navigation aérienne – Région Afrique et Océan Indien édité par l'OACI ainsi que dans les publications officielles d'information aéronautique
3. Des arrangements conclus entre États ainsi que des dispositions particulières peuvent prévoir l'intervention des moyens de recherche et de sauvetage de Madagascar au-delà de la zone de responsabilité précitée. Il en est de même pour l'intervention des moyens de recherche et de sauvetage étrangers dans cette zone.

Article D4.6.1-3 Services offerts sans égard à la nationalité

1. Les assistances prêtées à un aéronef en détresse ou accidenté et aux survivants d'un accident d'aviation, ne tiendront compte ni de la nationalité de l'aéronef ni de la nationalité ou du statut des personnes, ni des circonstances dans lesquelles elles sont trouvées.

Article D4.6.1-4 Responsabilités et Intervenants

1. La responsabilité pour les services de recherche et de sauvetage des aéronefs en détresse ou accidentés relève du Ministre chargé de l'aviation civile, qui agit en collaboration étroite avec le concours permanent du Ministre de la Défense chargé des forces armées, du Ministre chargé de l'intérieur et du Ministre chargé de la marine marchande.
2. Tous les autres Ministères sont appelés en cas de besoins à prêter au Ministre chargé de l'aviation civile, le concours de leurs moyens d'action utile aux services de recherche et de sauvetage.
3. L'Autorité de l'aviation civile est chargée, au nom du Ministre chargé de l'aviation civile, de coordonner la mise en œuvre des dispositifs de recherche et de sauvetage aux aéronefs en détresse ou accidentés, conformément aux dispositions de la Convention de Chicago relative à l'aviation civile internationale et particulièrement celles décrites à l'Annexe 12.
4. L'Autorité de l'aviation civile, au nom du Ministre chargé de l'aviation civile, apporte son concours technique aux ministères concernés pour les affaires internationales et participe à la préparation des décisions nationales ayant trait à l'organisation des recherches et de sauvetage des aéronefs en détresse, à la définition des différents moyens qui y participent.
5. Elle est chargée des liaisons nécessaires avec le système national de Gestion des Risques et des Catastrophes afin d'assurer la coordination de l'ensemble de la politique en ce domaine, ainsi que des relations avec les organismes susceptibles de prêter leur concours en cas de besoin.

Article D4.6.1-5 Organisation des services de recherche et de sauvetage

1. L'organisation des services de recherche et de sauvetage aux aéronefs en détresse ou accidentés est fixée par décret.

Article D4.6.1-6 Relations avec les États voisins relativement aux services de recherche et de sauvetage

1. Madagascar coordonne ses services de recherche et de sauvetage aux aéronefs en détresse ou accidentés avec ceux des États voisins.
2. L'Autorité de l'aviation civile développe des arrangements avec les États voisins, sujets à l'approbation du Ministre chargé de l'aviation civile, pour établir les conditions d'entrée des équipes de recherche et de sauvetage dans leurs territoires respectifs ainsi que pour faciliter l'entrée de ces équipes en réduisant au minimum les formalités requises.

3. Madagascar publie et diffuse tous les renseignements nécessaires à l'entrée, sur son territoire, des équipes de recherche et de sauvetage appartenant à d'autres États.

Article D4.6.1-7 Aide offerte lors d'accidents graves autres que les accidents aériens

1. En cas d'accidents graves autres que les accidents aériens, notamment en cas de sinistre de navire en mer, les services de recherche et de sauvetage prêtent leur concours dans toute la mesure où leur mission principale le permet.

Article D4.6.1-8 Coopération avec les services chargés des enquêtes et ceux chargés de s'occuper des victimes

1. L'Autorité de l'aviation civile prend les dispositions nécessaires pour que les services de recherche et de sauvetage coopèrent avec les services chargés des enquêtes sur les accidents et incidents et avec ceux qui sont chargés de s'occuper des victimes.

Article D4.6.1-9 Détails des mesures préparatoires, des procédures de mise en œuvre et de la conduite des opérations

1. Les mesures préparatoires, les procédures de mise en œuvre ainsi que la conduite des opérations de recherche et sauvetage sont fixées par arrêté interministériel.

Article D4.6.1-10 Dispositions et responsabilité relatives aux épaves provenant d'accidents d'aviation

1. Les dispositions nécessaires doivent être prises par le Ministre chargé de l'aviation civile pour que les épaves provenant d'accidents d'aviation et se trouvant dans la région d'informations de vol d'Antananarivo ou, dans le cas des accidents survenus en haute mer ou dans des régions de souveraineté indéterminée, dans les régions de recherche et de sauvetage dont Madagascar a la responsabilité, soient enlevées ou détruites lorsque les investigations techniques sont terminées, ou que ces épaves soient indiquées sur les cartes afin d'éviter toute confusion ultérieure.

Article D4.6.1-11 Maintien d'un dossier sur l'efficacité de fonctionnement des services de recherche et de sauvetage

1. L'Autorité de l'aviation civile tient un dossier sur l'efficacité de fonctionnement des services de recherches et de sauvetage dans la région d'informations de vol d'Antananarivo.

CHAPITRE 2 : DU FINANCEMENT DES OPÉRATIONS DE RECHERCHE ET SAUVETAGE

Article D4.6.2-1 Responsabilité de l'État et des divers Ministres concernés

1. Les coûts nécessaires au fonctionnement normal et permanent des services de recherche et sauvetage sont à la charge du Ministre chargé de l'aviation civile.

2. Les dépenses engagées par les personnes privées dont le concours a été demandé par le Ministre chargé de l'aviation civile à l'égard des opérations de recherche et de sauvetage d'un aéronef en détresse ou accidenté sont à la charge :

- a) du Ministre chargé de l'aviation civile si l'opération a été effectuée au profit d'un aéronef civil ;
- b) du Ministre de la Défense chargé des forces armées si l'opération a été effectuée au profit d'un aéronef militaire.

3. L'État prévoit un budget relatif au paiement des dépenses engagées pour les opérations de recherche et de sauvetage des aéronefs en détresse ou accidentés.

4. Les modalités d'application du présent article sont précisées par arrêté interministériel.

Article D4.6.2-2 Règles générales sur les dispositions financières - Dommages.

1. La participation aux opérations S.A.R. ne met à la charge des administrations, organismes et collectivités territoriales qu'une obligation de moyens et n'implique de la part de leurs bénéficiaires aucun débours pour service rendu. Toutefois en cas d'assistance aux biens effectuée à l'occasion de ces opérations, une participation aux frais engagés par les organismes de secours peut être demandée aux bénéficiaires selon les conditions prévues par les textes en vigueur ou la jurisprudence.

2. Chaque administration, ou organisme public ou collectivité territoriale concourant aux opérations, exercices d'entraînement ou autres activités S.A.R. prend en charge les dépenses budgétaires afférentes aux interventions des services et moyens qui dépendent normalement de son autorité ou de sa tutelle. Il en est de même pour la réparation des dommages corporels et matériels causés ou subis à l'occasion de la mise en œuvre desdits services et moyens et dont les modalités sont fixées par des textes internes.

3. Toutefois, des dérogations à la règle visée ci-dessus peuvent être prises dans des conditions définies par des conventions, instructions et arrangements particuliers en ce qui concerne la participation aux activités S.A.R. de certains personnels et moyens privés et à la réparation des dommages causés ou subis par ces derniers.

4. Le remboursement des frais engagés par les organismes de secours est exigé aux bénéficiaires selon les conditions prévues par les textes en vigueur ou la jurisprudence pour ce qui concerne toute opération S.A.R. déclenchée inutilement à la suite d'infractions aux règlements officiels en vigueur.

TITRE 7 : DES TÉLÉCOMMUNICATIONS AÉRONAUTIQUES

CHAPITRE PREMIER : DES GÉNÉRALITÉS

Article D4.7.1-1 Dispositions administratives concernant les services des télécommunications aéronautiques

1. En application de l'article L4.1.3-1 de la Loi n° 2004-027 du 09 Septembre 2004 portant Code malagasy de l'aviation civile, les dispositions du présent Titre s'appliquent aux services de télécommunications aéronautiques nécessaires pour assurer la sécurité de la navigation aérienne et la régularité du transport aérien. Les services des télécommunications aéronautiques comprennent :

- a) le service fixe aéronautique ;
- b) le service mobile aéronautique ;

- c) le service de radionavigation aéronautique ;
- d) le service de diffusion de renseignements aéronautiques.

2. Les stations des services de télécommunications aéronautiques sont installées soit au sol (y compris à bord de mobiles terrestres), soit à bord d'aéronefs ; elles sont établies et exploitées soit par les organismes relevant du Ministre chargé de l'aviation civile, soit par toute personne physique ou morale, notamment des exploitants d'aéronefs ou d'aérodromes.

3. Les services de télécommunications aéronautiques objet du présent titre sont exempts de paiement des droits et redevances d'exploitation de liaisons ou de stations radioélectriques.

Article D4.7.1-2 Responsabilité de l'Autorité de l'aviation Civile face aux services de télécommunications aéronautiques

1. L'Autorité de l'Aviation Civile fixe par arrêté pour ces services des télécommunications aéronautiques, en conformité avec le règlement des radiocommunications de l'Union internationale des télécommunications et avec la Convention de Chicago relative à l'aviation civile internationale ainsi que ses annexes :

- a) les caractéristiques techniques et d'installations de matériels qui les composent, notamment les fréquences, puissances et classes d'émission ;
- a) les conditions dans lesquelles les installations sont entretenues afin de maintenir leurs caractéristiques techniques ;
- b) les conditions d'exploitation, et notamment l'indicatif d'appel et les heures de service le cas échéant ; et
- c) les modalités et les procédures suivant lesquelles les services et stations de télécommunications aéronautiques sont soumis à son contrôle.

Article D4.7.1-3 Exigences relatives à la composition minimale, au matériel et au montage des stations de télécommunications installées à bord des aéronefs.

1. L'Autorité de l'aviation civile fixe par arrêté la composition minimale des stations installées à bord des aéronefs en fonction des exigences de communication, de navigation, de surveillance et de sauvetage liées au type de vol qu'ils sont autorisés à entreprendre.

2. Tout matériel radioélectrique d'une station d'aéronefs inscrit au registre malgache d'immatriculation, ou d'une station d'engin de sauvetage installée à bord d'un aéronef inscrit au registre malgache d'immatriculation, doit être d'un type homologué par l'Autorité de l'aviation civile.

3. L'Autorité de l'aviation civile peut exiger que le montage et l'entretien des stations de bord des aéronefs soient assurés par des personnes physiques ou morales détenant un agrément ou un titre portant sur leurs compétences.

Article D4.7.1-4 Licence d'exploitation de stations de télécommunications aéronautiques.

1. Les stations de télécommunications aéronautiques, à l'exception de celles visées à l'article D4.7.1-7, ne peuvent être établies et exploitées qu'après délivrance d'une licence par l'Autorité de l'aviation civile et sous réserve du respect des conditions fixées aux articles D4.7.1-1 et D4.7.1-2

Article D4.7.1-5 Certificat d'opérateur pour la manœuvre des stations de Télécommunications aéronautiques

1. L'Autorité de l'aviation civile fixe par voie réglementaire la liste des titres ou documents tenant lieu de certificat d'opérateur, dont la possession est obligatoire pour la manœuvre des stations de télécommunications aéronautiques.

Article D4.7.1-6 Procédures générales du service des télécommunications aéronautiques

1. Les communications entre les différentes stations des services de télécommunications aéronautiques doivent être limitées à la sécurité, à la régularité du trafic aérien et à la facilitation des vols ou à des essais concernant le matériel employé.

2. Un registre des télécommunications, écrit ou automatique, sera tenu dans chaque station du service des télécommunications aéronautiques. Elle sera conservée pendant une période d'au moins trente jours. Des registres en rapport à des enquêtes seront conservés plus longtemps, jusqu'à ce qu'ils soient manifestes qu'ils ne sont plus nécessaires.

3. L'Autorité de l'Aviation Civile désignera les autorités chargées d'assurer le fonctionnement du service des télécommunications aéronautiques. Il est chargé de communiquer les heures normales de service des stations, leur mise en vigueur et autorise les essais et expériences en vue d'éviter des brouillages nuisibles.

4. Les messages radiotéléphoniques échangés doivent être conformes à la phraséologie aéronautique établie par l'Autorité de l'aviation civile.

5. L'Autorité de l'aviation civile prend directement les dispositions nécessaires afin de s'assurer que les stations de télécommunications aéronautiques sont exploitées conformément aux conventions et règlements internationaux relatifs aux radiocommunications.

Article D4.7.1-7 Exécution gratuite de certains services par des stations qui ne sont pas exploitées par un organisme ministériel

1. Les stations qui ne sont pas établies et exploitées par un organisme relevant du Ministre chargé de l'aviation civile peuvent être astreintes, par décision de ce dernier, à l'exécution gratuite de certains services généraux relatifs à la sécurité et à l'exploitation des aéronefs.

Article D4.7.1-8 Contrôle des stations aéronautiques par des agents de l'Autorité de l'aviation civile

1. Pour les stations aéronautiques installées au sol ou à bord d'aéronefs, le contrôle fixé à l'article D4.7.1-2 peut être effectué par des agents de l'Autorité de l'aviation civile.

Article D4.7.1-9 Retrait ou suspension de la licence en cas de non-respect

1. La licence visée à l'article D4.7.1-4 peut être retirée ou suspendue par l'Autorité de l'aviation civile en cas de non-respect des articles D4.7.1-2 ; D4.7.1-3. et D4 7.1-6.

TITRE 8 : DES REDEVANCES DES SERVICES DE NAVIGATION AÉRIENNE

CHAPITRE PREMIER : DES GÉNÉRALITÉS

Article D4.8.1-1 Objectif du présent Titre

1. Le présent Titre a pour but de fixer des règles d'application des principes énoncés au Livre 4, Titre 2 de la Loi n°2004-027 du 9 septembre 2004 portant Code malagasy de l'aviation civile à l'égard des redevances payées par les exploitants d'aéronefs aux fournisseurs des services de navigation aérienne et à l'Administration de l'aviation civile qui exerce des fonctions liées à l'aviation civile.

Article D4.8.1-2 Conditions applicables à l'imposition de redevances des services de navigation aérienne

1. Seule est autorisée, à Madagascar, l'imposition de redevances pour les installations, les services et les fonctions qui sont fournis pour les activités de navigation aérienne, qui leur sont directement liés, ou qui sont dans leur intérêt.

Article D4.8.1-3 Responsabilité de l'Autorité de l'aviation civile

1. L'Autorité de l'aviation civile surveille l'application des dispositions du présent Titre et veille :
- a) au respect de la non-discrimination dans l'application des redevances ;
 - b) à ce qu'il n'y ait pas de redevances excessives ou d'autres pratiques anticoncurrentielles ou abus d'une position dominante ;
 - c) à assurer la transparence ainsi que la disponibilité et la présentation de toutes les données financières nécessaires pour déterminer l'assiette des redevances ;
 - d) à évaluer et encourager l'efficience et l'efficacité des activités des fournisseurs de services ;
 - e) à établir des normes et examiner la qualité et le niveau des services fournis ;
 - f) à suivre et à encourager les investissements, de façon à répondre à la demande future ;
 - g) à ce que les points de vue des exploitants d'aéronefs soient adéquatement pris en considération lors des consultations préalables obligatoires qui sont prévues à la Loi n°2004-027 du 9 septembre 2004 portant Code malagasy de l'aviation civile à l'égard de l'introduction de nouvelles redevances ou de l'augmentation des redevances existantes.

CHAPITRE 2 : DE L'ASSIETTE DES REDEVANCES DES SERVICES DE NAVIGATION AÉRIENNE

Article D4.8.2-1 Critères d'inclusion des installations, services et fonctions dans la détermination des coûts et l'établissement des redevances

1. Aux fins du présent Titre, les installations, les services et les fonctions qui sont fournis pour les activités de navigation aérienne et dont les fournisseurs tiennent compte dans la détermination des coûts et l'établissement des redevances d'usage y afférents, peuvent inclure :

- a) la gestion du trafic aérien (ATM) ;
- b) les systèmes de communications, de navigation et de surveillance (CNS) pouvant comprendre les systèmes aéronautiques sol ou satellitaires de communications air-sol et sol-sol, de navigation et de surveillance nécessaires à la sécurité et à la régularité des vols.
- c) les services météorologiques (MET), incluant toute la partie des services météorologiques imputable à l'aviation civile ;
- d) les autres services aéronautiques auxiliaires pouvant comprendre toute la partie imputable à l'aviation civile de tout déploiement de matériel et de personnel civil affectés en permanence aux :
 - i) services de recherches et de sauvetage (SAR),
 - ii) aux services cartographiques aéronautiques, et
 - iii) aux services d'information aéronautique (AIS).

2. Les installations, les services et les fonctions mentionnés au paragraphe 1 assurent les services au trafic aérien pendant toutes les phases de l'exploitation d'aéronef : approche, contrôle d'aérodrome et croisière.

Article D4.8.2-2 Répartition des coûts, principes comptables et communication des renseignements financiers

1. Les exploitants d'aéronefs doivent supporter une part juste et équitable du coût de la mise en oeuvre des services de navigation aérienne.

2. Les fournisseurs de services de navigation aérienne doivent tenir une comptabilité distincte qui fournit des renseignements adéquats à la fois pour leurs propres besoins et pour les besoins de l'Autorité de l'aviation civile et des exploitants d'aéronefs, et assure que les installations et services liés aux redevances des services de navigation aérienne soient identifiés de façon aussi précise que possible.

3. Les fournisseurs de services de navigation aérienne tiennent une comptabilité sur la base de laquelle les coûts à recouvrer sont déterminés et ventilés de façon satisfaisante.

4. Les fournisseurs de services de navigation aérienne publient régulièrement leurs états financiers et en donnent une copie à l'Autorité de l'aviation civile.

Article D4.8.2-3 Détermination des coûts pour le calcul des redevances des services de navigation aérienne

1. L'Autorité de l'aviation civile veille à ce que les coûts qui servent de base au calcul des redevances des services de navigation aérienne soient déterminés selon les principes suivants :

- a) Le coût à partager comprend la totalité des dépenses que représente la fourniture des services de navigation aérienne, y compris les coûts du capital et l'amortissement des immobilisations, ainsi que les frais d'entretien, d'exploitation, de gestion et d'administration ;
- b) Les coûts à prendre en compte sont les coûts évalués en fonction des installations et services, y compris les services par satellite, prévus et mis en oeuvre dans le cadre du ou des plans régionaux de navigation aérienne de l'OACI ;
- c) Les coûts à prendre en compte excluent les coûts des autres installations et services, sauf s'ils sont fournis à la demande des exploitants, les coûts d'installations ou services fournis sur une base contractuelle, ou par les transporteurs eux-mêmes, et les dépenses excessives dans la construction, l'exploitation ou l'entretien ;
- d) Les coûts des services de navigation aérienne assurés pendant la phase d'approche et d'aérodrome de l'exploitation des aéronefs, et, si possible, les coûts de la fourniture du service de météorologie aéronautique, sont identifiés séparément ;
- e) la proportion des coûts imputables aux différentes catégories d'usagers, y compris les aéronefs d'État, doit être déterminée sur une base équitable de façon qu'aucun usager ne doive supporter la charge de dépenses qui ne lui sont pas proprement imputables selon une répartition des dépenses effectuée conformément à de sains principes de comptabilité ;
- f) les fournisseurs de services de navigation aérienne peuvent réaliser des recettes suffisantes pour dépasser la totalité des coûts d'exploitation directs ou indirects, y compris ceux qui se rapportent à l'administration générale et assurer ainsi un rendement raisonnable des actifs à un niveau qui permet d'obtenir un financement à des conditions favorables sur les marchés des capitaux pour financer la construction ou l'expansion des installations et des équipements des services de navigation aérienne et, le cas échéant, rémunérer convenablement les actionnaires.

Article D4.8.2-4 Principes applicables à l'établissement des redevances des services de navigation aérienne

1. L'Autorité de l'aviation civile veille à ce que les redevances des services de navigation aérienne soient établies en tenant compte des principes suivants :

- a) les modalités d'application des redevances de navigation aérienne imposées sont simples à comprendre ;
- b) les frais d'administration créés par la perception des redevances des services de navigation aérienne de route ne doivent pas dépasser un pourcentage raisonnable des redevances perçues ;
- c) les redevances des services de navigation aérienne ne doivent pas être imposées d'une manière qui puisse décourager l'usage des installations et services nécessaires à la sécurité et à la mise en oeuvre d'aides et de techniques nouvelles. Toutefois, les installations et services prévus par le ou les plans régionaux de l'OACI ou toute recommandation formulée par la réunion régionale de navigation aérienne de l'OACI concernant la région dont Madagascar fait partie et approuvée par le Conseil de l'OACI, sont considérés comme nécessaires du point de vue de la sécurité et de l'efficacité générales ;
- d) Les redevances doivent être déterminées sur la base de principes comptables rationnels et pourraient tenir compte, s'il y a lieu, d'autres principes économiques, à condition que ceux-ci soient en conformité avec l'article 15 de la Convention de Chicago relative à l'aviation civile internationale et d'autres principes figurant dans le présent Titre ;
- e) Le système de redevances ne doit pas établir de discrimination entre les usagers étrangers et ceux de nationalité malgache ou des États responsables de la fourniture des services de navigation aérienne et qui exploitent des services similaires internationaux; il ne doit pas en établir non plus entre deux ou plusieurs usagers étrangers ;
- f) lorsque des tarifs préférentiels de redevances, des réductions spéciales ou d'autres formes de réductions sur les redevances normalement imposées pour les services de navigation aérienne sont accordés à des catégories particulières d'usagers, aucune part des coûts dûment imputables aux usagers en cause, qui n'est pas recouvrée du fait de l'application de l'arrangement, n'est portée à la charge d'autres usagers ;
- g) les redevances doivent tenir compte du coût de la fourniture des services de navigation aérienne et de l'efficacité des services assurés et de la situation économique et financière des usagers directement en cause, d'une part, et des fournisseurs de services, d'autre part ;
- h) dans la mesure du possible, les augmentations de redevances sont appliquées graduellement pour ne pas causer de perturbations excessives aux usagers ;
- i) lorsque des redevances sont imposées par différents fournisseurs de services de navigation aérienne, ces redevances sont, dans la mesure du possible, groupées en une redevance unique ou en un nombre limité de redevances, les recettes ainsi combinées étant alors réparties entre les divers fournisseurs de services de façon appropriée ; et

- j) les redevances imposées sont évaluées raisonnablement, eu égard au coût des installations et services nécessaires et utilisés, et au fait qu'il faut s'efforcer de promouvoir le développement durable de l'aviation civile dans son ensemble.

Article D4.8.2-5 Préfinancement des projets de développement des installations, infrastructures et équipements de navigation aérienne

1. Nonobstant les articles D4.8.2-1 et D4.8.2-2 précédents, les fournisseurs de services peuvent, après avoir pris en compte les contributions éventuelles des recettes non aéronautiques et après avoir obtenu l'approbation de l'Autorité compétente, procéder au préfinancement des projets de développement des installations ou infrastructures ou équipements de navigation aérienne, lorsqu'ils constituent le moyen le plus approprié de financer un investissement à long terme et à grande échelle, à condition que des mesures strictes de précaution soient mises en place, incluant les éléments suivants:

- a) la comptabilité exhaustive et transparente garantissant que toutes les redevances d'usage dans le domaine de l'aviation sont et demeureront réservées aux services ou projets intéressant l'aviation civile ;
- b) les consultations préalables, approfondies et transparentes entre les fournisseurs de services et les usagers ; et,
- c) l'application pour une période limitée, une fois que les nouvelles installations ou infrastructures ou équipements de navigation aérienne sont en place, de redevances moins élevées pour faciliter aux usagers une transition plus facile aux nouvelles redevances.

Article D4.8.2-6 Principes applicables à l'établissement des redevances de contrôle d'approche et d'aérodrome

1. L'Autorité de l'aviation civile veille à ce que les redevances de contrôle d'approche et d'aérodrome soient établies en tenant compte des principes suivants :

- a) les redevances de contrôle d'approche et d'aérodrome sont imposées de telle manière qu'elles ne soient pas versées deux fois pour un seul usage d'une même installation ou d'un même service ; et
- b) les redevances de contrôle d'approche et d'aérodrome sont perçues, que ce soit dans le cadre de la redevance d'atterrissage ou de façon distincte, et constituent, dans la mesure du possible, un élément unique de la redevance d'atterrissage ou une redevance unique par vol, et prennent en compte le poids de l'aéronef.

Article D4.8.2-7 Principes applicables à l'établissement des redevances de contrôle de la circulation aérienne en route

1. L'Autorité de l'aviation civile veille à ce que les redevances de contrôle de la circulation aérienne en route soient établies en tenant compte des principes suivants :

- a) la redevance de services de navigation aérienne de route est due sans distinction des conditions dans lesquelles le vol est accompli en IFR ou VFR et quels que soient le lieu de départ et le lieu de destination ;
- b) elle n'est perçue qu'une fois pour un vol effectué à l'intérieur de la région d'information de vol d'Antananarivo ;
- c) elle est calculée d'après le poids maximum au décollage porté sur le Certificat de Navigabilité de l'aéronef arrondi à la tonne supérieure ; et
- d) elle est déterminée en fonction du type d'aéronef et de la distance totale parcourue sous le même numéro de ligne, quel que soit le nombre d'escales effectuées dans la région concernée.

Article D4.8.2-8 Taxes applicables aux redevances des services de navigation aérienne

1. Les taux des redevances des services de navigation aérienne mentionnés au présent Titre excluent les taxes applicables.

CHAPITRE 3: DE LA CONSULTATION

Article D4.8.3-1 Règles et procédures générales afférentes à l'obligation de consulter avant d'apporter des modifications aux redevances

1. Sous réserve des dispositions contraires prévues par des Conventions internationales, les fournisseurs de services de navigation aérienne doivent consulter l'Autorité de l'aviation civile et les exploitants d'aéronefs avant d'apporter des modifications aux redevances de services de navigation aérienne ou aux montants de celles-ci.
2. Lors des consultations, les fournisseurs de services de navigation aérienne donnent suffisamment de renseignements à l'Autorité de l'aviation civile et aux exploitants d'aéronefs sur le changement proposé, prennent convenablement en considération l'avis des exploitants d'aéronefs et l'effet que les redevances d'usage ont sur leurs activités et font en sorte que les changements soient apportés d'un commun accord avec les usagers.
3. La procédure de consultation doit incorporer les règles suivantes :
 - a) Lorsqu'un fournisseur de services de navigation aérienne envisage de procéder à une révision des redevances d'usage ou d'instituer de nouvelles redevances d'usage, l'Autorité de l'aviation civile ainsi que les exploitants d'aéronefs ou les organismes qui les représentent doivent en être avisés au moins trois (3) mois à l'avance ;

- b) Lorsqu'il est procédé à une telle révision ou à l'institution de nouvelles redevances d'usage, les exploitants d'aéronefs doivent avoir l'occasion de faire connaître leurs points de vue au fournisseur de services de navigation aérienne ou aux autorités compétentes et d'avoir des consultations avec eux. À cette fin, l'Autorité de l'aviation civile et les exploitants d'aéronefs obtiennent au moins trois (3) mois à l'avance des renseignements transparents et adéquats d'ordre financier, opérationnel et d'autres données pertinentes, qui leur permettent de présenter des observations en connaissance de cause ;
- c) Un préavis d'au moins trente (30) jours de la décision finale au sujet d'une révision des redevances d'usage ou de l'institution de nouvelles redevances d'usage est donné aux exploitants d'aéronefs.

Article D4.8.3-2 Consultation obligatoire de l'Autorité de l'aviation civile et des usagers lors de grands travaux susceptibles de hausser les coûts et les redevances

1. Lorsqu'ils planifient des grands travaux d'amélioration ou de développement d'installations ou d'infrastructures ou d'équipement susceptibles d'avoir une incidence importante sur les coûts et les redevances d'usage des services de navigation aérienne, les fournisseurs de services doivent consulter les exploitants d'aéronefs ou les associations qui les représentent avant que les plans relatifs aux divers projets ne soient finalisés.

CHAPITRE 4 : DES APPROBATIONS

Article D4.8.4-1 Définition de l'Autorité compétente

1. Dans le présent Titre, l'Autorité compétente est :

- a) pour l'Autorité de l'aviation civile, le Ministre chargé des Finances et le Ministre chargé de l'aviation civile ;
- b) pour un organisme public, son Ministre de tutelle et le Ministre chargé des Finances ; et
- c) sous réserve des dispositions contraires prévues par des conventions internationales, pour les fournisseurs de services, l'Autorité de l'aviation civile.

Article D4.8.4-2 Demande de révision ou d'institution de nouvelles redevances de services de navigation aérienne

1. L'Autorité de l'aviation civile, les fournisseurs de services, les autres organismes publics communiquent à leur Autorité compétente respective, leur demande d'institution de nouvelles redevances ou de révision de redevances de services de navigation aérienne au moins trois (3) mois à l'avance.

2. L'Autorité compétente procède à l'étude de la demande en vue de son approbation ou non en :

- a) s'assurant que les principes énoncés dans les articles précédents soient respectés ;
- b) prenant en considération le résultat de la consultation avec les exploitants d'aéronefs relative à cette demande.

3. L'Autorité compétente peut exiger des informations complémentaires auprès du demandeur, et doit rendre sa décision au plus tard trente (30) jours après la tenue de la consultation des exploitants d'aéronefs.

4. Toute désapprobation est justifiée.

Article D4.8.4-3 Communication et publication des redevances de services de navigation aérienne approuvées

1. Les redevances d'usage approuvées font l'objet :

- a) pour les redevances de services de navigation aérienne imposées par l'Autorité de l'aviation civile, d'un arrêté conjoint du Ministre chargé des Finances et du Ministre chargé de l'aviation civile ;
- b) pour les redevances de services de navigation aérienne proposées par un autre organisme public, d'un arrêté conjoint de son Ministre de tutelle et du Ministre chargé des Finances ;
- c) pour les redevances de services de navigation aérienne proposées par les fournisseurs de services, d'une décision de l'Autorité de l'aviation civile ;
- d) d'une publication par voie d'information aéronautique trente (30) jours au moins avant leur entrée en vigueur ;
- e) d'une communication à l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Article D4.8.4-4 Non paiement des redevances de services de navigation aérienne

1. En cas de non paiement des redevances dues par les exploitants de l'aéronef, les fournisseurs de services de navigation aérienne sont admis à requérir de l'autorité responsable de la navigation aérienne de l'aérodrome que l'aéronef y soit retenu jusqu'à consignation du montant des sommes en litige.

2. La rétention de l'aéronef pour consignation du montant dû se fait sur ordonnance rendue par la juridiction du lieu où se trouve l'aéronef.

CHAPITRE 5 : DES RECOURS CONCERNANT LES REDEVANCES DE SERVICES DE NAVIGATION AERIENNE

Article D.4.8.5-1 Procédure de recours

1. Toute partie justifiant d'un intérêt légitime peut faire recours contre les décisions ou mesures individuelles prises en application du présent Titre, en s'adressant au Bureau des Réclamations de l'Aviation Civile (BRAC).

TITRE 9 : DES DISPOSITION FINALES

Article D4.9.1-1

1. Sont et demeurent abrogées toutes dispositions antérieures contraires à celles du présent décret et relatives au même objet.

Article D4.9.1-2

1. Le Ministre des Transports, le Ministre de l'Intérieur, le Ministre de la Défense Nationale et le Ministre des Finances et du Budget et, sont chargés chacun, en ce qui le concerne, de l'exécution du présent Décret qui entre en vigueur dans les conditions de l'Article 6 de l'Ordonnance n°62-041 du 19 septembre 1962, indépendamment de sa publication au Journal Officiel de la République.

Antananarivo, le 15 Février 2008

**PAR LE PREMIER MINISTRE,
CHEF DU GOUVERNEMENT**

Charles RABEMANANJARA

LE MINISTRE DE L'INTERIEUR

**LE MINISTRE DE LA DEFENSE
NATIONALE**

Charles RABEMANANJARA

Cécile MANOROHANTA

**LE MINISTRE DES FINANCES ET
DU BUDGET**

LE MINISTRE DES TRANSPORTS

Haja Nirina RAZAFINJATOVO

LAPORTE Ravelonarivo Julien