

140e Année — N° 38

19 Septembre 1991

ISSN 1141 - 4774



JOURNAL OFFICIEL

DE LA POLYNÉSIE FRANÇAISE

PARAISSE LE JEUDI

Matahiti 140
N° 38

TE VE'A A TE HAU NO POLYNESIA FARANI

Mahana 19
no Tetepa 1991

SOMMAIRE

PARTIE OFFICIELLE

ACTES DU POUVOIR CENTRAL

ACTES PROMULGUES

	Pages
Loi de finances rectificative pour 1990 (n° 90-1169 du 29 décembre 1990). (Arrêté n° 866 DRCL du 11 septembre 1991 portant promulgation de l'article 66 de ladite loi)	1548
Décret n° 91-453 du 10 mai 1991 complétant le code de l'aviation civile. (Arrêté de promulgation n° 852 DRCL du 6 septembre 1991)	1550
Décret n° 91-609 du 27 juin 1991 modifiant le décret n° 61-78 du 20 janvier 1961 pris pour l'application aux magistrats de l'ancien cadre de la France d'outre-mer de l'ordonnance n° 58-1270 du 22 décembre 1958 modifiée portant loi organique relative au statut de la magistrature. (Arrêté de promulgation n° 867 DRCL du 11 septembre 1991)	1551
Décret n° 91-660 du 11 juillet 1991 modifiant les annexes I et II à la section I du chapitre Ier du titre III du livre Ier de la troisième partie du code de l'aviation civile (art. D. 131-1 à D. 131-10) relatives aux règles de l'air et aux services de la circulation aérienne. (Arrêté de promulgation n° 850 DRCL du 5 septembre 1991)	1552
Décret n° 91-664 du 14 juillet 1991 relatif à l'organisation territoriale de la défense. (Arrêté de promulgation n° 868 DRCL du 11 septembre 1991)	1581
Décret n° 91-677 du 14 juillet 1991 modifiant le décret n° 75-874 du 24 septembre 1975 fixant les attributions des commandants supérieurs dans les départements et territoires d'outre-mer. (Arrêté de promulgation n° 869 DRCL du 11 septembre 1991)	1583

ACTES DES INSTITUTIONS DU TERRITOIRE

ARRETES DU GOUVERNEMENT OU DES MINISTRES

PRESIDENCE

Arrêté n° 903 PR du 6 septembre 1991 relatif à l'exercice des attributions du vice-président du gouvernement, ministre de la santé, de la solidarité, de l'habitat et de la recherche	1584
Arrêté n° 904 PR du 9 septembre 1991 relatif à l'exercice des attributions du ministre de la mer, du développement des archipels et des affaires de terres	1584

Arrêté n° 907 PR du 11 septembre 1991 relatif à la composition du gouvernement du territoire.....	1584
Arrêté n° 908 PR du 11 septembre 1991 portant nomination de ministres du gouvernement du territoire.....	1585
Arrêté n° 909 PR du 11 septembre 1991 portant modification des attributions de certains membres du gouvernement du territoire.....	1585
Arrêté n° 912 PR du 11 septembre 1991 portant délégation de signature (M. Joseph Sola).....	1585
Arrêtés n° 919 et n° 922 PR du 12 septembre 1991 relatifs aux attributions du ministre de la solidarité, de l'emploi, de la formation professionnelle et des lois du travail et du ministre de l'éducation et de l'enseignement technique.....	1585
Arrêté n° 923 PR du 12 septembre 1991 portant modification de l'arrêté n° 629 PR du 9 avril 1991 relatif aux attributions du ministre de l'aménagement, de l'urbanisme, de l'équipement et de l'énergie.....	1587
Arrêté n° 924 PR du 12 septembre 1991 relatif aux attributions du ministre de la culture, de l'artisanat traditionnel et des postes et télécommunications.....	1588
Arrêté n° 925 PR du 12 septembre 1991 portant modification de l'arrêté n° 630 PR du 9 avril 1991 relatif aux attributions du ministre de l'agriculture et de l'artisanat traditionnel.....	1588
Arrêté n° 926 PR du 12 septembre 1991 relatif aux attributions du ministre de la jeunesse, des sports et de l'éducation populaire.....	1589

EXTRAITS

Arrêtés n° 962 à n° 964 CM du 6 septembre 1991 portant suspension de la perception du droit de douane et du droit fiscal d'entrée applicables à certains matériaux importés par la S.A.R.L. Tahiti Offshore Strongall (T.O.S.), la Limonaderie Singapour, la S.A.R.L. Blues Alu Tahiti.....	1589
Arrêté n° 965 CM du 6 septembre 1991 modifiant l'arrêté n° 1076 CM du 15 septembre 1989 portant suspension de la perception du droit de douane et du droit fiscal d'entrée applicables à certains matériaux importés par la S.A.R.L. Polyplast.....	1590
Arrêté n° 966 CM du 6 septembre 1991 portant suspension de la perception du droit de douane et du droit fiscal d'entrée applicables à certains matériaux importés par la S.A.R.L. Charcuterie du Pacifique.....	1590
Arrêté n° 967 CM du 6 septembre 1991 modifiant l'arrêté n° 572 CM du 2 mai 1989 portant suspension de la perception du droit de douane et du droit fiscal d'entrée applicables à certains matériaux importés par la S.A.R.L. Batipol.....	1590
Arrêtés n° 968 à n° 971 CM du 6 septembre 1991 portant suspension de la perception du droit de douane et du droit fiscal d'entrée applicables à certains matériaux importés par la S.N.C. Somalu, la S.A.R.L. Parfumerie Sachet, la S.A.E.M. Jus de fruits de Moorea, l'entreprise Arii Boutique.....	1590

VICE-PRESIDENCE, MINISTERE DE LA SANTE, DE LA SOLIDARITE, DE L'HABITAT ET DE LA RECHERCHE
--

EXTRAITS

Arrêté n° 3931 VP du 6 septembre 1991 portant modification de l'arrêté n° 3635 VP du 21 août 1991 portant nomination de M. Jean-Marie Noresmat, premier surveillant de prison de 3 ^e catégorie, 4 ^e échelon, en qualité de chef de maison d'arrêt par intérim à Taiohae, Marquises.....	1591
---	------

MINISTERE DES FINANCES ET DES REFORMES ADMINISTRATIVES

Arrêté n° 4014 MFR du 10 septembre 1991 portant délégation de signature à Mlle Tearaitua Varet, chef du service du personnel et de la fonction publique par intérim.....	1591
--	------

EXTRAITS

Arrêté n° 905 PR du 10 septembre 1991 abrogeant l'arrêté n° 385 CM du 25 mars 1991 portant annulation de la tombola de l'association sportive des piroguiers de Pirae et autorisant ladite association à procéder au tirage de sa tombola.....	1592
Arrêté n° 910 PR du 10 septembre 1991 portant nomination de Mlle Reia Arai en qualité de clerc d'huissier assermenté.....	1592
Arrêté n° 911 PR du 11 septembre 1991 portant fixation du barème de prise en charge des frais de fonctionnement de la commission de propagande prévue par l'article 5 de l'arrêté n° 32 PR du 6 février 1991.....	1592

MINISTERE DE LA MER, DU DEVELOPPEMENT DES ARCHIPELS, DES AFFAIRES DE TERRES**EXTRAITS**

- Arrêté n° 972 CM du 6 septembre 1991 autorisant l'affectation de la terre domaniale Taeava, sise à Motopu - Tahuata, au profit de la commune de Tahuata. 1592
- Arrêté n° 4056 MMA du 11 septembre 1991 autorisant le navire Teremoana à desservir les îles de Apataki, Arutua, Kaukura et Toau du 1er septembre au 30 novembre 1991. 1592

MINISTERE DE L'EDUCATION, DE L'EMPLOI, DE LA FORMATION PROFESSIONNELLE ET DES LOIS DU TRAVAIL**EXTRAITS**

- Arrêté n° 913 PR du 11 septembre 1991 accordant une subvention à l'Association polynésienne d'enseignement supérieur (A.P.E.S.). 1592

MINISTERE DE LA QUALITE DE LA VIE, DE LA CULTURE, DE L'ENVIRONNEMENT ET DES TRANSPORTS TERRESTRES

- Arrêté n° 3860 MCE du 3 septembre 1991 autorisant l'Ecole de formation et d'apprentissage maritime à installer et exploiter un groupe électrogène de 150 kVA (établissement de la 1re classe des installations classées pour la protection de l'environnement, commune de Papeete). (Extraits). 1592

EXTRAITS

- Arrêtés n° 974 à n° 977 CM du 10 septembre 1991 rendant exécutoires les délibérations n° 2-91 à n° 5-91 ITC du 9 juillet 1991 du conseil d'administration de l'Institut territorial de la consommation : - portant adoption du rapport d'activité de la directrice par intérim pour l'année 1990 ; - portant adoption du compte financier de l'exercice 1990 ; - portant adoption de l'affectation de l'exercice 1990 ; - et allouant à Mlle Nathalie Rocuet, directrice par intérim, une indemnité compensatrice de congés payés. 1594

ACTES PUBLIES A TITRE D'INFORMATION**ACTES DU POUVOIR CENTRAL**

- Avis de concours pour le recrutement d'agents de recouvrement des services extérieurs du Trésor (femmes et hommes). (J.O.R.F. du 7 septembre 1991, page 11830). 1595

ACTES DES AUTORITES TERRITORIALES

- Avis officiels.— Ordonnance d'expropriation n° 383 du 7 mai 1991 relative aux parcelles de terres nécessaires à l'aménagement de l'aérodrome de Kaukura (archipel des Tuamotu) à la classe D2. 1596
- Service des douanes.— Cours des changes (période du 19 septembre au 2 octobre 1991 inclus). 1597
- Service des domaines et de l'enregistrement.— Avis n° 468 ENR du 12 septembre 1991 portant recherche des héritiers de M. Tihoti a Rec, M. Mooroa a Tetuaenhoiterai, et de Maehaa a Tetuaenhoiterai. 1597

PARTIE NON OFFICIELLE

- Annonces judiciaires et légales. 1597
- Annonces diverses. 1599

PARTIE OFFICIELLE

ACTES DU POUVOIR CENTRAL

ACTES PROMULGUES

ARRETE n° 866 DRCL du 11 septembre 1991 portant promulgation de l'article 66 de la loi de finances rectificative pour 1990 (n° 90-1169 du 29 décembre 1990).

Le haut-commissaire de la République
en Polynésie française,
chevalier de la Légion d'honneur,

Vu la loi modifiée n° 84-820 du 6 septembre 1984 portant statut de la Polynésie française, notamment son article 91 ;

Le gouvernement du territoire informé,

Arrête :

Article 1er.— Est promulgué dans le territoire de la Polynésie française pour y être exécuté selon ses forme et teneur :

— Article 66 de la loi de finances rectificative pour 1990 (n° 90-1169 du 29 décembre 1990), parue au J.O.R.F. n° 303 du 30 décembre 1990, pages 16423, 16431 et 16439.

Art. 2.— Le secrétaire général de la Polynésie française est chargé de l'exécution du présent arrêté qui sera publié au *Journal officiel* de la Polynésie française.

Fait à Papeete, le 11 septembre 1991.
Pour le haut-commissaire
et par délégation :
*Le secrétaire général
de la Polynésie française,*
Raymond VERGNE.

**LOI de finances rectificative pour 1990
(n° 90-1169 du 29 décembre 1990).**

L'Assemblée nationale et le Sénat ont adopté,

Vu la décision du Conseil constitutionnel n° 90-286 DC en date du 28 décembre 1990,

Le Président de la République promulgue la loi dont la teneur suit :

Art. 66.— L'article 60 de la loi de finances pour 1963 (n° 63-156 du 23 février 1963, deuxième partie - Moyens des services et dispositions spéciales), est applicable dans les territoires d'outre-mer et dans les collectivités territoriales de Mayotte et de Saint-Pierre-et-Miquelon.

La présente loi sera exécutée comme loi de l'Etat.

Fait à Paris, le 29 décembre 1990.

François MITTERRAND.

Par le Président de la République :
Pour le Premier ministre et par intérim :
*Le ministre d'Etat, ministre de la fonction publique
et des réformes administratives,*
Michel DURAFOUR.

*Le ministre d'Etat, ministre de l'économie,
des finances et du budget,*
Pierre BEREGOVY.

Le ministre délégué au budget,
Michel CHARASSE.

**LOI de finances pour 1963 (n° 63-156 du 23 février 1963)
(2^e partie.— Moyens des services et dispositions spéciales).**

L'Assemblée nationale et le Sénat ont adopté,

Le Président de la République promulgue la loi dont la teneur suit :

Article 60

I.— Quel que soit le lieu où ils exercent leurs fonctions, les comptables publics sont personnellement et pécuniairement responsables du recouvrement des recettes, du paiement des dépenses, de la garde et de la conservation des fonds et valeurs appartenant ou confiés à l'Etat, aux collectivités locales et aux établissements publics nationaux ou locaux, du maniement des fonds et des mouvements de comptes de disponibilités, de la conservation des pièces justificatives des opérations et documents de comptabilité

ainsi que de la tenue de la comptabilité du poste comptable qu'ils dirigent.

Les comptables publics sont personnellement et pécuniairement responsables des contrôles qu'ils sont tenus d'assurer en matière de recettes, de dépenses et de patrimoine dans les conditions prévues par le règlement général sur la comptabilité publique.

Hors le cas de mauvaise foi, les comptables publics ne sont pas personnellement et pécuniairement responsables des erreurs commises dans l'assiette et la liquidation des droits qu'ils recouvrent.

Les comptables publics ne sont pas personnellement et pécuniairement responsables des opérations qu'ils ont effectuées sur réquisition régulière des ordonnateurs.

II.— Avant d'être installés dans leur poste, les comptables publics sont tenus de constituer des garanties.

III.— La responsabilité pécuniaire des comptables publics s'étend à toutes les opérations du poste comptable qu'ils dirigent depuis la date de leur installation jusqu'à la date de cessation des fonctions.

Cette responsabilité s'étend aux opérations des comptables publics placés sous leur autorité et à celles des régisseurs et, dans la limite des contrôles qu'ils sont tenus d'exercer, aux opérations des comptables publics et des correspondants centralisés dans leur comptabilité ainsi qu'aux actes des comptables de fait, s'ils ont eu connaissance de ces actes et ne les ont pas signalés à leurs supérieurs hiérarchiques.

Elle ne peut être mise en jeu à raison de la gestion de leurs prédécesseurs que pour les opérations prises en charge sans réserve lors de la remise de service ou qui n'auraient pas été contestées par le comptable entrant, dans un délai fixé par l'un des décrets prévus au paragraphe XII ci-après.

IV.— La responsabilité pécuniaire prévue ci-dessus se trouve engagée dès lors qu'un déficit ou un manquant en deniers ou en valeurs a été constaté, qu'une recette n'a pas été recouvrée, qu'une dépense a été irrégulièrement payée ou que, par la faute du comptable public, l'organisme public a dû procéder à l'indemnisation d'un autre organisme public ou d'un tiers.

V.— La responsabilité pécuniaire d'un comptable public ne peut être mise en jeu que par le ministre dont il relève, le ministre des finances ou le juge des comptes.

VI.— Le comptable public dont la responsabilité pécuniaire est engagée ou mise en jeu a l'obligation de verser immédiatement de ses deniers personnels une somme égale, soit au montant de la perte de recette subie, de la dépense payée à tort ou de l'indemnité mise, de son fait, à la charge de l'organisme public intéressé, soit, dans le cas où il en tient la comptabilité matière, à la valeur du bien manquant.

Toutefois, le comptable public peut obtenir le sursis de versement de la somme fixée à l'alinéa précédent.

VII.— Le comptable public dont la responsabilité pécuniaire est engagée ou mise en jeu et qui n'a pas versé la somme prévue

au paragraphe VI ci-dessus peut être constitué en débet soit par l'émission à son encontre d'un titre ayant force exécutoire, soit par arrêt du juge des comptes.

VIII.— Les débits portent intérêt au taux légal à compter de la date du fait générateur ou, si cette date ne peut être fixée avec précision, à compter de celle de leur découverte.

IX.— Dans les conditions fixées par l'un des décrets prévus au paragraphe XII ci-après, les comptables publics dont la responsabilité a été engagée ou est mise en jeu peuvent, en cas de force majeure, obtenir décharge totale ou partielle de leur responsabilité.

Dans les conditions prévues par ce même décret, les comptables publics peuvent obtenir la remise gracieuse des sommes laissées à leur charge.

En cas de décharge ou de remise gracieuse les débits comptables sont couverts par l'organisme intéressé. Toutefois, ils peuvent être couverts par l'Etat dans les conditions fixées par l'un des décrets prévus au paragraphe XII ci-après.

X.— Les régisseurs, chargés pour le compte des comptables publics d'opérations d'encaissement et de paiement sont soumis aux règles, obligations et responsabilité des comptables publics dans les conditions et limites fixées par l'un des décrets prévus au paragraphe XII ci-après.

Il en est de même des agents chargés de tenir les comptabilités spéciales de matières, valeurs et titres.

XI.— Toute personne qui, sans avoir la qualité de comptable public ou sans agir sous contrôle et pour le compte d'un comptable public, s'ingère dans le recouvrement de recettes affectées ou destinées à un organisme public doté d'un poste comptable ou dépendant d'un tel poste doit, nonobstant les poursuites qui pourraient être engagées devant les juridictions répressives, rendre compte au juge financier de l'emploi des fonds ou valeurs qu'elle a irrégulièrement détenus ou maniés.

Il en est de même pour toute personne qui reçoit ou manie directement ou indirectement des fonds ou valeurs extraits irrégulièrement de la caisse d'un organisme public et pour toute personne qui, sans avoir la qualité de comptable public, procède à des opérations portant sur des fonds ou valeurs n'appartenant pas aux organismes publics, mais que les comptables publics sont exclusivement chargés d'exécuter en vertu de la réglementation en vigueur.

Les gestions irrégulières entraînent, pour leurs auteurs, déclarés comptables de fait par la Cour des comptes, les mêmes obligations et responsabilités que les gestions patentes pour les comptables publics. Néanmoins, le juge des comptes peut, hors le cas de mauvaise foi ou d'infidélité du comptable de fait, suppléer par des considérations d'équité à l'insuffisance des justifications produites.

Les comptables de fait pourront, dans le cas où ils n'ont pas fait l'objet des poursuites au titre du délit prévu et réprimé par l'article 258 du code pénal, être condamnés aux amendes prévues par la loi.

XII.— Les modalités d'application du présent article sont fixées soit par le décret portant règlement général sur la comptabilité publique, soit par décrets contresignés par le ministre des finances.

XIII.— Sont abrogées toutes dispositions contraires au présent article, et notamment les textes mentionnés à l'état G annexé à la présente loi.

La présente loi sera exécutée comme loi de l'Etat.

Fait à Paris, le 23 février 1963.

C. DE GAULLE.

Par le Président de la République :

Le Premier ministre,
Georges POMPIDOU.

Le ministre des finances et des affaires économiques,
Valéry GISCARD D'ESTAING.

ARRETE n° 852 DRCL du 6 septembre 1991 portant promulgation du décret n° 91-453 du 10 mai 1991 complétant le code de l'aviation civile.

Le haut-commissaire de la République
en Polynésie française,
chevalier de la Légion d'honneur,

Vu la loi modifiée n° 84-820 du 6 septembre 1984 portant statut de la Polynésie française, notamment son article 91 ;

Le gouvernement du territoire informé,

Arrête :

Article 1er.— Est promulgué dans le territoire de la Polynésie française pour y être exécuté selon ses forme et teneur :

— Décret n° 91-453 du 10 mai 1991 complétant le code de l'aviation civile, paru au J.O.R.F. n° 113 du 16 mai 1991, page 6500.

Art. 2.— Le secrétaire général de la Polynésie française est chargé de l'exécution du présent arrêté qui sera publié au *Journal officiel* de la Polynésie française.

Fait à Papeete, le 6 septembre 1991.
Jean MONTPEZAT.

DECRET n° 91-453 du 10 mai 1991 complétant le code de l'aviation civile.

Le Premier ministre,

Sur le rapport du ministre de la défense, du ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer, du ministre des départements et territoires d'outre-mer, porte-parole du Gouvernement, et du ministre des affaires sociales et de la solidarité,

Vu le code de l'aviation civile, et notamment ses articles L. 410-1 et D. 424-1 à D. 424-8,

Décète :

Article 1er.— Il est créé au titre III du livre IV du code de l'aviation civile (troisième partie : Décrets) un chapitre IV ainsi rédigé :

"Chapitre IV

"Commissions médicales régionales de l'aviation civile

"Art. D. 434-1.— Il est institué dans chaque direction régionale de l'aviation civile et dans chaque service d'Etat de l'aviation civile dans les territoires d'outre-mer une commission médicale régionale de l'aviation civile.

"Art. D. 434-2.— Les commissions médicales régionales de l'aviation civile se prononcent sur :

"— les demandes de dérogation aux normes d'aptitude physique et mentale ;

"— les recours contre les décisions prononcées en matière d'aptitude par les médecins agréés ;

"— les demandes d'avis que ces derniers peuvent présenter avant de se prononcer sur l'aptitude d'un candidat.

"Chaque commission est compétente pour statuer sur les décisions prises par les médecins de son ressort géographique ; la commission de la direction de l'aviation civile pour la région Nord statue, en outre, sur les décisions prises par les médecins installés à l'étranger.

"Art. D. 434-3.— Les commissions médicales régionales de l'aviation civile comprennent :

"— le médecin-chef de la direction régionale ou le médecin du service concerné, président ;

"— cinq docteurs en médecine, qualifiés dans une des disciplines principales de la médecine aéronautique, dont l'un est désigné en qualité de vice-président ;

"— deux médecins agréés, titulaires d'une licence de pilote.

"Dans les départements et territoires d'outre-mer, les deux dernières catégories peuvent ne comprendre, respectivement, que deux et un membre.

"Art. D. 434-4.— Les membres des commissions médicales régionales sont nommés pour une période de trois ans renouvelable par le directeur régional de l'aviation civile ou par le chef du service d'Etat de l'aviation civile, après avis du conseil médical de l'aéronautique civile.

"Tout membre dont le mandat est interrompu est remplacé jusqu'à la date à laquelle son mandat devait expirer.

"Art. D. 434-5.— Les commissions médicales régionales de l'aviation civile se réunissent sur convocation de leur président ou à la demande de la moitié de leurs membres.

"Art. D. 434-6.— Les commissions médicales régionales de l'aviation civile délibèrent valablement dès lors que la moitié de leurs membres sont présents.

"Les membres des commissions médicales ne peuvent prendre part aux délibérations portant sur l'examen des cas individuels dont ils ont déjà eu connaissance à l'occasion d'une activité extérieure à la commission.

"Les séances sont tenues à huis clos. Les délibérations sont prises à la majorité des voix, le président ayant, en cas d'égalité de suffrages, voix prépondérante.

"Art. D. 434-7.— Le président d'une commission médicale peut décider de consulter des personnalités compétentes et notamment des membres d'un centre d'expertise médicale du personnel navigant ou d'un service de l'aviation civile.

"Il peut désigner des médecins experts s'il le juge nécessaire.

"Art. D. 434-8.— Le secrétariat des commissions médicales régionales de l'aviation civile est assuré par les services du médecin-chef de la direction régionale de l'aviation civile ou du médecin du service de l'aviation civile concerné."

Art. 2.— A l'article D. 424-2 du code de l'aviation civile, le membre de phrase "4° De recevoir et d'examiner" est complété par les mots "sous réserve des compétences dévolues par les articles D. 434-1 et suivants aux commissions médicales régionales de l'aviation civile".

Le même article est complété par les dispositions suivantes :

"e) Les appels interjetés contre les décisions des commissions médicales régionales de l'aviation civile."

Art. 3.— Les dispositions du présent décret sont applicables dans les territoires d'outre-mer et la collectivité territoriale de Mayotte.

Art. 4.— Le ministre de la défense, le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer, le ministre des départements et territoires d'outre-mer, porte-parole du Gouvernement, et le ministre des affaires sociales et de la solidarité sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait à Paris, le 10 mai 1991.

Michel ROCARD.

Par le Premier ministre :

*Le ministre de l'équipement, du logement,
des transports et de la mer,*
Louis BESSON.

Le ministre de la défense,
Pierre JOXE.

*Le ministre des départements et territoires d'outre-mer,
porte-parole du Gouvernement,*
Louis LE PENSEC.

Le ministre des affaires sociales et de la solidarité,
Claude EVIN.

ARRETE n° 867 DRCL du 11 septembre 1991 portant promulgation du décret n° 91-609 du 27 juin 1991 modifiant le décret n° 61-78 du 20 janvier 1961 pris pour l'application aux magistrats de l'ancien cadre de la France d'outre-mer de l'ordonnance n° 58-1270 du 22 décembre 1958 modifiée portant loi organique relative au statut de la magistrature.

Le haut-commissaire de la République
en Polynésie française,
chevalier de la Légion d'honneur,

Vu la loi modifiée n° 84-820 du 6 septembre 1984 portant statut de la Polynésie française, notamment son article 91 ;

Le gouvernement du territoire informé,

Arrête :

Article 1er.— Est promulgué dans le territoire de la Polynésie française pour y être exécuté selon ses forme et teneur :

— Décret n° 91-609 du 27 juin 1991 modifiant le décret n° 61-78 du 20 janvier 1961 pris pour l'application aux magistrats de l'ancien cadre de la France d'outre-mer de l'ordonnance n° 58-1270 du 22 décembre 1958 modifiée portant loi organique relative au statut de la magistrature, paru au J.O.R.F. n° 150 du 29 juin 1991, page 8454.

Art. 2.— Le secrétaire général de la Polynésie française est chargé de l'exécution du présent arrêté qui sera publié au *Journal officiel* de la Polynésie française.

Fait à Papeete, le 11 septembre 1991.

Pour le haut-commissaire
et par délégation :
*Le secrétaire général
de la Polynésie française,*
Raymond VERGNE.

Décret n° 91-609 du 27 juin 1991 modifiant le décret n° 61-78 du 20 janvier 1961 pris pour l'application aux magistrats de l'ancien cadre de la France d'outre-mer de l'ordonnance n° 58-1270 du 22 décembre 1958 modifiée portant loi organique relative au statut de la magistrature.

Le Président de la République,

Sur le rapport du Premier ministre, du ministre d'Etat, ministre de l'économie, des finances et du budget, du garde des sceaux, ministre de la justice, du ministre des départements et territoires d'outre-mer et du ministre délégué au budget ;

Vu l'ordonnance n° 58-1270 du 22 décembre 1958 modifiée portant loi organique relative au statut de la magistrature ;

Vu la loi n° 88-1028 du 9 novembre 1988 portant dispositions statutaires et préparatoires à l'autodétermination de la Nouvelle-Calédonie en 1998 ;

Vu le décret n° 61-78 du 20 janvier 1961 modifié pris pour l'application aux magistrats de l'ancien cadre de la France d'outre-mer de l'ordonnance du 22 décembre 1958 susvisée ;

Vu l'avis du comité consultatif du territoire de la Nouvelle-Calédonie émis le 28 mars 1991 en application du deuxième alinéa de l'article 68 de la loi du 9 novembre 1988 susvisée ;

Le Conseil d'Etat (section de l'intérieur) entendu,

Décète :

Article 1er.— L'article 59 du décret n° 61-78 du 20 janvier 1961 susvisé est remplacé par les dispositions suivantes :

« Art. 59.— Dans les juridictions des collectivités territoriales et des territoires d'outre-mer, les magistrats du second grade sont appelés à exercer les fonctions classées dans les groupes suivants :

« Premier groupe :

- « 1. Juge ;
- « 2. Juge d'instruction ;
- « 3. Juge des enfants ;
- « 4. Juge de l'application des peines ;
- « 5. Substitut.

« Deuxième groupe :

- « 1. Président et procureur d'un tribunal de première instance ;
- « 2. Vice-président, premier juge d'un tribunal de première instance et premier substitut du procureur de la République près un tribunal de première instance ;
- « 3. Substitut du procureur de la République d'un tribunal supérieur d'appel. »

Art. 2.— L'article 60 du décret du 20 janvier 1961 précité est remplacé par les dispositions suivantes :

« Art. 60.— Dans les juridictions des collectivités territoriales et des territoires d'outre-mer, les magistrats du premier grade sont appelés à exercer les fonctions classées dans les groupes suivants :

« Premier groupe :

- « 1. Président et procureur des tribunaux de première instance de Nouméa et de Papeete ;
- « 2. Président et procureur d'un tribunal supérieur d'appel ;
- « 3. Conseiller et substitut général de cour d'appel.

« Deuxième groupe :

- « 1. Président de chambre et avocat général de cour d'appel. »

Art. 3.— Le Premier ministre, le ministre d'Etat, ministre de l'économie, des finances et du budget, le garde des sceaux, ministre de la justice, le ministre des départements et territoires d'outre-mer et le ministre délégué au budget sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait à Paris, le 27 juin 1991.

François MITTERRAND.

Par le Président de la République :

Le Premier ministre,
Edith CRESSON.

Le garde des sceaux, ministre de la justice,
Henri NALLET.

*Le ministre d'Etat, ministre de l'économie,
des finances et du budget,*
Pierre BEREGOVY.

*Le ministre des départements
et territoires d'outre-mer,*
Louis LE PENSEC.

Le ministre délégué au budget,
Michel CHARASSE.

ARRÊTE n° 850 DRCL du 5 septembre 1991 portant promulgation du décret n° 91-660 du 11 juillet 1991 modifiant les annexes I et II à la section I du chapitre 1er du titre III du livre 1er de la troisième partie du code de l'aviation civile (art. D. 131-1 à D. 131-10) relatives aux règles de l'air et aux services de la circulation aérienne.

Le haut-commissaire de la République
en Polynésie française,
chevalier de la Légion d'honneur,

Vu la loi modifiée n° 84-820 du 6 septembre 1984 portant statut de la Polynésie française, notamment son article 91 ;

Le gouvernement du territoire informé,

Arrête :

Article 1er.— Est promulgué dans le territoire de la Polynésie française pour y être exécuté selon ses forme et teneur :

— Décret n° 91-660 du 11 juillet 1991 modifiant les annexes I et II à la section I du chapitre 1er du titre III du livre 1er de la troisième partie du code de l'aviation civile (art. D. 131-1 à D. 131-10) relatives aux règles de l'air et aux services de la circulation aérienne, paru au J.O.R.F. n° 165 du 17 juillet 1991, pages 9384 à 9411.

Art. 2.— Le secrétaire général de la Polynésie française est chargé de l'exécution du présent arrêté qui sera publié au *Journal officiel* de la Polynésie française.

Fait à Papeete, le 5 septembre 1991.
Jean MONTPEZAT.

Décret n° 91-660 du 11 juillet 1991 modifiant les annexes I et II à la section I du chapitre 1er du titre III du livre 1er de la troisième partie du code de l'aviation civile (art. D. 131-1 à D. 131-10) relatives aux règles de l'air et aux services de la circulation aérienne

Le Premier ministre,

Sur le rapport du ministre de la défense, du ministre de l'intérieur, du ministre de l'équipement, du logement, des transports et de l'espace et du ministre des départements et territoires d'outre-mer,

Vu la convention relative à l'aviation civile internationale signée à Chicago le 7 décembre 1944, ratifiée le 13 novembre 1946 et publiée dans sa version authentique en langue française par décret n° 69-1158 du 18 décembre 1969 ;

Vu le code de l'aviation civile, et notamment les articles D. 131-1 à D. 131-10 ;

Vu l'avis du délégué à l'espace aérien en date du 9 novembre 1990,

Décète :

Art. 1^{er}. - L'annexe I (Règles de l'air) et l'annexe II (Services de la circulation aérienne) à la section I du chapitre 1^{er} du titre III du livre 1^{er} de la troisième partie du code de l'aviation civile (art. D. 131-1 à D. 131-10) sont abrogées et remplacées par les annexes I et II au présent décret.

Art. 2. - Le présent décret entrera en vigueur le 2 avril 1992.

Art. 3. - Le présent décret est applicable aux territoires d'outre-mer et à la collectivité territoriale de Mayotte.

Art. 4. - Le ministre de la défense, le ministre de l'intérieur, le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de l'espace et le ministre des départements et territoires d'outre-mer sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait à Paris, le 11 juillet 1991.

ÉDITH CRESSON

Par le Premier ministre :

*Le ministre de l'équipement, du logement,
des transports et de l'espace,*
PAUL QUILÈS

Le ministre de la défense,
PIERRE JOXE

Le ministre de l'intérieur,
PHILIPPE MARCHAND

Le ministre des départements et territoires d'outre-mer,
LOUIS LE PENSEC

ANNEXES

AU DÉCRET MODIFIANT LES ANNEXES I ET II À LA SECTION I DU CHAPITRE 1^{er} DU TITRE III DU LIVRE 1^{er} DE LA TROISIÈME PARTIE DU CODE DE L'AVIATION CIVILE (ART. D. 131-1 À D. 131-10) RELATIVES AUX RÈGLES DE L'AIR ET AUX SERVICES DE LA CIRCULATION AÉRIENNE

ANNEXE I

À LA SECTION I DU CHAPITRE 1^{er} DU TITRE III DU LIVRE 1^{er} DE LA TROISIÈME PARTIE DU CODE DE L'AVIATION CIVILE (ART. D. 131-1 À D. 131-10)

RÈGLES DE L'AIR

CHAPITRE 1^{er}

Définitions

Dans la présente annexe I aux articles D. 131-1 à D. 131-10 du code de l'aviation civile :

- le terme « service » correspond à la notion de fonction ou de service assurés alors que le terme « organisme » désigne une entité administrative chargée d'assurer un service ;
- les expressions ci-dessous employées dans les chapitres II à V ont la signification suivante :

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.

Note. - Les règles de l'air se rapportant aux aérodromes et à leur utilisation s'appliquent également, sauf mention contraire, aux emplacements sur lesquels l'atterrissage et le décollage sont permis conformément aux articles D. 132-4 et suivants du code de l'aviation civile.

Aérodrome AFIS : aérodrome non contrôlé où 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.

Note. - L'expression aérodrome contrôlé indique que le service du contrôle de la circulation aérienne est assuré au bénéfice de la circulation d'aérodrome, mais n'implique pas nécessairement l'existence d'une zone de contrôle.

Aérodrome de dégagement : aérodrome spécifié dans le plan de vol vers lequel le vol peut être poursuivi lorsqu'il devient inopportun d'atterrir à l'aérodrome d'atterrissage prévu.

Note. - L'aérodrome de départ peut être pris comme aérodrome de dégagement.

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

Aéronef : tout appareil capable de s'élever ou de circuler dans les airs.

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

Aire à signaux : aire d'aérodrome sur laquelle sont disposés des signaux au sol.

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 en surface des aéronefs, 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 en surface des aéronefs qui comprend l'aire de manœuvre 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.

Altitude : distance verticale entre un niveau, un point ou un objet assimilé à un point et le niveau moyen de la mer.

Altitude de transition : altitude à laquelle ou au-dessous de laquelle la position verticale d'un aéronef est donnée par son altitude.

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

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.

Autogire : aérodyne dont la sustentation en vol est obtenue par la réaction de l'air sur un ou plusieurs rotors qui tournent librement autour d'axes sensiblement verticaux.

Autorité compétente : terme générique employé pour désigner l'autorité de l'État responsable de l'établissement de règles ou dispositions particulières dans les domaines qui relèvent de sa compétence.

Autorité compétente des services de la circulation aérienne : 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.

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.

Ballon : aérostat non entraîné par un organe moteur.

Bureau de piste : organisme 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 organisme distinct ou être combiné avec un organisme 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).

Caractère spécial du vol : indication précisant éventuellement si les organismes des services de la circulation aérienne doivent accorder un traitement spécial à un aéronef donné.

Centre de contrôle d'approche (APP) : organisme de la circulation aérienne chargé d'assurer les services 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) : organisme de la circulation aérienne chargé d'assurer les services de la circulation aérienne au bénéfice des aéronefs évoluant dans les espaces aériens contrôlés relevant de son autorité.

Centre de coordination de sauvetage (RCC) : organisme 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 (FIC) : organisme de la circulation aérienne institué pour assurer le service d'information de vol et le service d'alerte.

Circuit d'aérodrome : trajet de principe associé à un aérodrome indiquant les manœuvres successives que doivent effectuer en tout ou partie les aéronefs en vol utilisant l'aérodrome.

Circuit de circulation au sol : cheminement spécifié que les aéronefs doivent suivre sur l'aire de manœuvre.

Circulaire d'information aéronautique (AIC) : 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 manœuvre 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'Etat soumis à la réglementation propre à ce type de circulation.

Circulation aérienne militaire (CAM) : circulation opérationnelle militaire (COM) et circulation d'essais et de réception (CER).

La circulation opérationnelle 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.

La circulation d'essais et de réception est constituée par l'ensemble des mouvements des aéronefs en essais ou en réception soumis, pour des raisons d'ordre technique et avec l'agrément du directeur du centre d'essais en vol, à la réglementation propre à ce type de circulation.

Circulation d'aérodrome : ensemble de la circulation des aéronefs et des véhicules sur l'aire de manœuvre 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, ou encore, dans le cas d'un hélicoptère, déplacement en vol rasant au-dessus de la surface de l'aérodrome à une hauteur permettant d'utiliser l'effet de sol et à une vitesse correspondant à celle de la circulation au sol.

Clairance : autorisation accordée à un aéronef de manœuvrer dans des conditions spécifiées par un organisme du contrôle de la circulation aérienne dans le but de lui fournir le service du contrôle de la circulation aérienne.

Clairance initiale : clairance délivrée avant le départ ou avant la pénétration dans un espace aérien contrôlé.

Clairance de séparation à vue : clairance 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.

Clairance VMC : clairance 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.

Code transpondeur : numéro assigné à une réponse émise par un transpondeur.

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 (IMC) : 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 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.

Dirigeable : aérostat entraîné par un organe moteur.

Espace aérien contrôlé : portion de région d'information de vol, ou de région supérieure d'information de vol, de dimensions déterminées, à l'intérieur de laquelle le service du contrôle de la circulation aérienne est assuré au bénéfice des vols contrôlés.

Note 1. - « Espace aérien contrôlé » est un terme générique qui désigne l'un ou l'autre des espaces aériens contrôlés de classe A, B, C, D ou E.

Note 2. - Certains espaces aériens contrôlés dans lesquels le service du contrôle de la circulation aérienne est rendu simultanément à la circulation aérienne générale et à la circulation aérienne militaire et où la cohabitation et la densité des deux types de circulation aérienne rendent nécessaire la mise en place de mesures complémentaires afin d'assurer les services de la circulation aérienne sont désignés « espaces aériens contrôlés spécialisés » (S/CTA, S/CTR, S/TMA, etc.).

Espace aérien contrôlé de classe A : espace aérien où sont admis les vols IFR et où ne sont pas admis les vols VFR.

Dans cet espace, les organismes du contrôle de la circulation aérienne assurent des espacements entre les vols IFR.

Espace aérien contrôlé de classe B : espace aérien où sont admis les vols IFR et les vols VFR.

Dans cet espace, les organismes de contrôle de la circulation aérienne assurent des espacements entre les vols IFR, entre les vols IFR et les vols VFR et entre les vols VFR.

Espace aérien contrôlé de classe C : espace aérien où sont admis les vols IFR et les vols VFR.

Dans cet espace, les organismes du contrôle de la circulation aérienne assurent des espacements entre les vols IFR et entre les vols IFR et les vols VFR, et fournissent des informations de trafic aux vols VFR sur les autres vols VFR.

Espace aérien contrôlé de classe D : espace aérien où sont admis les vols IFR et les vols VFR.

Dans cet espace, les organismes du contrôle de la circulation aérienne assurent des espacements entre les vols IFR et fournissent des informations de trafic aux vols IFR sur les vols VFR et aux vols VFR sur les vols IFR et sur les autres vols VFR.

Espace aérien contrôlé de classe E : espace aérien où sont admis les vols IFR et les vols VFR.

Dans cet espace, les organismes du contrôle de la circulation aérienne assurent des espacements entre les vols IFR.

Espace aérien non contrôlé de classe F (espace aérien à service consultatif) : espace aérien où sont admis les vols IFR et les vols VFR.

Dans cet espace, les organismes de la circulation aérienne assurent le service consultatif de la circulation aérienne.

Espace aérien non contrôlé de classe G : espace aérien où sont admis les vols IFR et les vols VFR.

Dans cet espace, les organismes de la circulation aérienne assurent seulement le service d'information de vol et le service d'alerte.

Espacement : intervalle ménagé par un organisme 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, organisme ou entreprise qui se livre ou propose de se livrer à l'exploitation d'un ou de plusieurs aéronefs.

Hauteur : distance verticale entre un niveau, un point ou un objet assimilé à un point et un niveau de référence.

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 d'approche prévue : heure à laquelle un organisme de la circulation aérienne prévoit qu'un aéronef quittera le repère d'attente à une altitude ou à une altitude minimale d'attente avant de débiter l'approche finale.

Note. - L'heure réelle à laquelle l'aéronef quitte le repère d'attente dépend de la clairance d'approche.

Heure estimée d'arrivée : pour les vols IFR, heure à laquelle il est estimé que l'aéronef arrivera à la verticale du repère d'approche initial, défini par référence à des aides à la navigation, à partir duquel il est prévu qu'une procédure d'approche aux instruments sera 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'aé-

roner dans les communications sol-sol des services de la circulation aérienne.

IFR : abréviation utilisée pour désigner les règles de vol aux instruments.

IMC : abréviation utilisée pour désigner les conditions météorologiques de vol aux instruments.

Information de trafic : informations fournies à un pilote par un organisme de la circulation aérienne pour l'avertir que d'autres aéronefs, dont la présence est connue ou observée, peuvent être suffisamment près de sa position ou de sa route prévue, afin de l'aider à prévenir un abordage en appliquant les règles de l'air.

Limite de clairance : point ou instant jusqu'auquel est valable une clairance.

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.

Note. - Un altimètre barométrique étalonné d'après l'atmosphère type :

a) Calé sur le QNH, indique l'altitude ;

b) Calé sur le QFE, indique la hauteur par rapport au niveau de référence QFE ;

c) Calé sur une pression de 1013,2 hectopascals, indique l'altitude pression et peut être utilisé pour indiquer le niveau de vol.

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

Niveau de transition : 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 (FL) : surface isobare liée à une pression de référence spécifiée : 1013,2 hectopascals et séparée des autres surfaces analogues par des intervalles de pressions spécifiés.

NOTAM : 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.

Il est admis que :

- pour des latitudes comprises entre 30° et 60°, la nuit commence 30 minutes après le coucher du soleil et se termine 30 minutes avant le lever du soleil ;

- pour des latitudes inférieures ou égales à 30° la nuit commence à 15 minutes après le coucher du soleil et se termine 15 minutes avant le lever du soleil.

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

Organisme accepteur : le prochain organisme du contrôle de la circulation aérienne à prendre en charge un aéronef.

Organisme AFIS : organisme 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.

Organisme de la circulation aérienne : terme générique désignant soit un organisme chargé de prendre l'ensemble des services de la circulation aérienne ou certains d'entre eux, soit un bureau de piste.

Note. - Dans le présent texte, sauf mention contraire, l'expression « organisme de la circulation aérienne » recouvre également les organismes de la circulation aérienne militaire lorsque ceux-ci rendent des services à la circulation aérienne générale.

Organisme 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, soit un organisme de contrôle de la circulation aérienne militaire.

Organisme donneur : organisme de contrôle de la circulation aérienne en train de transférer à l'organisme suivant, le long de la route, la responsabilité d'assurer à un aéronef le service du contrôle de la circulation aérienne.

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 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 6 000 mètres (20 000 pieds), couvre plus de la moitié du ciel.

Plan de vol (PLN) : ensemble de renseignements spécifiés au sujet d'un vol projeté ou d'une partie d'un vol, communiqués aux organismes 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 organisme 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 un 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 organisme de la circulation aérienne en vue d'obtenir une clairance.

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 organismes 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 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 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.

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 organisme de contrôle au suivant ou d'une position de contrôle à la suivante.

Point de transition : point où un aéronef navigant sur un tronçon de route ATS défini par référence à des radiophares omnidirectionnels à très haute fréquence doit en principe transférer son principal repère de navigation et d'installation située en arrière de l'aéronef à la première installation située en avant de lui.

Prévision météorologique : exposé de conditions météorologiques prévues pour une heure spécifiée ou une période définie et pour une région ou une partie d'espace aérien déterminée.

Procédure d'approche aux instruments : série de manœuvres 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'attente : manœuvre prédéterminée exécutée par un aéronef en vol pour attendre.

Publication d'information aéronautique : publication d'un Etat, ou éditée par décision d'un Etat, renfermant des informations aéronautiques de caractère durable et essentielles à la navigation aérienne.

Région de contrôle (CTA) : espace aérien contrôlé dont la limite inférieure n'est pas la surface du sol ou de l'eau.

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

Note. - Cet espace aérien n'a de limite supérieure que s'il est surmonté par une région supérieure d'information de vol.

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.

Régulation du débit : mesures destinées à adapter le débit de la circulation qui pénètre ou est appelée à pénétrer dans un espace aérien donné, à se déplacer sur une route donnée ou à se diriger vers un aéroport donné, en vue de la meilleure utilisation de l'espace aérien disponible.

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.

Répondeur automatique d'information : système automatique de radiocommunication fonctionnant en principe sur la fréquence normale d'appel d'un organisme désigné de la circulation aérienne et diffusant des renseignements appropriés et actualisés concernant un espace aérien.

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 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 contrôlées et non contrôlées, les routes d'arrivée et de départ, etc.

Séparation : distance entre deux aéronefs, deux niveaux, deux trajectoires.

Service d'alerte : service assuré dans le but d'alerter les organismes appropriés lorsque les aéronefs ont besoin de l'aide des organismes de recherche et de sauvetage et de prêter à ces organismes 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 : terme générique désignant à la fois le service du contrôle de la circulation aérienne, le service d'information de vol et le service d'alerte.

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

1. Prévenir :

- a) Les abordages entre aéronefs ;
- b) Les collisions, sur l'aire de manœuvre, entre les aéronefs et les obstacles ;

2. 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 qui décident d'utiliser ce service.

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.

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.

Tour de contrôle (TWR) : organisme de la circulation aérienne chargé d'assurer les services de la circulation aérienne au bénéfice de la circulation d'aérodrome.

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 aérodrome communiquée par un observateur accrédité.

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

VFR : abréviation utilisée pour désigner les règles de vol à vue.

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 aérodrome terrestre, choisie ou aménagée pour la circulation au sol des aéronefs.

Voie de l'information aéronautique : moyen permettant de porter à la connaissance des usagers sous la forme de publication d'information aéronautique, de notam ou de circulaire d'information aéronautique, des informations vérifiées, mises en forme et diffusées sous l'autorité du ministre chargé de l'aviation civile.

Vol contrôlé : vol dont les évolutions sont subordonnées à une clairance.

Note. - Les vols suivants sont des vols contrôlés :

- vols IFR évoluant dans un espace aérien contrôlé ;
- vols VFR évoluant dans un espace aérien contrôlé de classe B, C ou D ;
- vols VFR et vols IFR appartenant à la circulation d'aérodrome d'un aérodrome contrôlé ;
- vols VFR spécial.

Vol IFR : vol effectué conformément aux règles de vol aux instruments.

Vol VFR : vol effectué conformément aux règles de vol à vue.

Vol VFR spécial : vol VFR autorisé par un organisme de contrôle de la circulation aérienne dans des conditions météorologiques inférieures aux conditions météorologiques de vol à vue.

Volte aérienne : vol au cours duquel un aéronef effectue intentionnellement des manœuvres 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 dangereuse : espace aérien, de dimensions définies, à l'intérieur duquel des activités dangereuses pour le vol des aéronefs peuvent se dérouler pendant des périodes spécifiées.

Zone interdite : espace aérien, de dimensions définies, au-dessus du territoire ou des eaux territoriales dans les limites duquel le vol des aéronefs est interdit.

Zone réglementée : espace aérien, de dimensions définies, au-dessus du territoire ou des eaux territoriales, dans les limites duquel le vol des aéronefs est subordonné à certaines conditions spécifiées.

CHAPITRE II

Domaine d'application des règles de l'air

2.1. Application territoriale des règles de l'air

Les règles de l'air s'appliquent :

- a) A tous les aéronefs civils évoluant dans les espaces aériens exploités par l'administration française et à tous les aéronefs d'Etat, évoluant dans les mêmes espaces, dont les conditions d'exécution de la mission sont compatibles avec ces règles générales ;
- b) Aux aéronefs portant les marques de nationalité et d'immatriculation françaises, où qu'ils se trouvent, dans la mesure où ces règles ne contreviennent pas aux règles édictées par l'Etat sous l'autorité duquel le territoire survolé se trouve placé.

2.2. Règles à appliquer

En vol, comme sur l'aire de mouvement d'un aérodrome, un aéronef sera utilisé conformément aux règles générales (chapitre III) et, en vol, suivant le cas :

- a) Conformément aux règles de vol à vue (chapitre IV) ;
- b) Ou conformément aux règles de vol aux instruments (chapitre V).

2.3. Responsabilité pour l'application des règles de l'air

Le pilote commandant de bord, qu'il tienne 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.

Pour les aéronefs non habités, cette responsabilité est exercée par la personne mettant en œuvre l'appareil. Des règles particulières concernant les aéronefs non habités peuvent être établies par arrêté du ministre chargé de l'aviation civile.

2.4. Autorité du pilote commandant de bord

2.4.1. 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.

2.4.2. Le pilote commandant de bord est responsable de l'application des clairances émanant d'un organisme de la circulation aérienne.

Si une clairance n'est pas jugée satisfaisante par le pilote commandant de bord, celui-ci peut demander une modification à cette clairance, demande à laquelle il sera, dans la mesure du possible, donné suite.

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

2.4.4. 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.

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

2.4.6. Le pilote commandant de bord est responsable du respect des mesures de régulation de débit prescrites.

CHAPITRE III

Règles générales

3.1. Protection des personnes et des biens

3.1.1. Négligence ou imprudence dans la conduite des aéronefs.

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.

3.1.2. Usage de boissons alcoolisées, de narcotiques, de stupéfiants ou de médicaments.

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.

3.1.3. Fatigue des équipages.

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 remplit pas les conditions d'aptitude nécessaires à l'exercice de ses fonctions.

3.1.4. Niveau minimal.

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

- a) Niveau minimal imposé par les règles de vol appliquées (IFR ou VFR ; cf. 4.5, et 5.1 ci-après) ;
- 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 ;
- c) Hauteurs minimales qui peuvent être fixées par arrêté 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.

3.1.4.2. 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 de 3.1.4.1 ci-dessus peuvent être accordées :

- a) Par le ministre de l'intérieur ou le préfet du département, après avis technique favorable du ministre chargé de l'aviation civile ou du directeur régional 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 le ministre chargé de l'aviation civile ou le directeur régional de l'aviation civile dans les autres cas, après accord le cas échéant des autorités responsables des installations ou établissements cités en 3.1.4.1.c ci-dessus.

3.1.4.3. Les aéronefs doivent également, sauf dérogation accordée par l'autorité compétente, respecter les hauteurs minimales de survol édictées par d'autres textes réglementaires et portées à la connaissance des usagers par la voie de l'information aéronautique.

3.1.5. Jet d'objets ou pulvérisation.

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

3.1.6. Remorquage.

Un aéronef ou autre objet ne peut être remorqué par un aéronef qu'en conformité avec les dispositions prescrites par

l'autorité compétente. Il en est de même en ce qui concerne un aéronef remorqué par un véhicule à la surface.

3.1.7. Parachutage.

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

3.1.8. Voltige aérienne.

3.1.8.1. 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.

3.1.8.2. La voltige aérienne ne peut être effectuée que dans des conditions fixées par arrêté du ministre chargé de l'aviation civile.

3.1.9. Vol supersonique.

Sauf autorisation de l'autorité compétente, un aéronef ne doit pas voler à des vitesses transsoniques et supersoniques.

3.1.10. Zone interdite.

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

3.1.11. Zone réglementée.

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.

3.2. Action préliminaire au vol

3.2.1. 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.

3.2.2. Pour les vols hors du circuit d'un aérodrome 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.

3.3. Prévention des abordages et des collisions

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.

3.3.1. Proximité.

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

3.3.1.2. Des aéronefs ne peuvent voler en formation qu'après entente entre les pilotes commandants de bord et conformément aux conditions fixées par arrêté du ministre chargé de l'aviation civile.

3.3.2. Priorité de passage.

Sauf clairance contraire, l'aéronef qui a la priorité de passage doit conserver son cap et sa vitesse, mais aucune des dispositions des présentes règles ne dispense le pilote commandant de bord d'un aéronef de l'obligation de prendre les dispositions les plus propres à éviter un abordage.

Un aéronef qui, aux termes des règles qui suivent, 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.

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

3.3.2.1. Aéronefs se rapprochant de face.

Lorsque deux aéronefs se rapprochent de face ou presque de face et qu'il y a risque d'abordage, chacun d'eux doit obliquer vers sa droite. Toutefois, dans le cas d'aérodynes évoluant à proximité d'un versant montagneux et parallèlement à celui-ci, la priorité revient à celui qui a la pente à sa droite, et seul l'autre appareil doit infléchir sa trajectoire.

3.3.2.2. Routes convergentes.

Lorsque deux aéronefs, se trouvant à peu près au même niveau, suivent des routes convergentes, celui qui voit l'autre à sa droite doit s'en écarter, toutefois :

- a) Les aéroplanes motopropulsés doivent céder le passage aux dirigeables, aux planeurs et aux ballons ;
- b) Les dirigeables doivent céder le passage aux planeurs et aux ballons ;
- c) Les planeurs doivent céder le passage aux ballons ;
- d) Les aéroplanes motopropulsés doivent céder le passage aux aéroplanes qui sont vus remorquant d'autres aéroplanes ou des objets, aux aéroplanes en opération de ravitaillement en vol et aux formations de plus de deux aéroplanes.

3.3.2.3. Dépassement.

Un aéroplane dépassant est un aéroplane qui s'approche d'un autre aéroplane par l'arrière suivant une trajectoire formant un angle de moins de 70° avec le plan de symétrie de ce dernier, c'est-à-dire dans une position telle par rapport à l'autre aéroplane, que, de nuit, il serait dans l'impossibilité de voir l'un quelconque des feux de position gauche ou droit.

Au moment où un aéroplane en dépasse un autre, ce dernier a la priorité de passage et l'aéroplane dépassant, qu'il soit en montée, en descente ou en palier doit s'écarter de la trajectoire de l'autre aéroplane en obliquant vers la droite.

Aucune modification ultérieure des positions relatives des deux aéroplanes ne dispense l'aéroplane dépassant de cette obligation jusqu'à ce qu'il ait entièrement dépassé et distancé l'autre aéroplane.

3.3.2.4. Atterrissage.

3.3.2.4.1. Un aéroplane en vol ou manœuvrant au sol ou sur l'eau doit céder le passage aux aéroplanes en train d'atterrir ou en train d'exécuter les phases finales d'une approche.

3.3.2.4.2. Un aéroplane sachant qu'un autre aéroplane est contraint d'atterrir doit céder le passage à celui-ci.

3.3.2.4.3. Lorsque deux ou plusieurs aéroplanes se rapprochent d'un aéroport afin d'y atterrir, l'aéroplane se trouvant au niveau le plus élevé doit céder le passage à l'autre aéroplane mais ce dernier ne doit pas se prévaloir de cette règle pour se placer devant un autre aéroplane en train d'exécuter les phases finales d'une approche ou pour le dépasser. Toutefois, les aéroplanes motopropulsés doivent céder le passage aux planeurs.

3.3.2.5. Décollage.

Un aéroplane qui circule sur l'aire de manœuvre d'un aéroport doit céder le passage aux aéroplanes qui décollent ou sont sur le point de décoller.

3.3.2.6. Aéroplanes circulant en surface.

En cas de risque d'abordage entre deux aéroplanes circulant sur l'aire de mouvement d'un aéroport, les règles suivantes s'appliquent :

a) Lorsque deux aéroplanes se rapprochent l'un de l'autre de front, ou à peu près de front, chacun d'eux doit s'arrêter ou, dans la mesure du possible, obliquer vers sa droite de façon à passer à bonne distance de l'autre ;

b) Lorsque deux aéroplanes suivent des routes convergentes, celui qui voit l'autre à sa droite doit céder le passage ;

c) Un aéroplane qui est dépassé par un autre aéroplane a la priorité, et l'aéroplane dépassant doit se tenir à bonne distance de l'aéroplane dépassé.

3.3.2.7. Manœuvres à flot.

3.3.2.7.1. En plus des dispositions ci-après les aéroplanes à flot doivent respecter les règlements de navigation applicables aux navires en mer ou sur les eaux intérieures.

3.3.2.7.2. Lorsque deux aéroplanes ou un aéroplane et un navire approchent l'un de l'autre et qu'il y a risque d'abordage le pilote de l'aéroplane doit évoluer avec précaution en tenant compte des circonstances, notamment des possibilités des aéroplanes ou des navires.

a) Routes convergentes. Un aéroplane ayant un autre aéroplane ou un navire à sa droite doit céder le passage à celui-ci et se tenir à distance.

b) Approche de face. Un aéroplane qui se rapproche de face ou presque de face d'un autre aéroplane ou d'un navire doit modifier son cap vers la droite et se tenir à distance.

c) Dépassement. L'aéroplane ou le navire dépassé a la priorité de passage. L'aéroplane dépassant doit modifier son cap vers la droite et se tenir à distance.

d) Amerrissage et décollage. Un aéroplane décollant ou amerrissant à la surface de l'eau doit se tenir, dans la mesure du possible, à distance de tous les navires et doit éviter d'entraver leur navigation.

3.3.3. Feux réglementaires des aéroplanes.

Les feux réglementaires des aéroplanes sont décrits à l'appendice B.

3.3.3.1. Aéroplane en vol ou au sol.

3.3.3.1.1. De nuit.

Tout aéroplane en vol doit allumer :

- des feux anticollision destinés à attirer l'attention sur lui ;
- des feux de position destinés à indiquer la trajectoire relative de l'aéroplane à un observateur ; aucun autre feu susceptible d'être confondu avec ces feux ne doit être allumé.

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

Tout aéroplane, sur l'aire de mouvement d'un aéroport, dont les moteurs sont en marche ou qui est sur le point de les mettre en marche doit allumer des feux indiquant cette situation.

3.3.3.1.2. De jour.

Tout aéroplane en vol doit allumer, s'il en est doté, des feux anticollision destinés à attirer l'attention sur lui.

Tout aéroplane, sur l'aire de mouvement d'un aéroport, 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.

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

- le gênent ou risquent de le gêner dans l'exercice de ses fonctions ;
- causent ou risquent de causer un éblouissement pénible pour un observateur extérieur.

3.3.3.2. Aéroplane à flot.

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

3.3.4. Vol aux instruments dans des conditions fictives.

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

a) que l'aéroplane 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 supplantant 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'aéroplane, 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.

3.3.5. Règles concernant la circulation d'aéroport.

3.3.5.1. Pénétration dans la circulation d'aéroport.

Sauf clairance contraire, un aéroplane n'utilisant pas un aéroport doit se tenir à l'écart des circuits d'aéroport de l'aéroport considéré.

Cette règle ne s'applique qu'aux aéroplanes mentionnés sur les cartes aéronautiques de navigation, toutefois, le pilote doit se tenir à l'écart de la circulation d'aéroport des autres aéroplanes ou emplacements où l'atterrissage et le décollage sont permis, dont il pourrait avoir connaissance.

3.3.5.2. Manœuvres générales.

Un aéroplane faisant partie de la circulation d'aéroport doit, qu'il évolue ou non en espace aérien contrôlé :

a) Se conformer aux procédures générales de circulation pour l'utilisation des aéroplanes fixées par arrêté du ministre chargé de l'aviation civile ;

b) Se conformer aux consignes particulières éventuelles, définies pour l'aéroport considéré et portées à la connaissance des usagers par la voie de l'information aéronautique ;

c) Surveiller la circulation d'aéroport afin d'éviter les abordages ;

d) En l'absence de consignes particulières ou de clairance contraire, effectuer tous les virages à gauche en cours d'approche et après décollage ;

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.

3.3.5.3. Atterrissage.

Sauf clairance contraire, ou entente préalable des commandants de bord dans le cas d'aéroport non contrôlé, un aéroplane à l'atterrissage et en approche finale ne doit pas franchir le seuil de la piste utilisée, tant que l'aéroplane au départ qui le précède n'a pas franchi l'extrémité de piste ou amorcé un virage, ou tant que les aéroplanes à l'arrivée qui le précèdent n'ont pas dégagé la piste.

3.3.5.4. Décollage.

3.3.5.4.1. Sauf clairance contraire, ou entente préalable des commandants de bord en cas d'aérodrome non contrôlé, un aéronef au départ ne doit pas commencer son décollage tant que l'aéronef qui le précède n'a pas franchi l'extrémité de piste, ou amorcé un virage, ou tant que les aéronefs à l'arrivée qui le précèdent n'ont pas dégagé la piste.

3.3.5.4.2. Lorsqu'une clairance pour un décollage immédiat a été acceptée par le commandant de bord avant qu'il ne pénètre sur la piste, celui-ci doit pénétrer et décoller sans délai.

3.4. Expression de la position d'un aéronef dans le plan vertical

3.4.1. Lorsqu'une altitude de transition a été établie et portée à la connaissance des usagers par la voie de l'information aéronautique, un aéronef doit exprimer sa position dans le plan vertical :

- en altitude lorsqu'il vole à et au-dessous de l'altitude de transition ;
- en niveau de vol lorsqu'il vole à et au-dessus du niveau de transition.

3.4.2. Le passage des altitudes aux niveaux de vol et vice-versa a lieu à l'altitude de transition pendant la montée et au niveau de transition pendant la descente.

3.4.3. Lorsqu'aucune altitude de transition n'a été portée à la connaissance des usagers par la voie de l'information aéronautique pour une région particulière, l'aéronef doit exprimer sa position dans le plan vertical :

- en altitude lorsqu'il vole à et au-dessous du plus haut des deux niveaux suivants : 900 mètres (3 000 pieds) au-dessus du niveau moyen de la mer ou 300 mètres (1 000 pieds) au-dessus de la surface ;
- en niveau de vol lorsqu'il vole au-dessus du plus haut des deux niveaux précédents.

3.4.4. L'autorité compétente des services de la circulation aérienne peut définir des procédures particulières au bénéfice des pilotes leur permettant d'exprimer leur position dans le plan vertical uniquement par l'altitude.

3.4.5. Emploi du QFE.

Sauf dispositions contraires portées à la connaissance des usagers par la voie de l'information aéronautique, la position d'un aéronef dans le plan vertical peut être exprimée par la hauteur lorsqu'il évolue dans un circuit d'aérodrome ou lorsqu'il effectue une approche finale aux instruments. La mention QFE doit être obligatoirement ajoutée à l'indication de hauteur. Le QFE utilisé est celui de l'aérodrome sauf dans le cas où les modalités d'exécution d'une procédure d'approche aux instruments prévoient l'utilisation d'un QFE seuil de piste.

3.5. Renseignements sur les vols. - Plans de vol

L'expression « plan de vol » est utilisée pour désigner aussi bien 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 clairance 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.

3.5.1. Communication du plan de vol.

3.5.1.1. Généralités.

3.5.1.1.1. Les renseignements concernant un vol ou une partie de vol projeté qui doivent être fournis aux organismes de la circulation aérienne sont communiqués sous forme de plan de vol.

3.5.1.1.2. Un plan de vol peut être communiqué :

- sous forme de plan de vol répétitif (RPL) avant le vol ;
- sous forme de plan de vol déposé (FPL) avant ou pendant le vol. Un FPL ne peut être communiqué pendant le vol que si le pilote commandant de bord se trouve placé dans des circonstances imprévues qui le conduisent à prendre une telle décision ;
- sous forme de plan de vol réduit, pendant le vol, en communiquant à l'organisme de la circulation aérienne intéressé les éléments de vol appropriés.

3.5.1.1.3. Les procédures de rédaction et de communication des RPL et FPL sont définies par arrêté du ministre chargé de l'aviation civile.

3.5.1.2. Obligation de communiquer un plan de vol.

Un plan de vol doit être communiqué sous la forme prescrite en 3.5.1.3 avant :

- a) Tout vol IFR ;
- b) Tout vol ou partie de vol appelé à bénéficier du service du contrôle de la circulation aérienne ;

c) Tout vol devant franchir des frontières ;

d) Tout vol devant évoluer dans des régions, sur des routes ou pendant des périodes désignées par arrêté du ministre chargé de l'aviation civile pour faciliter la fourniture du service d'alerte ou les opérations de recherche et de sauvetage ;

e) Tout vol devant évoluer dans des régions ou sur des routes désignées par arrêté du ministre chargé de l'aviation civile pour faciliter la coordination avec les organismes militaires ou les organismes de la circulation aérienne d'Etats voisins et éviter la nécessité éventuelle d'une interception aux fins d'identification.

3.5.1.3. Formes et délais de communication du plan de vol.

3.5.1.3.1. Vol IFR.

Sauf dans les cas prévus par l'autorité compétente des services de la circulation aérienne et sauf si un RPL est utilisé, un vol IFR doit communiquer un FPL. Ce FPL doit être communiqué au moins soixante minutes avant :

- l'heure estimée de départ du poste de stationnement ; ou
- l'heure estimée à laquelle l'aéronef débutera son vol IFR pour les vols se déroulant partiellement selon les règles de vol aux instruments.

Un délai inférieur peut être prescrit par arrêté prévu en 3.5.1.1.3.

Si le FPL est communiqué pendant le vol, le délai est réduit à dix minutes. Un délai supérieur peut être nécessaire pour l'obtention d'une clairance si elle est exigée conformément à 3.6.2.1.

Les FPL concernant des vols IFR doivent également respecter les règles de 3.5.1.3.3, le cas échéant.

3.5.1.3.2. Vols VFR bénéficiant du service de contrôle de la circulation aérienne.

Dans les cas où un FPL n'est pas requis, un plan de vol réduit doit être communiqué dès que possible avant que l'aéronef ne pénètre dans l'espace aérien contrôlé de classe B, C ou D, ou avant d'évoluer dans la circulation d'aérodrome d'un aérodrome contrôlé, ou avant d'évoluer en VFR spécial.

3.5.1.3.3. Vol franchissant des frontières.

Un FPL doit être communiqué au moins trente minutes avant l'heure estimée de départ du poste de stationnement. Dans ce cas, un FPL ne peut pas être communiqué pendant le vol.

3.5.1.3.4. Vol soumis à un autre cas d'obligation du FPL.

Les arrêtés prévus en 3.5.1.2.d) et e) peuvent préciser un délai spécifique pour la communication du FPL.

3.5.1.3.5. Vol pour lequel un plan de vol n'est pas obligatoire.

Si un plan de vol n'est pas obligatoire pour un vol VFR, il peut communiquer un FPL. Dans ce cas, aucun délai n'est requis.

3.5.2. Teneur du plan de vol.

3.5.2.1. Un plan de vol doit comprendre ceux des renseignements ci-après définis dans l'arrêté prévu en 3.5.1.1.3 pour le FPL ou RPL, ou jugés nécessaires par l'autorité compétente des services de la circulation aérienne dans le cas du plan de vol réduit :

- Identification de l'aéronef ;
- Règles de vol et type de vol ;
- Nombre et type(s) d'aéronefs et catégorie de turbulence de sillage ;
- Équipement ;
- Aérodrome de départ ;
- Heure estimée de départ du poste de stationnement (cf. note) ;
- Vitesse(s) de croisière ;
- Niveau(x) de croisière ;
- Route à suivre ;
- Aérodrome de destination et durée totale estimée ;
- Aérodrome(s) de dégagement ;
- Autonomie ;
- Nombre de personnes à bord ;
- Équipement de secours et de survie ;
- Renseignements divers ;

Note. - Pour les plans de vol transmis en cours de vol, le renseignement à fournir au sujet de cet élément est l'heure de passage au-dessus du premier point de la route à laquelle s'applique le plan de vol.

3.5.2.2. Si avant le départ, le pilote commandant de bord prévoit que, selon l'autonomie de l'aéronef et sous réserve d'une modification de clairance en cours de vol, il pourrait être décidé de faire route vers un nouvel aérodrome de destination situé au-

délà de l'aérodrome de destination initialement prévu, les organismes appropriés de la circulation aérienne en seront avisés par insertion dans le FPL de renseignements concernant la nouvelle route et la nouvelle destination.

3.5.3. Respect du plan de vol en vigueur.

3.5.3.1. Règles générales.

3.5.3.1.1. Un aéronef doit se conformer au plan de vol en vigueur sauf en cas de force majeure nécessitant une action immédiate ; en ce cas, dès que possible après que les dispositions d'urgence ont été prises, l'organisme intéressé de la circulation aérienne doit être informé des mesures prises et du fait qu'il s'agit de dispositions d'urgence.

3.5.3.1.2. Sauf clairance contraire, les vols contrôlés doivent suivre, dans la mesure du possible :

a) Sur une route ATS établie, l'axe défini sur cette route ;

b) Sur toute autre route, la trajectoire directe entre les aides à la navigation ou les points de compte rendu qui définissent cette route.

3.5.3.1.3. Un aéronef qui suit un tronçon de route ATS défini par référence à des radiophares omnidirectionnels à très haute fréquence (VOR) doit transférer son principal repère de navigation de l'installation situé en arrière de l'aéronef à cette située en avant de lui, au point de transition ou aussi près que possible, du point de vue opérationnel, de ce point, lorsqu'il est établi.

3.5.3.2. Ecart involontaire.

En cas d'écart involontaire d'un aéronef en vol contrôlé par rapport au plan de vol en vigueur, les mesures suivantes doivent être prises :

a) Ecart par rapport à la route : si l'aéronef s'est écarté de sa route, le pilote doit aviser l'organisme de la circulation aérienne concerné et rejoindre la route le plus tôt possible ;

b) Variation de la vitesse vraie : si la vitesse vraie moyenne au niveau de croisière, entre points de compte rendu, diffère ou risque de différer de plus ou moins cinq pour cent (5 p. 100) par rapport à la valeur indiquée dans le plan de vol, l'organisme de la circulation aérienne doit en être avisé ;

c) Modification de temps estimé : s'il est constaté que le temps estimé relatif au premier des points suivants : point de compte rendu réglementaire suivant, limite de région d'information de vol ou aérodrome de destination, est entaché d'une erreur dépassant trois minutes par rapport au temps notifié aux organismes de la circulation aérienne, l'heure prévue corrigée doit être notifiée le plus tôt possible à l'organisme de la circulation aérienne intéressé.

3.5.4. Modifications au plan de vol.

3.5.4.1. Généralités.

3.5.4.1.1. Toutes les modifications au plan de vol communiqué pour un vol IFR ou pour un vol VFR bénéficiant du service du contrôle de la circulation aérienne doivent être signalées le plus tôt possible à l'organisme de la circulation aérienne intéressé.

3.5.4.1.2. Les modifications importantes au plan de vol communiqué pour un vol VFR ne bénéficiant pas du service du contrôle de la circulation aérienne doivent être signalées le plus tôt possible à l'organisme de la circulation aérienne intéressé.

Le fait que les renseignements fournis avant le départ au sujet de l'autonomie et du nombre de personnes à bord sont devenus erronés au moment du départ constitue une modification importante au plan de vol et doit, à ce titre, être signalé.

3.5.4.2. Modification de niveau de croisière.

Les demandes de modification au plan de vol concernant un changement de niveau de croisière doivent comporter les renseignements ci-après : identification de l'aéronef ; niveau de croisière demandé et vitesse de croisière à ce niveau ; temps estimés révisés aux limites des régions d'information de vol suivantes (s'il y a lieu).

3.5.4.3. Modification de route.

Les demandes de modification au plan de vol concernant un changement de route sans changement de destination doivent comporter les renseignements ci-après : identification de l'aéronef ; identification de la nouvelle route avec données de plan de vol correspondantes à partir du lieu où l'aéronef doit changer de route ; temps estimés révisés ; tous autres renseignements appropriés.

3.5.4.4. Modification de destination.

3.5.4.4.1. Les demandes de modification au plan de vol concernant un changement de destination doivent comporter les renseignements ci-après : identification de l'aéronef ; règles de vol ; indication de la route révisée jusqu'à l'aérodrome de destination

avec données de plan de vol correspondantes à partir du lieu où l'aéronef doit changer de route ; temps estimés révisés, aérodrome(s) de dégagement ; tous autres renseignements appropriés.

3.5.4.4.2. Sauf cas d'urgence déclaré par le commandant de bord, le changement de destination vers un aérodrome étranger d'un aéronef ayant décollé d'un aérodrome du territoire français et dont la destination initiale prévue au plan de vol était un aérodrome de ce territoire est interdit si les obligations en matière de douane et de police exigées pour la sortie du territoire français n'ont pas été remplies.

3.5.5. Clôture du plan de vol.

Afin d'éviter de graves perturbations dans la marche des organismes de la circulation aérienne et des frais considérables résultant de l'exécution d'opérations de recherches superflues, tous les plans de vol doivent être clos.

3.5.5.1. Clôture à l'arrivée.

3.5.5.1.1. Pour tout vol pour lequel un plan de vol a été communiqué pour la totalité ou pour la partie finale du vol, un compte rendu d'arrivée doit être remis directement au bureau de piste de l'aérodrome d'arrivée ou transmis par radio le plus tôt possible après l'atterrissage à l'organisme intéressé de la circulation aérienne de l'aérodrome d'arrivée.

3.5.5.1.2. Lorsque l'aérodrome d'arrivée est l'aérodrome de destination indiqué au plan de vol, l'échange de radiocommunications avec la tour de contrôle ou l'organisme AFIS de l'aérodrome d'arrivée, une fois l'atterrissage effectué, équivaut à la fourniture d'un compte rendu d'arrivée.

3.5.5.1.3. S'il n'existe pas d'organisme de la circulation aérienne à l'aérodrome d'arrivée, le compte rendu d'arrivée doit être établi le plus tôt possible après l'atterrissage et communiqué par les moyens les plus rapides à un organisme de la circulation aérienne. Si le commandant de bord sait que les moyens de communications à l'aérodrome d'arrivée sont insuffisants pour permettre l'acheminement au soi du compte rendu d'arrivée, il doit si possible transmettre par radio, juste avant l'atterrissage un message, tenant lieu de compte rendu d'arrivée, à un organisme de la circulation aérienne.

3.5.5.1.4. Le compte rendu d'arrivée comporte les renseignements suivants :

a) Identification de l'aéronef ;

b) Aérodrome de départ ;

c) Aérodrome de destination (en cas de déroutement seulement) ;

d) Aérodrome d'arrivée ;

e) Heure d'arrivée.

3.5.5.2. Clôture pendant le vol.

3.5.5.2.1. Lorsqu'un plan de vol n'a été communiqué que pour une partie du vol, autre que la partie du vol restant à effectuer jusqu'à destination, il doit être clos par un compte rendu approprié à l'organisme de la circulation aérienne concerné.

3.5.5.2.2. Dans le cas du plan de vol réduit, l'échange de radiocommunications avec l'organisme de la circulation aérienne concerné, dès que l'aéronef cesse de bénéficier du service du contrôle de la circulation aérienne, vaut clôture du plan de vol.

3.5.5.2.3. Un FPL concernant un vol VFR peut être clos pendant le vol lorsque ce FPL n'est pas ou plus obligatoire, par un compte rendu approprié à l'organisme de la circulation aérienne concerné.

3.5.6. Annulation du plan de vol.

3.5.6.1. Un plan de vol peut être annulé tant que le vol ou la partie du vol pour lequel il a été communiqué n'est pas commencé.

3.5.6.2. Lorsqu'un plan de vol est annulé, il n'est plus pris en compte par les organismes de la circulation aérienne.

3.5.6.3. Le commandant de bord qui renonce à entreprendre un vol ou une partie de vol pour lequel un plan de vol a été communiqué doit immédiatement faire connaître sa décision à l'organisme concerné.

3.5.6.4. Si une notification de retard n'a pas été faite dans les soixante minutes qui suivent l'heure estimée de départ du poste de stationnement, le plan de vol sera considéré comme annulé par les organismes de la circulation aérienne.

3.6. Clairance

3.6.1. Généralités.

3.6.1.1. Les clairances sont délivrées dans le seul but d'assurer le service du contrôle de la circulation aérienne.

3.6.1.2. Les clairances ne dégagent en aucune façon la responsabilité du commandant de bord vis-à-vis :

- 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 ;
- du respect des règlements et procédures en vigueur.

3.6.1.3. Si un pilote commandant de bord n'est pas ou n'est plus en mesure de respecter une clairance qui lui a été délivrée, il doit en informer au plus tôt l'organisme de contrôle concerné.

3.6.2. Obtention d'une clairance.

3.6.2.1. Une clairance doit être obtenue avant d'effectuer un vol contrôlé ou la partie contrôlée d'un vol. Dans toute la mesure du possible, cette clairance doit être une clairance générale valable pour tout le vol ou la partie du vol où l'aéronef doit bénéficier du service de contrôle de la circulation aérienne.

3.6.2.2. Avant le départ, la communication d'un plan de vol équivaut à une demande de clairance.

3.6.2.3. En vol, lorsque aucune clairance préalable n'a été obtenue avant le départ, le pilote commandant de bord doit, sauf dispositions contraires portées à la connaissance des usagers par la voie de l'information aéronautique, demander une clairance à l'organisme concerné, au plus tard :

- soit lors du passage d'un point ou d'une limite spécifiée ;
- soit dès que possible avant l'heure prévue de franchissement de la limite de l'espace aérien où lui sera rendu le service du contrôle.

3.6.3. Limite de clairance.

3.6.3.1. Lorsqu'un aéronef arrive à un point significatif après avoir été explicitement informé que celui-ci constitue sa limite de clairance et sans avoir reçu de clairance complémentaire, il doit se mettre en attente :

- 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, il doit effectuer en ce point une attente orientée suivant sa route d'arrivée.

3.6.3.2. Dans le cas où un aéronef arrive à un point significatif sans avoir été explicitement informé que celui-ci constitue sa limite de clairance et sans avoir reçu de clairance complémentaire :

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

3.6.4. Clairance de séparation de vue.

3.6.4.1. Un aéronef en vol contrôlé peut recevoir une clairance complémentaire dénommée « clairance de séparation à vue ».

Une telle clairance 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.

3.6.4.2. Une clairance 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 remplies :

- il voit l'autre l'aéronef ; et
- il peut le garder en vue durant toute la partie du vol où les espacements ne sont plus assurés par l'organisme du contrôle de la circulation aérienne.

3.7. Communications

3.7.1. 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 organisme au sol sont définies par arrêté du ministre chargé de l'aviation civile.

3.7.2. Un aéronef en vol contrôlé doit établir une communication bilatérale directe avec l'organisme intéressé du contrôle de la circulation aérienne et garder une écoute permanente sur la fréquence radio appropriée.

Note. - Le système SELCAL ou des systèmes analogues de signalisation automatique répondent normalement au besoin d'une écoute permanente. Toutefois, les aéronefs dotés de cet équipement peuvent également être tenus de garder l'écoute.

3.7.3. Lorsque certains organismes, portés à la connaissance des usagers par la voie de l'information aéronautique, diffusent des renseignements relevant du service d'information de vol sous forme d'émissions continues et répétées transmises par un système automatique, notamment l'ATIS, les aéronefs doivent prendre connaissance de ces informations avant d'établir un contact radio bilatéral avec l'organisme concerné.

3.7.4. Lorsque sur une fréquence d'appel un répondeur automatique d'information diffuse des renseignements, les aéronefs doivent tenir compte de ceux-ci pour la poursuite du vol.

3.7.5. Interruption des communications radio.

3.7.5.1. 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 clairances qui pourraient lui être transmises par signaux visuels.

3.7.5.2. En cas d'interruption des communications radio entre un aéronef et un organisme de la circulation aérienne, le pilote commandant de bord doit, dès que possible, après l'atterrissage, avertir les organismes de la circulation aérienne dans les cas où un échange de messages aurait dû avoir lieu ou se poursuivre si l'interruption ne s'était pas produite.

3.8. Transpondeur

3.8.1. Utilisation du transpondeur.

3.8.1.1. Lorsque l'équipement transpondeur est prescrit, le pilote commandant de bord doit :

- afficher les codes transpondeur assignés par l'organisme de la circulation aérienne ou portés à la connaissance des usagers par la voie de l'information aéronautique ;
- 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.

3.8.1.2. 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.

3.8.2. Panne du transpondeur.

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.

3.9. Comptes rendus en vol

3.9.1. Compte rendu de position.

3.9.1.1. Vols contrôlés.

3.9.1.1.1. Points de compte rendu.

A moins d'en être exempté par l'autorité compétente des services de la circulation aérienne ou par l'organisme intéressé de la circulation aérienne dans des conditions spécifiées par ladite autorité, un aéronef en vol contrôlé doit transmettre à cet organisme, 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.

3.9.1.1.2. Points de compte rendu supplémentaires.

Des comptes rendus de position doivent être transmis au passage des points de compte rendu supplémentaires à la demande de l'organisme intéressé de la circulation aérienne.

3.9.1.1.3. Absence de point de compte rendu.

En l'absence de point de compte rendu, l'autorité compétente des services de la circulation aérienne ou l'organisme 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.

3.9.1.2. Vols non contrôlés.

L'autorité compétente de services de la circulation aérienne peut prescrire la transmission de comptes rendus de position dans des conditions fixées par arrêté du ministre chargé de l'aviation civile.

3.9.1.3. Contenu des comptes rendus.

Sauf clairance 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) Identification de l'aéronef ;
- b) Position ;
- c) Heure ;
- d) Niveau ;
- e) Prochaine position et heure prévue de passage ;
- f) Point significatif suivant.

3.9.2. Communication de renseignements d'exploitation, de renseignements météorologiques et de renseignements relatifs aux activités volcaniques.

3.9.2.1. 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 arrêté du ministre chargé de l'aviation civile et de la météorologie nationale.

3.9.2.2. 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.

3.9.2.3. 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 organismes de la circulation aérienne.

3.9.3. Compte rendu d'auto-information.

3.9.3.1. 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.

3.9.3.2. Des comptes rendus d'auto-information doivent être transmis par les aéronefs dotés d'équipement de radiocommunication évoluant dans la circulation d'aérodrome des aérodromes non contrôlés.

3.10. Heure

3.10.1. 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).

3.10.2. L'heure doit être vérifiée avant le début d'un vol et toutes les fois que cela est nécessaire au cours du vol.

3.11. Signaux

3.11.1. Lorsqu'il aperçoit ou reçoit l'un quelconque des signaux décrits à l'appendice A, le pilote doit prendre toutes les dispositions nécessaires pour se conformer aux instructions ou tenir compte des informations correspondant à ce signal.

3.11.2. Lorsque les signaux décrits à l'appendice A sont utilisés, ceux-ci auront le sens indiqué dans cet appendice. Ils ne doivent être utilisés qu'aux fins indiquées et aucun autre signal qui risque d'être confondu avec ces signaux ne doit être utilisé.

3.12. Urgence en vol

3.12.1. Cas général.

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 nécessité par cette urgence doivent être notifiées, aussitôt que possible, à l'organisme de la circulation aérienne intéressé.

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

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

3.12.2. Intervention illicite.

3.12.2.1. Un aéronef qui fait l'objet d'une intervention illicite doit s'efforcer d'en aviser l'organisme 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 organisme de lui accorder la priorité et de réduire le plus possible toute incompatibilité avec la circulation des autres aéronefs.

3.12.2.2. 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.

3.13. Interception

3.13.1. Mesures à prendre par l'aéronef intercepté.

3.13.1.1. 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'appendice A ;

b) Aviser, si possible, l'organisme compétent des services de la circulation aérienne ;

c) Essayer d'établir des radiocommunications avec l'aéronef intercepteur ou avec l'organisme approprié de contrôle d'interception en lançant un appel général sur la fréquence d'urgence 121,5 MHz, en indiquant l'identité de l'aéronef intercepté et la nature du vol ; et, si le contact n'a pas été établi et si cela est possible, en répétant cet appel sur la fréquence d'urgence 243 MHz ;

d) S'il est doté d'un transpondeur, émettre le groupe codé 7700 sur le mode A, à moins qu'il ne reçoive des instructions contraires de l'organisme compétent des services de la circulation aérienne.

3.13.1.2. Si des instructions 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.

3.13.1.3. Si des instructions 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.

3.13.2. Radiocommunications pendant l'interception.

Si le contact radio est établi pendant l'interception, mais qu'il est impossible de communiquer dans une langue commune, on doit essayer 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 arrêté du ministre chargé de l'aviation civile.

3.14. Compte rendu d'incident de la circulation aérienne

Un compte rendu d'incident de la circulation aérienne est établi et transmis dans les conditions fixées par arrêté du ministre chargé 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 d'abordage entre aéronefs ;

c) Lorsqu'un agent d'un organisme 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 particulières rencontrées au cours du vol.

CHAPITRE IV

Règles de vol à vue (VFR)

4.1. Conditions météorologiques de vol à vue

Sauf clairance 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 dans le tableau ci-après.

Classe d'espace	ESPACE AÉRIEN CONTRÔLÉ		ESPACE AÉRIEN NON CONTRÔLÉ	
	Classe B	Classe C, D, E	Classe F, G	
Niveau	Quel que soit le niveau	Quel que soit le niveau	Au-dessus du plus élevé des deux niveaux suivants 900 m (3 000 pieds) au-dessus du niveau moyen de la mer ou 300 m (1 000 pieds) au-dessus de la surface	A et au-dessous du plus élevé des deux niveaux suivants
Distance par rapport aux nuages	Hors des nuages	1 500 m horizontalement 300 m (1 000 pieds) verticalement		Hors des nuages et en vue de la surface
Visibilité en vol	8 kilomètres			1 500 m (800 m pour les hélicoptères)

4.2. Vol VFR spécial

4.2.1. Sauf clairance (VFR spécial) accordée par l'organisme du contrôle de la circulation aérienne intéressé, un aéronef en vol VFR ne doit pas décoller d'un aéroport situé dans une zone de contrôle, ni atterrir sur cet aéroport ni évoluer dans la zone de contrôle si la visibilité au sol est inférieure à 8 kilomètres ou le plafond inférieur à 450 mètres (1 500 pieds).

4.2.2. Une clairance de vol VFR spécial peut être délivrée dans des espaces aériens contrôlés autres que les zones de contrôle dans des conditions fixées par arrêté du ministre chargé de l'aviation civile ou par arrêté conjoint du ministre chargé de l'aviation civile et du ministre chargé des armées pour les espaces aériens contrôlés spécialisés autres que les zones de contrôle spécialisées.

4.3. Vol VFR de nuit

Pour voler selon les règles de vol à vue de nuit, un aéronef doit respecter les dispositions fixées par arrêté du ministre chargé de l'aviation civile. Cet arrêté peut fixer des conditions météorologiques supérieures à celles de 4.1 et 4.2.

4.4. Abaissement des conditions météorologiques

au-dessous des conditions météorologiques de vol à vue (VMC)

4.4.1. Dans un espace aérien contrôlé de classe B ou C.

Lorsqu'il est impossible de poursuivre le vol en VMC conformément au plan de vol en vigueur, le pilote commandant de bord d'un aéronef en vol VFR doit :

a) Compte tenu des modifications aux éléments de vol qu'il juge nécessaire d'effectuer pour maintenir VMC, demander une nouvelle clairance qui lui permette :

- soit de poursuivre le vol à destination ;
- soit de se dérouter vers un aéroport de dégagement ;
- soit de quitter l'espace aérien contrôlé de classe B ou C ;

ou
b) Demander une clairance de VFR spécial conformément aux dispositions de 4.2 ; ou

c) S'il désire passer à l'application des règles de vol aux instruments appliquer les dispositions de 4.11.

4.4.2. Dans un espace aérien contrôlé de classe D.

Lorsqu'il est impossible de poursuivre le vol en VMC conformément au plan de vol en vigueur, le pilote commandant de bord d'un aéronef en vol VFR doit :

a) Informer l'organisme de la circulation aérienne des modifications des éléments du vol qu'il juge nécessaire d'effectuer pour maintenir VMC et qui lui permettent :

- soit de poursuivre le vol à destination ;
- soit de se dérouter vers un aéroport de dégagement ;
- soit de quitter l'espace aérien contrôlé de classe D ; ou

b) Demander une clairance de VFR spécial conformément aux dispositions de 4.2 ; ou

c) S'il désire passer à l'application des règles de vol aux instruments appliquer les dispositions de 4.11.

4.4.3. Dans un espace aérien de classe E.

Lorsqu'il est impossible de poursuivre le vol en VMC, le pilote commandant de bord d'un aéronef en vol VFR doit :

a) Demander une clairance de VFR spécial conformément aux dispositions de 4.2 ; ou
b) S'il désire passer à l'application des règles de vol aux instruments appliquer les dispositions de 4.11.

4.4.4. Dans un espace aérien non contrôlé de classe F ou G.

Lorsqu'il est impossible de poursuivre le vol en VMC, le pilote commandant de bord d'un aéronef en vol VFR doit :

- s'il désire passer à l'application des règles de vol aux instruments appliquer les dispositions de 4.11 ;

4.5 Niveau minimal

Outre le respect de 3.1.4, sauf pour les besoins du décollage, de l'atterrissage et des manœuvres qui s'y rattachent, aucun vol VFR ne doit être effectué :

a) Au-dessus des zones à forte densité, des villes ou autres agglomérations ou de rassemblements de personnes en plein air à moins de 300 mètres (1 000 pieds) au-dessus de l'obstacle le plus élevé situé dans un rayon de 600 mètres autour de l'aéronef ;

b) Ailleurs qu'aux endroits spécifiés en 4.5 (a), à une hauteur de moins de 150 mètres (500 pieds) au-dessus du sol ou de l'eau et à une distance de moins de 150 mètres de toute personne, de tout véhicule ou navire à la surface ou de tout obstacle artificiel. Les aéronefs non motopropulsés effectuant des vols de pente peuvent faire exception à cette règle sous réserve de n'entraîner aucun risque pour les personnes ou les biens à la surface.

4.6 Niveau maximal

Sauf autorisation de l'autorité compétente des services de la circulation aérienne, un aéronef ne doit pas voler selon les règles de vol à vue au niveau de vol 200 et au-dessus.

4.7. Niveau de croisière

- 4.7.1. Sous réserve des dispositions de 4.5 et sauf dans les cas prévus en 4.7.2 et 4.7.3, les vols VFR, lorsqu'ils évoluent en croisière au-dessus du plus élevé des deux niveaux suivants : 900 mètres (3 000 pieds) au-dessus du niveau moyen de la mer ou 300 mètres (1 000 pieds) au-dessus de la surface, doivent choisir l'un des niveaux de croisière spécifiés à l'appendice C.
- 4.7.2. En espace aérien contrôlé de classe B ou C, la correspondance entre les niveaux et la route ne s'applique pas lorsque des indications contraires figurent dans les clairances ou sont portées à la connaissance des usagers par la voie de l'information aéronautique. Les organismes du contrôle de la circulation aérienne peuvent, en outre, délivrer à l'intention des vols VFR des clairances qui utilisent des niveaux IFR.
- 4.7.3. En espace aérien contrôlé de classe D, les niveaux ne correspondant pas à la route suivie peuvent être utilisés lorsque cette disposition a été portée à la connaissance des usagers par la voie de l'information aéronautique ou sur demande du pilote commandant de bord.
- 4.7.4. Dans le cas où une altitude de transition est établie et est applicable aux vols VFR, la valeur de l'altitude de transition et les méthodes de détermination du niveau de transition et du premier niveau de vol utilisable en croisière au-dessus du niveau de transition sont portées à la connaissance des usagers par la voie de l'information aéronautique.

4.8. Vol VFR dans un espace aérien contrôlé de classe A, B, C ou D

Pour pénétrer et évoluer dans un espace aérien contrôlé de classe B, C, D ou A s'il a obtenu une dérogation, un aéronef en vol VFR doit obtenir une clairance, conformément aux dispositions de 3.6.2.1.

- 4.8.1. Espace aérien contrôlé de classe A.
Sauf dérogation accordée par l'autorité compétente des services de la circulation aérienne, un aéronef en vol VFR ne doit pas pénétrer dans un espace aérien contrôlé de classe A.
- 4.8.2. Espace aérien contrôlé de classe B ou C.
Outre les dispositions de 3.6.2.1, une nouvelle clairance doit être demandée avant toute modification des éléments de vol.
- 4.8.3. Espace aérien contrôlé de classe D.
Outre les dispositions de 3.6.2.1, le pilote commandant de bord doit informer l'organisme de la circulation aérienne concerné avant toute modification des éléments de vol.

4.9. Radiocommunications

4.9.1. Equipement.

Un aéronef évoluant en VFR doit être muni de l'équipement de radiocommunication permettant une liaison bilatérale permanente avec les organismes au sol désignés :

- lorsqu'il effectue un vol contrôlé ;
- lorsqu'il évolue dans des portions d'espace aérien ou sur des itinéraires portés à la connaissance des usagers par la voie de l'information aéronautique ;
- lorsqu'il utilise certains aérodromes portés à la connaissance des usagers par la voie de l'information aéronautique ;
- lorsqu'il quitte la vue du sol ou de l'eau.

4.9.2. Communications.

4.9.2.1. Obligation.

Lorsque l'équipement de radiocommunication est prescrit, outre le respect de 3.7, l'établissement de communications bilatérales directes avec l'organisme de la circulation aérienne concerné ainsi que l'écoute permanente sur une fréquence radio définie peuvent être imposés aux aéronefs qui volent en VFR dans les portions d'espace aérien, sur les itinéraires ou qui utilisent les aérodromes visés en 4.9.1.

Cette obligation est portée à la connaissance des usagers par la voie de l'information aéronautique.

4.9.2.2. Interruption des communications radio.

4.9.2.2.1. Espace aérien contrôlé de classe B, C ou D.

En cas d'interruption des communications radio :

- a) Avant d'avoir reçu la clairance de pénétrer dans l'espace, l'aéronef ne doit pas y pénétrer ;
- b) Après avoir reçu la clairance de pénétrer, ou lorsqu'il évolue dans l'espace, l'aéronef doit atterrir sur l'aérodrome

approprié le plus proche en suivant, lorsqu'elles existent, les consignes particulières portées à la connaissance des usagers par la voie de l'information aéronautique ;

- c) Informer les organismes de la circulation aérienne conformément aux dispositions de 3.7.4.2.

4.9.2.2.2. Autres cas.

Lorsqu'un échange de messages et des comptes rendus de position auraient dû avoir lieu ou se poursuivre si l'interruption ne s'était pas produite, l'aéronef doit :

- a) Atterrir sur l'aérodrome approprié le plus proche ;
- b) Informer les organismes de la circulation aérienne conformément aux dispositions de 3.7.4.2.

4.9.2.2.3. VFR spécial dans une CTR.

Si une panne de l'équipement survient :

- a) Avant d'avoir reçu la clairance de pénétrer en VFR spécial dans la CTR, l'aéronef ne doit pas y pénétrer ;
- b) Après avoir reçu la clairance de pénétrer ou lorsqu'il évolue déjà en VFR spécial dans la CTR, l'aéronef doit suivre la dernière clairance reçue ou se conformer, lorsqu'elles existent, aux consignes particulières portées à la connaissance des usagers par la voie de l'information aéronautique.

4.10. Radionavigation

Un aéronef en VFR doit être muni de l'équipement de radionavigation adapté à la route à suivre :

- lorsqu'il quitte la vue du sol ou de l'eau ;
- dans les autres cas où un tel équipement est utile.

4.11. Poursuite en IFR d'un vol VFR

Un pilote commandant de bord qui exécute un vol conformément aux règles de vol à vue et qui désire passer à l'application des règles de vol aux instruments doit :

- transmettre à l'organisme intéressé de la circulation aérienne un FPL ou les modifications et adjonctions à apporter au FPL antérieurement déposé pour le vol VFR ;
- dans l'espace aérien contrôlé, obtenir une clairance avant de passer à l'exécution du vol IFR.

CHAPITRE V

Règles de vol aux instruments (IFR)

5.1. Niveau minimal

Outre le respect de 3.1.4, sauf pour les besoins du décollage, de l'atterrissage et des manœuvres qui s'y rattachent et sous réserve des dispositions de 5.2.2 pour les vols IFR hors de l'espace aérien contrôlé, un vol IFR doit être effectué à un niveau qui n'est pas inférieur au niveau minimal fixé par l'autorité compétente des services de la circulation aérienne et porté à la connaissance des usagers par la voie de l'information aéronautique ou, lorsqu'aucun niveau minimal n'a été établi, à un niveau qui est au moins de 300 mètres (1 000 pieds) au-dessus de l'obstacle le plus élevé situé dans un rayon de 8 kilomètres autour de la position estimée de l'aéronef. Cette valeur est portée à 600 mètres (2 000 pieds) dans les régions accidentées ou montagneuses.

La position estimée de l'aéronef doit tenir compte de la précision de la navigation qui peut être obtenue sur le tronçon de route correspondant, eu égard aux moyens de navigation disponibles au sol et à bord de l'aéronef.

5.2. Niveau de croisière

5.2.1. En espace aérien contrôlé.

Sauf pour les besoins de l'atterrissage, du décollage et des manœuvres qui s'y rattachent et sous réserve des dispositions de 5.1, un aéronef en vol IFR dans la phase de croisière à l'intérieur de l'espace aérien contrôlé doit utiliser un niveau de croisière, ou s'il est autorisé à appliquer les techniques de croisière ascendante, doit évoluer entre deux niveaux ou au-dessus d'un niveau qui sont choisis dans le tableau des niveaux de croisière de l'appendice C.

Toutefois, la correspondance entre les niveaux et la route prescrite dans ce tableau ne s'applique pas chaque fois que des indications contraires figurent dans les clairances ou sont portées à la connaissance des usagers par la voie de l'information aéronautique.

5.2.2. Hors espace aérien contrôlé.

Sauf pour les besoins du décollage, de l'atterrissage et des manœuvres qui s'y rattachent et sous réserve des dispositions

de 5.1, un aéronef en vol IFR dans la phase de croisière hors de l'espace aérien contrôlé doit utiliser un niveau de croisière choisi dans le tableau des niveaux de croisière de l'appendice C.

Le premier niveau utilisable doit ménager une marge d'au moins 150 mètres (500 pieds) au-dessus du plus haut des deux niveaux suivants : 900 mètres (3 000 pieds) au-dessus du niveau moyen de la mer ou 300 mètres (1 000 pieds) au-dessus de la surface.

5.2.3. Altitude et niveau de transition.

Dans le cas où une altitude de transition est établie, la valeur de l'altitude de transition et les méthodes de détermination du niveau de transition et du premier niveau de vol utilisable en croisière au-dessus du niveau de transition sont portées à la connaissance des usagers par la voie de l'information aéronautique.

5.3. Vols IFR en espace aérien contrôlé

Pour pénétrer et évoluer dans un espace aérien contrôlé, un aéronef en vol IFR doit obtenir une clairance conformément aux dispositions de 3.6.2.1.

Outre les dispositions de 3.6.2.1, une nouvelle clairance doit être demandée avant toute modification des éléments de vol.

5.4. Clairance VMC

5.4.1. Après l'avoir demandée, un aéronef en vol IFR qui évolue de jour en VMC peut recevoir une clairance complémentaire dénommée « clairance VMC ».

Une telle clairance lui permet de poursuivre son vol en VMC en s'affranchissant des espacements réglementaires tout en assurant visuellement sa propre séparation vis-à-vis de tous les autres aéronefs en vol IFR.

5.4.2. Une clairance VMC :

- ne vaut que pour une partie déterminée du vol ;
- ne peut être délivrée qu'à l'intérieur d'un espace aérien contrôlé de classe D ou E ;
- ne peut pas être délivrée à un aéronef pour effectuer une procédure d'approche.

5.4.3. Quand un aéronef a reçu une clairance VMC, il doit :

- a) Informer l'organisme approprié de la circulation aérienne dès qu'il observe une aggravation des conditions météorologiques susceptibles de l'empêcher de poursuivre son vol en VMC ;
- b) Obtenir une clairance complémentaire avant de voler en IMC.

5.5. Utilisation d'un aéroport en vol IFR

5.5.1. Règles générales.

a) En espace aérien contrôlé sauf clairance contraire, un aéronef en vol IFR doit :

- à l'arrivée, se conformer aux procédures d'approche aux instruments publiées ou approuvées pour l'aéroport utilisé, à moins que le pilote n'ait demandé et obtenu une clairance pour effectuer une approche à vue conformément à 5.5.2 ;
- au départ, se conformer aux procédures de départ publiées ou approuvées et notamment aux itinéraires de départ normalisés lorsqu'ils existent.

b) Hors espace aérien contrôlé, un aéronef en vol IFR ne peut évoluer en dessous du plus haut des deux niveaux suivants : 900 mètres (3 000 pieds) au-dessus du niveau moyen de la mer ou 300 mètres (1 000 pieds) au-dessus de la surface, que pour des besoins du décollage, de l'atterrissage et des manœuvres qui s'y rattachent. En dessous ce niveau :

- si une procédure d'approche aux instruments est publiée ou approuvée pour l'aéroport utilisé, l'aéronef doit s'y conformer à moins qu'il n'évolue en VMC et qu'il ne décide d'effectuer une approche à vue conformément à 5.5.2 ;
- en l'absence de procédure de départ ou d'approche aux instruments publiée ou approuvée, l'aéronef doit maintenir VMC.

5.5.2. Approche à vue.

Un aéronef en vol IFR peut ne pas exécuter une procédure d'approche aux instruments publiée ou approuvée ou ne pas en poursuivre l'exécution pour effectuer une approche à vue par repérage visuel du sol si les conditions suivantes sont réunies :

- a) Le pilote voit l'aéroport ;
- b) Le pilote peut garder le contact visuel avec le sol ;
- c) Le pilote juge que la visibilité et le plafond permettent une approche à vue et estime l'atterrissage possible ;

d) De nuit, le plafond n'est pas inférieur à l'altitude minimale de secteur ou, le cas échéant, de la trajectoire de ralliement empruntée, sous réserve du respect des éventuelles consignes particulières propres à l'approche à vue de nuit sur l'aéroport considéré.

5.6. Radiocommunications

5.6.1. Equipement.

Un aéronef évoluant en IFR doit être muni de l'équipement de radiocommunication permettant une liaison bilatérale permanente avec les organismes au sol désignés.

5.6.2. Communications.

5.6.2.1. Obligation.

Outre le respect de 3.7, un aéronef en vol IFR doit établir une communication bilatérale directe avec l'organisme de la circulation aérienne intéressé et garder une écoute permanente sur la fréquence radio appropriée.

5.6.2.2. Interruption des communications radio.

Lorsqu'une interruption des communications radio survient, un aéronef doit se conformer aux procédures suivantes selon le cas.

5.6.2.2.1. Dans les conditions météorologiques de vol à vue, l'aéronef doit :

- a) Poursuivre son vol en VMC ;
- b) Atterrir sur l'aéroport approprié le plus proche ;
- c) Informer les organismes de la circulation aérienne conformément aux dispositions de 3.7.4.2.

5.6.2.2.2. Dans les conditions météorologiques de vol aux instruments, ou lorsque les conditions météorologiques sont telles qu'il juge impossible de poursuivre son vol conformément aux dispositions de 5.6.2.2.1, l'aéronef doit :

- a) Poursuivre son vol jusqu'au repère d'attente desservant l'aéroport de destination en se conformant au plan de vol en vigueur. Si la clairance relative aux niveaux ne concerne qu'une partie de la route, l'aéronef doit rester au dernier niveau ou aux derniers niveaux assignés dont il a accusé réception, jusqu'au point spécifié dans la clairance, et ensuite au niveau ou aux niveaux de croisière spécifiés dans le plan de vol en vigueur ;
- b) Se mettre en attente selon le circuit publié ou approuvé par l'autorité compétente, lorsqu'il doit le faire pour se conformer aux dispositions du c ci-après relatives à l'heure ;
- c) Commencer à descendre, à partir du repère d'attente dans le circuit d'attente à la dernière heure d'approche prévue dont il a reçu communication et accusé réception, ou à un moment aussi proche que possible de celle-ci ; s'il n'a reçu communication et accusé réception d'aucune heure d'approche prévue, il doit commencer à descendre à l'heure d'arrivée prévue déterminée d'après le plan de vol en vigueur, ou à un moment aussi proche que possible de celle-ci ;

d) Exécuter la procédure d'approche aux instruments :

- pour la piste en service s'il a eu connaissance de cette dernière ;
- pour la piste dont l'utilisation est prévue dans les consignes particulières de l'aéroport traitant de l'interruption des radiocommunications, s'il n'a pas eu connaissance de la piste en service ;
- pour la piste de son choix dans les autres cas ;

e) Atterrir, si possible, dans les trente minutes suivant l'heure d'arrivée prévue spécifiée en c ou la dernière heure d'approche prévue dont l'aéronef a accusé réception si cette dernière est postérieure à l'heure d'arrivée prévue.

5.7. Navigation

Un aéronef effectuant un vol IFR doit être équipé d'instruments convenables et d'appareils de navigation appropriés à la route à suivre.

5.8. Poursuite en VFR d'un vol IFR

Hormis en espace aérien contrôlé de classe A, s'il estime que le vol peut être poursuivi en VMC jusqu'à destination, le commandant de bord peut décider de poursuivre un vol entrepris en IFR en passant à l'application des règles de vol à vue applicables dans l'espace aérien où il se trouve sous réserve :

- d'aviser l'organisme 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* » ;

- de communiquer à cet organisme 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.

APPENDICE A

SIGNAUX

1. Signaux de détresse et d'urgence

Aucune des dispositions ci-après n'interdit à un aéronef en détresse l'emploi de tous les moyens dont il dispose pour attirer l'attention, faire connaître sa position et demander de l'aide.

Le détail des procédures de transmission des signaux de détresse et des signaux d'urgence figure dans les procédures de radiotéléphonie définies par arrêté du ministre chargé de l'aviation civile.

Les signaux visuels de recherche et de sauvetage sont définis par arrêté du ministre chargé de l'aviation civile.

1.1. Signaux de détresse

Les signaux ci-après, utilisés ensemble ou séparément, signifient qu'il existe une menace de danger grave et imminent et qu'un secours immédiat est demandé :

1. Un signal émis par radiotélégraphie ou par tout autre moyen de signalisation, formé du groupe SOS (... --- ...) du code Morse ;

2. Un signal émis par radiotéléphonie, constitué par le mot « MAYDAY » ;

3. Fusées ou bombes émettant des feux rouges, tirées l'une après l'autre à de courts intervalles ;

4. Une fusée éclairante rouge à parachute.

Note. - Le règlement des radiocommunications de l'Union internationale des télécommunications fournit des renseignements sur les signaux d'alarme qui déclenchent les systèmes d'alarme automatiques.

1.2. Signaux d'urgence

1.2.1. Les signaux suivants, utilisés ensemble ou séparément, signifient qu'un aéronef désire signaler des difficultés qui le contraignent à atterrir, sans nécessiter de secours immédiat :

1. Allumage et extinction répétés des phares d'atterrissage ;

2. Allumage et extinction répétés des feux de position effectués de manière à ce que le signal se distingue de celui des feux de position à éclats.

1.2.2. Les signaux suivants, utilisés ensemble ou séparément, signifient qu'un aéronef a un message très urgent à transmettre concernant la sécurité d'un aéronef, navire ou autre véhicule, ou la sécurité de toute personne à bord ou en vue :

1. Signal transmis en radiotélégraphie ou par toute autre méthode et constitué par le groupe XXX ;

2. Signal transmis en radiotéléphonie et constitué par les mots « PANNE, PANNE ».

2. Signaux à utiliser en cas d'interception

2.1. Signaux de l'aéronef intercepteur et réponses de l'aéronef intercepté

SÉRIE	SIGNAUX DE L'INTERCEPTEUR	SIGNIFICATION	RÉPONSES DE L'INTERCEPTÉ	SIGNIFICATION
1	De jour et de nuit : Balancer l'appareil et faire clignoter à intervalles irréguliers les feux de position (et les feux d'atterrissage dans le cas d'un hélicoptère) après s'être placé légèrement au-dessus et en avant, et normalement à la gauche de l'aéronef intercepté (ou à sa droite, si l'intercepté est un hélicoptère) puis, après réponse, effectuer un lent virage en palier, normalement vers la gauche (ou vers la droite dans le cas d'un hélicoptère), pour prendre le cap voulu. <i>Note 1.</i> - Les conditions météorologiques ou le relief peuvent exiger que l'intercepteur inverse les positions et le sens du virage indiqués ci-dessus dans la série 1. <i>Note 2.</i> - Si l'aéronef intercepté ne peut évoluer aussi rapidement que l'intercepteur, ce dernier devrait exécuter une série de circuits en hippodrome et balancer l'appareil chaque fois qu'il dépasse l'aéronef intercepté.	Vous avez été intercepté. Suivez-moi.	De jour et de nuit : Balancer l'appareil, faire clignoter à intervalles irréguliers les feux de position et suivre. <i>Note.</i> - Les autres mesures que doit prendre l'aéronef intercepté sont prescrites au chapitre III, en 3.13.	Compris, j'obéis.
2	De jour et de nuit : Exécuter une manœuvre brusque de dégagement consistant en un virage en montée de 90° ou plus, sans couper la ligne de vol de l'aéronef intercepté.	Vous pouvez continuer.	De jour et de nuit : Balancer l'appareil.	Compris, j'obéis.
3	De jour et de nuit : Abaisser le train d'atterrissage (si l'aéronef en est doté), allumer les phares d'atterrissage fixes et survoler le piste en service ou, si l'aéronef intercepté est un hélicoptère, survoler l'aire d'atterrissage pour hélicoptères. S'il s'agit d'hélicoptères, l'hélicoptère intercepteur exécute une approche et se met en vol stationnaire près de l'aire d'atterrissage.	Atterrissez sur cet aérodrome.	De jour et de nuit : Abaisser le train d'atterrissage (si l'aéronef en est doté), allumer les phares d'atterrissage fixes, suivre l'aéronef intercepteur et, si après le survol de la piste en service ou de l'aire d'atterrissage pour hélicoptères, il est jugé possible d'atterrir en sécurité, procéder à l'atterrissage.	Compris, j'obéis.

2.2. Signaux de l'aéronef intercepté et réponses de l'aéronef intercepteur

SÉRIE	SIGNAUX DE L'INTERCEPTÉ	SIGNIFICATION	RÉPONSES DE L'INTERCEPTEUR	SIGNIFICATION
4	De jour et de nuit : Rentrer le train d'atterrissage (si l'aéronef en est doté) et faire clignoter les phares d'atterrissage en passant au-dessus de la piste d'atterrissage en service ou de l'aire d'atterrissage pour hélicoptères à une hauteur supérieure à 300 m (1 000 pieds), mais inférieure à 600 m (2 000 pieds) (dans le cas d'un Hélicoptère, à une hauteur supérieure à 50 m (170 pieds), mais inférieure à 100 m (330 pieds)) au-dessus du niveau de l'aérodrome, et continuer à exécuter des circuits autour de la piste en service ou de l'aire d'atterrissage pour hélicoptères. S'il est impossible de faire clignoter les phares d'atterrissage, faire clignoter tous les autres feux utilisables.	Il m'est impossible d'atterrir sur cet aérodrome.	De jour et de nuit : S'il désire que l'aéronef intercepté le suive vers un autre aérodrome, l'intercepteur rentre son train d'atterrissage (si l'aéronef en est doté) et fait les signaux de la série 1 prescrits pour l'intercepteur. S'il décide de laisser partir l'aéronef intercepté, l'intercepteur fait les signaux de la série 2 prescrits pour l'intercepteur.	Compris suivez-moi. Compris, vous pouvez continuer.
5	De jour et de nuit : Allumer et éteindre régulièrement tous les feux disponibles, mais d'une manière qui permette de les distinguer de feux clignotants.	Il m'est impossible d'obéir.	De jour et de nuit : Utiliser les signaux de la série 2 prescrits pour l'aéronef intercepteur.	Compris.
6	De jour et de nuit : Faire clignoter de façon irrégulière tous les feux disponibles.	En détresse.	De jour et de nuit : Utiliser les signaux de la série 2 prescrits pour l'aéronef intercepteur.	Compris.

3. Signaux visuels employés pour avertir un aéronef, qu'il vole sans autorisation dans une zone interdite ou réglementée, ou qu'il vole dans une zone dangereuse, ou qu'il est sur le point de pénétrer dans une zone interdite, réglementée ou dangereuse

De jour ou de nuit, une série de projectiles tirés du sol à des intervalles de dix secondes et produisant à l'éclatement des étoiles ou des feux rouges et verts, indique à un aéronef qu'il vole sans autorisation dans une zone interdite ou réglementée, ou qu'il vole dans une zone dangereuse, ou qu'il est sur le point de pénétrer dans une zone interdite, réglementée ou dangereuse et qu'il doit prendre les dispositions qui s'imposent.

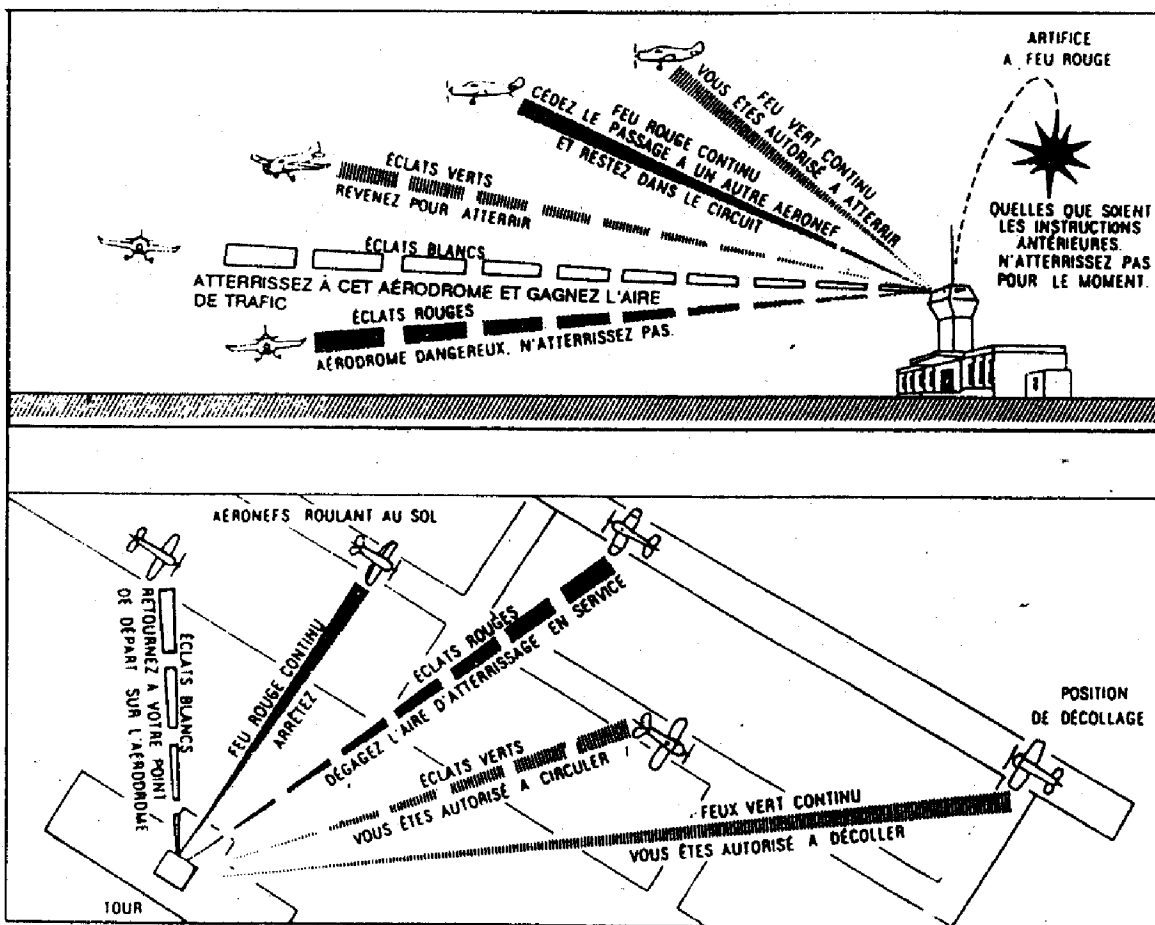
4. Signaux pour la circulation d'aérodrome

4.1. Signaux lumineux et pyrotechniques

4.1.1. Instructions.

SIGNAL LUMINEUX	SIGNAUX ADRESSÉS PAR LE CONTRÔLE D'AÉRODROME	
	A des aéronefs en vol	A des aéronefs au sol
Feux vert continu.	Vous êtes autorisé à atterrir.	Vous êtes autorisé à décoller.
Feu rouge continu.	Cédez le passage à un autre aéronef et restez dans le circuit.	Arrêtez.
Série d'éclats verts.	Revenez pour atterrir (*).	Vous êtes autorisé à circuler.
Série d'éclats rouges.	Aérodrome dangereux, n'atterrissez pas.	Dégagez l'aire d'atterrissage en service.
Série d'éclats blancs.	Atterrissez à cet aérodrome et gagnez l'aire de trafic (*).	Retournez à votre point de départ sur l'aérodrome.
Artifice à feu rouge.	Quelles que soient les instructions antérieures, n'atterrissez pas pour le moment.	

(*) La clearance d'atterrir et la clearance de circuler seront communiquées en temps utile.



4.1.2. Signaux d'accusé de réception des aéronefs.

a) En vol :

- 1. De jour :
- en balançant les ailes ;

Ce signal n'est pas utilisé en étape de base et en approche finale.

2. De nuit :

- en éteignant et en allumant deux fois les projecteurs d'atterrissage ou, s'il n'en est pas équipé, ses feux de position.

b) Au sol :

- 1. De jour :
- en remuant les ailerons ou la gouverne de direction ;

2. De nuit :

- en éteignant et en allumant deux fois les projecteurs d'atterrissage ou, s'il n'en est pas équipé, ses feux de position.

4.2. Signaux visuels au sol

4.2.1. Interdiction d'atterrir.

Un panneau carré rouge horizontal à diagonales jaunes indique, lorsqu'il est disposé sur l'aire à signaux, que les atterrissages sont interdits et que l'interdiction peut se prolonger.



4.2.2. Précautions spéciales à prendre au cours de l'approche ou de l'atterrissage.

Un panneau carré rouge horizontal avec une seule diagonale jaune indique, lorsqu'il est disposé sur l'aire à signaux, qu'en raison du mauvais état de l'aire de manœuvre ou pour toute autre raison des précautions spéciales doivent être prises au cours de l'approche ou au cours de l'atterrissage.



4.2.3. Utilisation des pistes et voies de circulation.

4.2.3.1. Un panneau horizontal blanc en forme d'haltère indique, lorsqu'il est disposé sur l'aire à signaux, qu'il est prescrit aux aéronefs d'atterrir, de décoller et de circuler exclusivement sur les pistes et voies de circulation.



4.2.3.2. Un panneau horizontal blanc, en forme d'haltère, analogue à celui indiqué en 4.2.3.1 mais comportant une bande noire perpendiculaire à la barre transversale dans chacune des extrémités circulaires de l'haltère indique, lorsqu'il est disposé sur l'aire à signaux, qu'il est prescrit aux aéronefs d'atterrir et de décoller sur les pistes seulement, mais que les autres manœuvres peuvent être effectuées ailleurs que sur les pistes et voies de circulation.



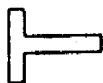
4.2.4. Pistes ou voies de circulation fermées.

Des croix d'une couleur uniforme contrastante, jaune ou blanche, disposés horizontalement sur des pistes ou des voies de circulation ou sur des parties de piste ou de voie de circulation, indiquent des zones impropres aux manœuvres des aéronefs.



4.2.5. Directions d'atterrissage et de décollage.

4.2.5.1. Un T d'atterrissage horizontal blanc ou orangé indique aux aéronefs la direction à utiliser pour l'atterrissage et le décollage, ceux-ci s'effectuant dans une direction parallèle à la barre verticale du T, vers la barre transversale du T.

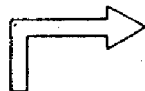


4.2.5.2. Un groupe de deux chiffres, placés verticalement sur le bâtiment de la tour de contrôle d'aérodrome ou près de celle-ci, indique aux aéronefs sur l'aire de manœuvre la direction du décollage, exprimée en dizaines de degrés du compas magnétique, arrondie à la dizaine la plus proche.

09

4.2.6. Circulation à droite.

Une flèche de couleur voyante, dirigée vers la droite, placée sur l'aire à signaux ou disposée horizontalement à l'extrémité de la piste ou de la bande en service, indique que les virages doivent être exécutés à droite avant l'atterrissage et après le décollage.



4.2.7. Bureau de piste.

La lettre C, noire sur fond jaune, placée verticalement, indique l'emplacement du bureau de piste.



4.2.8. Vols de planeurs en cours.

Une double croix blanche, disposée horizontalement dans l'aire à signaux, indique que l'aérodrome est utilisé par des planeurs et que des vols sont en cours.



5. Signaux de circulation au sol

5.1. Signaux adressés par le signaleur à un aéronef

Ces signaux sont conçus pour être employés par un signaleur (dont les mains seront éclairées, au besoin, pour être mieux vues du pilote) placé face à l'aéronef et :

- Dans le cas d'aéronefs à voilure fixe, en avant de l'extrémité de l'aile gauche, en vue du pilote ;
- Dans les cas d'hélicoptères, à l'endroit le plus en vue du pilote.

Chaque signal a toujours la même signification, qu'il soit effectué à l'aide de palettes, de barres lumineuses ou de torches électriques.

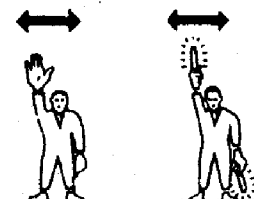
Les moteurs sont numérotés de la droite vers la gauche du signaleur qui fait face à l'aéronef (c'est-à-dire que le moteur n° 1 est le moteur extérieur gauche).

Les signaux marqués d'un astérisque sont conçus pour être adressés à des hélicoptères en vol stationnaire.

Avant d'utiliser les signaux ci-après, le signaleur doit s'assurer que l'aire à l'intérieur de laquelle un aéronef doit être guidé est dégagée d'obstacles que cet aéronef, en appliquant les dispositions prescrites au chapitre III en 3.11.1., risquerait de heurter car la conception de nombreux aéronefs est telle que la trajectoire suivie par les bouts d'ailes, les moteurs et autres extrémités ne peut pas toujours être surveillée visuellement à partir du poste de pilotage, tandis que l'aéronef est manœuvré au sol.

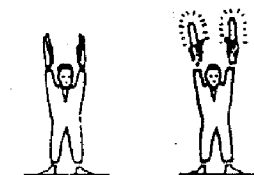
5.1.1. Continuez en vous conformant aux indications du signaleur.

Le signaleur guide le pilote lorsque les conditions de la circulation sur l'aérodrome le nécessitent.



5.1.2. Placez-vous devant moi.

Les bras tendus en position verticale au-dessus de la tête, les paumes se faisant face à l'intérieur.



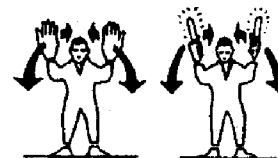
5.1.3. Dirigez-vous vers le signaleur suivant.

Bras droit ou gauche étendu vers le bas, balancer l'autre avant-bras verticalement devant le corps pour indiquer la direction dans laquelle se trouve le signaleur suivant.



5.1.4. Avancez.

Les bras légèrement écartés, paumes tournées vers l'arrière, se déplacent d'un mouvement répété vers le haut et l'arrière, à partir de la hauteur des épaules.



5.1.5. Virez.

a) Virez à gauche : le bras droit vers le bas, le bras gauche se déplace d'un mouvement répété vers le haut et l'arrière. La vitesse du mouvement du bras indique le rayon du virage.



b) Virez à droite : le bras gauche vers le bas, le bras droit se déplace d'un mouvement répété vers le haut et l'arrière. la vitesse du mouvement du bras indique le rayon du virage.



5.1.6. Halte.

Les bras sont croisés au-dessus de la tête d'un mouvement répété. (La rapidité du mouvement doit être fonction de l'urgence de l'arrêt, autrement dit, plus le mouvement est rapide, plus l'arrêt doit être brusque.)



5.1.7. Freins.

a) Serrez les freins : lever l'avant-bras horizontalement en travers du corps, les doigts allongés, puis fermer le poing.

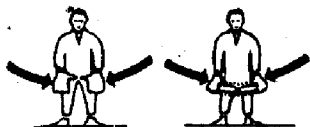


b) Desserrez les freins : lever l'avant-bras horizontalement en travers du corps, le poing fermé, puis allonger les doigts.

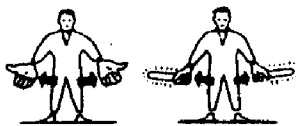


5.1.8. Cales.

a) Cales mises : les bras vers le bas, les paumes tournées vers l'intérieur, les pouces allongés, les bras tendus en oblique vers le bas se déplacent vers l'intérieur.



b) Cales enlevées : les bras vers le bas, les paumes tournées vers l'extérieur, les pouces allongés, les bras se déplacent vers l'extérieur.



5.1.9. Démarrez le(s) moteur(s).

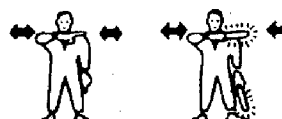
La main gauche levée au-dessus de la tête et le nombre approprié de doigts allongés, pour indiquer le numéro du

moteur à démarrer, la main droite se déplace d'un mouvement circulaire à hauteur de la tête.



5.1.10. Coupez les moteurs.

Bras et main à hauteur des épaules, main devant le cou, la paume tournée vers le bas. La main se déplace horizontalement, le bras restant plié.



5.1.11. Ralentissez.

Les bras vers le bas, les paumes tournées vers le sol, se déplacent à plusieurs reprises vers le haut puis vers le bas.



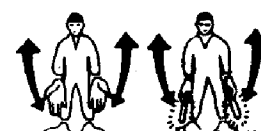
5.1.12. Ralentissez le(s) moteur(s) du côté indiqué.

Les bras vers le bas, les paumes tournées vers le sol, élever et abaisser la main droite pour demander de ralentir le(s) moteur(s) et vice versa.



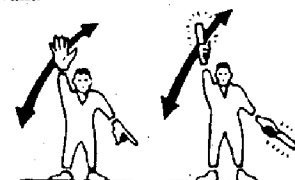
5.1.13. Reculez.

Bras vers le bas, paumes tournées vers l'avant, les bras sont balancés d'un mouvement répété vers l'avant et vers le haut, jusqu'à la hauteur des épaules.



5.1.14. Reculez en virant.

a) Pour faire tourner la queue vers la droite : tendre le bras gauche vers le bas ; le bras droit est abaissé d'un mouvement répété de la position verticale au-dessus de la tête à la position horizontale avant.

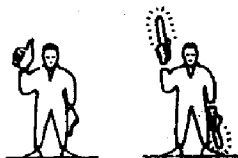


b) Pour faire tourner la queue vers la gauche : tendre le bras droit vers le bas ; le bras gauche est abaissé d'un mouvement répété de la position verticale au-dessus de la tête à la position horizontale avant.



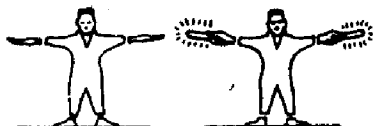
5.1.15. Tout va bien, continuez.

L'avant-bras levé à la hauteur du coude, le pouce tendu.



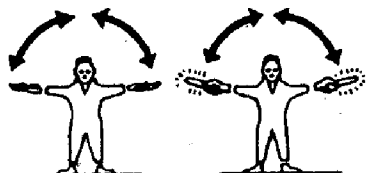
5.1.16.* Restez en vol stationnaire.

Bras étendus horizontalement.



5.1.17.* Montez.

Mouvoir de bas en haut les bras étendus latéralement, paumes tournées vers le haut. La rapidité du mouvement indique la vitesse de montée.



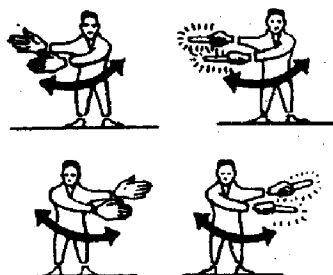
5.1.18.* Descendez.

Mouvoir de haut en bas les bras étendus latéralement, paumes tournées vers le bas. La rapidité du mouvement indique la vitesse de descente.



5.1.19.* Déplacez-vous horizontalement.

L'un des bras reste tendu latéralement, indiquant la direction du mouvement. Va-et-vient répété de l'autre bras devant le corps pour indiquer la même direction.



5.1.20.* Atterrissez.

Bras étendus devant le corps et croisés vers le bas.



5.2. Signaux adressés par le pilote d'un aéronef à un signaleur

Ces signaux sont conçus pour être employés par un pilote, dans son poste de pilotage, ses mains bien en vue du signaleur et, au besoin, éclairées.

Les moteurs sont numérotés de la droite vers la gauche du signaleur qui fait face à l'aéronef (c'est-à-dire que le moteur n° 1 est le moteur extérieur gauche).

5.2.1. Freins.

Note. - Le moment où le pilote ferme le poing ou allonge les doigts de la main indique, respectivement, le moment où il serre ou desserre les freins.

a) Freins serrés, lever le bras, les doigts allongés, horizontalement devant le visage, puis fermer la main ;

b) Freins desserrés : lever le bras, la main fermée, horizontalement devant le visage, puis allonger les doigts.

5.2.2. Cales.

a) Mettez les cales : les bras étendus, les paumes vers l'avant, déplacer les mains vers l'intérieur de façon qu'elles se croisent devant le visage ;

b) Enlevez les cales : les mains croisées devant le visage, les paumes vers l'avant, déplacer les bras vers l'extérieur.

5.2.3. Prêt à démarrer le(s) moteur(s).

Lever le nombre de doigts d'une main qui correspond au numéro du moteur à démarrer.

APPENDICE B

FEUX RÉGLEMENTAIRES DES AÉRONEFS

1. Feux de position

1.1. Tous aéronefs sauf ballons et aéronefs captifs

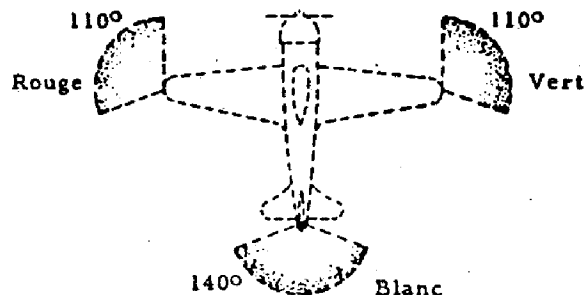
Les feux de position sont les suivants :

- feu rouge ininterrompu émettant au-dessus et au-dessous du plan horizontal de l'aéronef dans un angle de 110° mesuré vers la gauche (bâbord) à partir de l'avant ;

- feu vert ininterrompu émettant au-dessus et au-dessous du plan horizontal de l'aéronef dans un angle de 110° mesuré vers la droite (tribord) à partir de l'avant ;

- feu blanc ininterrompu émettant vers l'arrière au-dessus et au-dessous du plan horizontal de l'aéronef dans un angle de 140° également réparti à droite (tribord) et à gauche (bâbord).

Les feux de gauche et de droite doivent être placés aussi loin que possible l'un de l'autre ; le feu blanc doit être placé aussi loin que possible à l'arrière de l'aéronef.



Des feux supplémentaires peuvent être nécessaires aux aéronefs à flot pour se conformer aux règlements applicables aux navires.

1.2. Ballons

Un feu rouge placé à 5 mètres au moins et à 10 mètres au plus en dessous de la nacelle et visible dans toutes les directions.

1.3. Aéronefs captifs (ballons, cerfs-volants, etc.)

Les aéronefs captifs et leur câble de retenue doivent porter des feux correspondant au ballage d'un obstacle artificiel de même hauteur.

2. Feux anticollision

Le signal émis par les feux anticollision doit être constitué par des éclats rouges ou blancs.

Les feux anticollision doivent rayonner autant que possible dans tous les azimuts jusqu'à 30° au-dessus et au-dessous du plan horizontal de l'aéronef.

APPENDICE C

TABLEAU DES NIVEAUX DE CROISIÈRE

ROUTE											
De 000° à 170°						De 180° à 350°					
Vols IFR			Vols VFR			Vols IFR			Vols VFR		
Niveau de vol	Altitude		Niveau de vol	Altitude		Niveau de vol	Altitude		Niveau de vol	Altitude	
	Mètres	Pieds		Mètres	Pieds		Mètres	Pieds		Mètres	Pieds
10	300	1 000	-	-	-	0	600	2 000	25 **	-	-
30	900	3 000	35	1 050	3 500	40	1 200	4 000	45	1 350	4 500
50	1 500	5 000	55	1 700	5 500	60	1 850	6 000	65	2 000	6 500
70	2 100	7 000	75	2 300	7 500	80	2 450	8 000	85	2 800	8 500
90	2 700	9 000	95	2 900	9 500	100	3 050	10 000	105	3 200	10 500
110	3 300	11 000	115	3 500	11 500	120	3 650	12 000	125	3 800	12 500
130	3 900	13 000	135	4 100	13 500	140	4 250	14 000	145	4 400	14 500
150	4 500	15 000	155	4 700	15 500	160	4 900	16 000	165	5 050	16 500
170	5 100	17 000	175	5 300	17 500	180	5 500	18 000	185	5 650	18 500
190	5 700	19 000	195	5 900	19 500	200	6 100	20 000			
210	6 300	21 000				220	6 700	22 000			
230	7 000	23 000				240	7 300	24 000			
250	7 600	25 000				260	7 900	26 000			
270	8 200	27 000				280	8 500	28 000			
290	8 800	29 000				310	9 450	31 000			
330	10 050	33 000				350	10 650	35 000			
370	11 300	37 000				390	11 900	39 000			
410	12 500	41 000				430	13 100	43 000			
450	13 700	45 000				470	14 350	47 000			
490	14 950	49 000				510	15 550	51 000			
etc.	etc.	etc.				etc.	etc.	etc.			

* Route magnétique ou, dans les régions arctiques, sous des latitudes supérieures à 70° et dans les parties au-delà qui peuvent être spécifiées par l'autorité compétente des services de la circulation aérienne, routes déterminées par un système de lignes parallèles au méridien de Greenwich superposé en canevas à une carte en projection stéréographique polaire dans laquelle le méridien de Greenwich orienté vers le pôle Nord est utilisé comme référence Nord.

** Le niveau de vol 25 peut être utilisé en croisière lorsqu'une altitude de transition n'est pas établie et que le QNH est égal ou supérieur à 1 031,7 hectopascels.

ANNEXE II

À LA SECTION I DU CHAPITRE I^{er} DU TITRE III DU LIVRE I^{er} DE LA TROISIÈME PARTIE DU CODE DE L'AVIATION CIVILE (ART. D. 131-1 À D. 131-10)

SERVICES DE LA CIRCULATION AÉRIENNE

CHAPITRE I^{er}

Définitions

Dans la présente annexe II aux articles D. 131-1 à D.131-10 du code de l'aviation civile :

- le terme « service » correspond à la notion de fonction ou de service assurés alors que le terme « organisme » désigne une entité administrative chargée d'assurer un service ;
- les expressions définies au chapitre I^{er} de l'annexe I (Règles de l'air) aux articles D. 131-1 à D. 131-10 du code de l'aviation civile sont employées avec la même signification dans les chapitres II à V ci-après.

CHAPITRE II

Généralités

2.1. Bénéficiaires des services de la circulation aérienne

Les services de la circulation aérienne assurés au bénéfice des aéronefs compris dans la circulation aérienne générale sont définis dans la présente annexe II aux articles D. 131-1 à D. 131-10 du code de l'aviation civile.

2.2. Services de la circulation aérienne

2.2.1. Objet des services de la circulation aérienne.

Les services de la circulation aérienne ont pour objet :

1. De prévenir les abordages entre les aéronefs ;
2. De prévenir les collisions, sur l'aire de manœuvre entre les aéronefs et les obstacles, fixes ou mobiles ;
3. D'accélérer et ordonner la circulation aérienne ;
4. De fournir les avis et renseignements utiles à l'exécution sûre et efficace des vols ;
5. D'alerter les organismes appropriés lorsque les aéronefs ont besoin de l'aide des organismes de recherche et de sauvetage, et de prêter à ces organismes le concours nécessaire.

2.2.2. Subdivision des services de la circulation aérienne.

Les services de la circulation aérienne comprennent trois services :

- le service du contrôle de la circulation aérienne ;
- le service d'information de vol ;
- le service d'alerte.

2.2.2.1. Le service du contrôle de la circulation aérienne correspond aux fonctions définies en 2.2.1, alinéas 1, 2 et 3. Il se subdivise lui-même de la manière suivante :

1. Le contrôle régional, correspondant aux fonctions définies en 2.2.1, alinéas 1 et 3, est assuré au bénéfice des vols contrôlés sauf pour les parties de ces vols indiquées aux alinéas 2 et 3 ci-dessous ;
2. Le contrôle d'approche, correspondant aux fonctions définies en 2.2.1, alinéas 1 et 3, est assuré au bénéfice des vols contrôlés pour les parties de ces vols se rattachant à l'arrivée et au départ ;
3. Le contrôle d'aérodrome, correspondant aux fonctions définies en 2.2.1, alinéas 1, 2 et 3, est assuré au bénéfice de la circulation d'aérodrome sauf pour les parties de vol indiquées à l'alinéa 2 ci-dessus.

2.2.2.2. Le service d'information de vol correspond aux fonctions définies en 2.2.1, alinéa 4.

2.2.2.3. Le service d'alerte correspond aux fonctions définies en 2.2.1, alinéa 5.

2.2.3. Procédures employées par les organismes de la circulation aérienne.

2.2.3.1. Les procédures employées par les organismes de la circulation aérienne afin d'assurer les précédents services au bénéfice des aéronefs appartenant à la circulation aérienne générale sont fixées par arrêté du ministre chargé de l'aviation civile.

2.2.3.2. Des procédures complémentaires employées par les organismes de la circulation aérienne rendant simultanément des services à la circulation aérienne générale et à la circulation aérienne militaire peuvent être établies par arrêté conjoint du ministre chargé de l'aviation civile et du ministre chargé des armées.

2.3. Espaces aériens et aérodromes où sont assurés les services de la circulation aérienne

2.3.1. Désignation des espaces aériens.

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

- les espaces aériens contrôlés ;
- les zones dangereuses ;
- les zones réglementées.

De plus, au-dessus du territoire national et des eaux territoriales des zones interdites peuvent être établies.

2.3.1.1. Régions d'information de vol.

Les portions d'espace aérien dans lesquelles le service d'information de vol et le service d'alerte sont assurés sont appelées régions d'information de vol.

Une région d'information de vol peut être surmontée par une région supérieure d'information de vol.

Les portions de région d'information de vol où le service consultatif de la circulation aérienne est assuré sont appelées espaces aériens à service consultatif.

2.3.1.2. Espaces aériens contrôlés.

Les espaces aériens contrôlés font partie des régions d'information de vol dans lesquelles ils sont établis.

Dans ces espaces, le service du contrôle de la circulation aérienne est assuré au bénéfice des vols contrôlés.

2.3.1.2.1. Permanence de l'espace aérien contrôlé.

Un espace aérien contrôlé n'existe que pendant les horaires de fonctionnement de l'organisme 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.

2.3.1.2.2. Subdivision des espaces aériens contrôlés.

Les espaces aériens contrôlés se subdivisent en régions de contrôle et zones de contrôle.

2.3.1.3. Zones dangereuses, réglementées et interdites.

Des volumes particuliers peuvent être délimités à l'intérieur des régions d'information de vol, ce sont :

a) Les zones dangereuses à l'intérieur desquelles peuvent se dérouler des activités dangereuses pour les vols des aéronefs durant des périodes spécifiées ;

b) Au-dessus du territoire national et des eaux territoriales :
- les zones réglementées dans les limites desquelles les vols des aéronefs sont subordonnés à certaines conditions spécifiées ;
- les zones interdites dans les limites desquelles le vol des aéronefs est interdit sauf autorisation de l'autorité compétente.

2.3.2. Classification des espaces aériens.

2.3.2.1. Les espaces aériens où les services de la circulation aérienne sont assurés sont classés et désignés comme suit :

a) Espace aérien contrôlé de classe A.

Espace aérien où sont admis les vols IFR et où ne sont pas admis les vols VFR.

Dans cet espace, les organismes du contrôle de la circulation aérienne assurent des espacements entre les vols IFR.

b) Espace aérien contrôlé de classe B.

Espace aérien où sont admis les vols IFR et les vols VFR.

Dans cet espace, les organismes du contrôle de la circulation aérienne assurent des espacements entre les vols IFR, entre les vols IFR et les vols VFR et entre les vols VFR.

c) Espace aérien contrôlé de classe C.

Espace aérien où sont admis les vols IFR et les vols VFR.

Dans cet espace, les organismes du contrôle de la circulation aérienne assurent des espacements entre les vols IFR et entre les vols IFR et les vols VFR, et fournissent des informations de trafic aux vols VFR sur les autres vols VFR.

d) Espace aérien contrôlé de classe D.

Espace aérien où sont admis les vols IFR et les vols VFR.

Dans cet espace, les organismes du contrôle de la circulation aérienne assurent des espacements entre les vols IFR et fournissent des informations de trafic aux vols IFR sur les vols VFR et aux vols VFR sur les vols IFR et sur les autres vols VFR.

e) Espace aérien contrôlé de classe E.

Espace aérien où sont admis les vols IFR et les vols VFR.

Dans cet espace, les organismes du contrôle de la circulation aérienne assurent les espacements entre les vols IFR.

f) Espace aérien non contrôlé de classe F (espace aérien à service consultatif).

Espace aérien où sont admis les vols IFR et les vols VFR.

Dans cet espace, les organismes de la circulation aérienne assurent le service consultatif de la circulation aérienne.

g) Espace aérien non contrôlé de classe G.

Espace aérien où sont admis les vols IFR et les vols VFR.

Dans cet espace, les organismes de la circulation aérienne assurent seulement le service d'information de vol et le service d'alerte.

2.3.2.2. Les conditions applicables aux vols effectués dans chacune des classes d'espace aérien sont conformes au tableau de l'appendice A.

Les conditions applicables aux vols effectués sur la limite entre des espaces de classes différentes sont celles de celui de ces espaces qui appartient à la classe qui vient en dernier dans l'ordre alphabétique.

2.3.3. Spécifications relatives aux espaces aériens.

2.3.3.1. Régions d'information de vol.

2.3.3.1.1. Une région d'information de vol est délimitée de façon à couvrir tout le réseau de routes aériennes qu'elle doit desservir.

2.3.3.1.2. Une région d'information de vol englobe tout l'espace aérien compris dans ses limites latérales, sauf si elle est limitée par une région supérieure d'information de vol. Lorsqu'une région d'information de vol est limitée par une région supérieure d'information de vol, la limite inférieure de la région supérieure d'information de vol constitue la limite supérieure de la région d'information de vol.

2.3.3.1.3. La partie d'une région d'information de vol où est assuré le service consultatif de la circulation aérienne est classée comme espace aérien de classe F.

2.3.3.1.4. La partie d'une région d'information de vol où ne sont assurés que le service d'information de vol et le service d'alerte est classée comme espace aérien de classe G.

2.3.3.2. Espaces aériens contrôlés.

2.3.3.2.1. Un réseau de routes ATS peut être établi dans un espace aérien contrôlé afin de faciliter l'exercice du contrôle de la circulation aérienne.

2.3.3.2.2. Un espace aérien contrôlé est délimité de façon à englober un volume qui contienne, compte tenu des moyens de navigation utilisés et de la précision de navigation, les trajectoires des aéronefs auxquels on désire assurer le service du contrôle de la circulation aérienne.

2.3.3.2.3. La limite supérieure d'un espace aérien contrôlé doit être située au moins 150 mètres (500 pieds) au-dessus du niveau le plus élevé qui peut être assigné à un vol IFR.

La limite inférieure d'un espace aérien contrôlé doit, lorsqu'elle ne descend pas jusqu'à la surface du sol ou de l'eau, être située au moins 150 mètres (500 pieds) au-dessus du niveau le plus bas qui peut être assigné à un vol IFR ou du niveau le plus bas auquel le service du contrôle de la circulation aérienne est assuré aux vols IFR qui suivent les procédures de départ ou d'approche aux instruments d'un aérodrome.

La valeur de 150 mètres (500 pieds) des paragraphes ci-dessus est portée à 300 mètres (1 000 pieds) au-dessus du niveau de vol 290.

2.3.3.2.4. Tout espace aérien contrôlé est classé en espace aérien contrôlé de classe A, B, C, D ou E.

2.3.3.2.5. Les portions déterminées de l'espace aérien contrôlé à l'intérieur desquelles les vols VFR bénéficient du service du

contrôle de la circulation aérienne sont classées et désignées comme espaces aériens contrôlés de classe B, C ou D.

2.3.3.2.6. Régions de contrôle.

2.3.3.2.6.1. Les régions de contrôle ne s'étendent pas jusqu'à la surface du sol ou de l'eau.

2.3.3.2.6.2. Une limite supérieure est établie pour les régions de contrôle dans l'un des cas ci-après :

- lorsque le service du contrôle n'est pas assuré au-dessus de cette limite ;
- lorsque la région de contrôle est située en dessous d'une région supérieure de contrôle et qu'il est nécessaire d'assurer la continuité de l'espace aérien contrôlé. Dans ce cas la limite supérieure de la première région coïncide avec la limite inférieure de la région supérieure de contrôle.

2.3.3.2.6.3. La limite inférieure d'une région de contrôle ne peut pas être établie à une hauteur de moins de 200 mètres (700 pieds) au-dessus de la surface du sol ou de l'eau. Cette limite peut ne pas être uniforme.

2.3.3.2.6.4. La limite inférieure d'une région de contrôle doit, dans la mesure où cela est possible, être établie à une hauteur suffisante pour assurer la liberté d'évolution des vols VFR en dessous de cette région.

2.3.3.2.6.5. Certaines régions de contrôle sont appelées :

- voies aériennes (AWY) pour des régions de contrôle présentant la forme d'un couloir et dotées d'aides radio à la navigation aérienne ;
- régions de contrôle terminales (TMA) pour des régions de contrôle établies en principe au carrefour de routes ATS aux environs d'un ou plusieurs aéroports importants ;
- régions supérieures de contrôle (UTA) pour des régions de contrôle, établies à l'intérieur d'une région supérieure d'information de vol ;
- régions de contrôle océaniques pour des régions de contrôle situées principalement en haute mer.

2.3.3.2.7. Zones de contrôle.

2.3.3.2.7.1. Une zone de contrôle est établie autour d'un ou plusieurs aéroports et s'élève verticalement ou par degrés depuis la surface du sol ou de l'eau.

2.3.3.2.7.2. Une zone de contrôle a toujours une limite supérieure.

2.3.3.2.7.3. Lorsqu'une zone de contrôle est située à l'intérieur des limites latérales d'une région de contrôle elle s'élève jusqu'à la limite inférieure de la région de contrôle.

2.3.3.2.7.4. Dans la mesure du possible, la limite supérieure d'une zone de contrôle est fixée au plus haut des deux niveaux suivants :

- 900 mètres (3 000 pieds) au-dessus du niveau de la mer ; ou
- 300 mètres (1 000 pieds) au-dessus du sol ou de l'eau.

2.3.3.2.8. Une région de contrôle ou une zone de contrôle peut être subdivisée en espaces aériens contrôlés de classes différentes.

2.3.3.2.9. Les régions de contrôle et les zones de contrôle dans lesquelles les services de la circulation aérienne sont rendus simultanément à la circulation aérienne générale et à la circulation aérienne militaire par un organisme de contrôle de la circulation aérienne militaire et où la cohabitation et la densité des deux types de circulation aérienne rendent nécessaires, afin d'assurer les services de la circulation aérienne, la mise en place de mesures complémentaires telles que prévues en 2.2.3.2 sont appelées « régions de contrôle spécialisées » ou « zones de contrôle spécialisées » (selon le cas S/CTA, S/CTR, S/TMA, etc.).

2.3.4. Création.

2.3.4.1. Régions d'information de vol, espaces contrôlés, zones réglementées et dangereuses.

Les conditions de création, de modification et de suppression des régions d'information de vol, des espaces aériens contrôlés, des zones réglementées et des zones dangereuses sont fixées par arrêté du délégué à l'espace aérien.

2.3.4.2. Zones interdites.

Les mesures d'interdiction de survol sont prises après avis du délégué à l'espace aérien par arrêté du ministre chargé de l'aviation civile et, lorsque des raisons d'ordre militaire sont invoquées, par arrêté conjoint du ministre chargé de l'aviation civile et du ministre de la défense.

Toutefois, lorsqu'elles présentent un caractère urgent et qu'en outre la zone interdite ne dépasse pas une hauteur de 1 000 mètres au-dessus du sol et ne concerne pas les zones d'approche immédiate des aéroports, les mesures d'interdiction de survol peuvent être décidées, pour une durée qui ne peut excéder quatre jours consécutifs, éventuellement renouvelables une fois pour une durée égale. Dans ce cas, ces mesures sont prises par arrêté du préfet, du préfet maritime ou du délégué du Gouvernement.

2.3.5. Aéroports.

2.3.5.1. Les aéroports pour lesquels le service du contrôle de la circulation aérienne est assuré au bénéfice de la circulation d'aéroport sont appelés aéroports contrôlés.

Un aéroport n'est contrôlé que pendant les horaires de fonctionnement de l'organisme 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.

2.3.5.2. Les aéroports où seuls le service d'information de vol et le service alerte sont assurés au bénéfice de la circulation d'aéroport sont appelés aéroports AFIS.

2.3.6. Identification.

2.3.6.1. Une région d'information de vol, une région de contrôle, une zone de contrôle sont identifiées au moyen du nom de l'organisme qui assure les services de la circulation aérienne, ou d'une particularité géographique.

2.3.6.2. L'identification d'un aéroport comporte le nom d'une agglomération avoisinante.

2.4. Organismes assurant les services de la circulation aérienne

2.4.1. Désignation des organismes.

2.4.1.1. Organismes assurant le service d'information de vol et le service d'alerte.

2.4.1.1.1. Le service d'information de vol et le service d'alerte sont assurés :

a) A l'intérieur d'une région d'information de vol : par un centre d'information de vol, à moins que ces deux services ne soient assurés par un organisme du contrôle de la circulation aérienne ;

b) A l'intérieur de l'espace aérien contrôlé : par les organismes du contrôle de la circulation aérienne chargés d'assurer le service du contrôle dans ces espaces.

2.4.1.1.2. Le service d'information de vol et le service d'alerte au bénéfice de la circulation d'aéroport sont assurés par une tour de contrôle sur un aéroport contrôlé et par un organisme AFIS sur un aéroport AFIS.

2.4.1.2. Organismes assurant le service du contrôle de la circulation aérienne.

Le service du contrôle de la circulation aérienne est assuré au bénéfice des vols contrôlés par un centre de contrôle régional, un centre de contrôle d'approche, une tour de contrôle ou l'un des organismes de la circulation aérienne militaire définis dans l'annexe III aux articles D. 131-1 à D. 131-10 du code de l'aviation civile.

Certaines fonctions relevant de 2.2.1, alinéa 3, et visant à assurer un écoulement optimal du trafic aérien peuvent être confiées en tout ou partie à un organisme central d'organisation et de régulation du trafic aérien.

2.4.2. Spécifications relatives aux organismes.

2.4.2.1. Centre d'information de vol.

Un centre d'information de vol est institué pour assurer le service d'information de vol et le service d'alerte à l'intérieur d'une région d'information de vol lorsque ces deux services ne sont pas assurés par un organisme du contrôle de la circulation aérienne.

2.4.2.2. Centre de contrôle régional.

Un centre de contrôle régional est institué pour assurer dans les régions de contrôle relevant de son autorité :

- le service d'information de vol et le service d'alerte ;
- le service du contrôle de la circulation aérienne au bénéfice des vols contrôlés.

Il est également chargé d'assurer le service d'information de vol et le service alerte dans les portions de régions d'information de vol qui ne sont pas des espaces aériens contrôlés lorsque ces deux services ne sont pas assurés par un autre organisme de la circulation aérienne.

2.4.2.3. Centre de contrôle d'approche.

Un centre de contrôle d'approche est institué pour assurer dans les régions de contrôle et les zones de contrôle relevant de son autorité :

- le service d'information de vol et le service d'alerte ;
- le service du contrôle de la circulation aérienne au bénéfice des vols contrôlés.

Il peut également être chargé d'assurer le service d'information de vol et le service d'alerte dans des portions de régions d'information de vol qui ne sont pas des espaces aériens contrôlés.

2.4.2.4. Tour de contrôle.

Une tour de contrôle est instituée pour assurer au bénéfice de la circulation d'aérodrome :

- le service d'information de vol et le service d'alerte ;
- le service du contrôle de la circulation aérienne au bénéfice des vols contrôlés.

Une tour de contrôle peut être chargée, sur certains aérodromes, d'assurer, en plus des services de la circulation aérienne, la régulation des mouvements des aéronefs sur une aire de trafic quand celle-ci n'est pas confiée à un organisme distinct. Cette fonction relève du service de gestion d'aire de trafic.

2.4.2.5. Organisme AFIS.

Un organisme AFIS est institué pour assurer, au bénéfice de la circulation d'aérodrome de certains aérodromes non contrôlés, le service d'information de vol et le service d'alerte.

2.4.3. Modalités de désignation des organismes.

Les modalités de désignation des organismes chargés d'assurer les services de la circulation aérienne dans les régions d'information de vol et les espaces contrôlés sont fixées par arrêté du ministre chargé de l'aviation civile ou par arrêté conjoint du ministre chargé de l'aviation civile et du ministre chargé des armées pour les espaces aériens où un organisme unique de la circulation aérienne assure simultanément des services à la circulation aérienne générale et à la circulation aérienne militaire.

2.4.4. Identification.

2.4.4.1. Un centre de contrôle ou un centre d'information de vol est identifié au moyen du nom de l'agglomération avoisinante ou d'une particularité géographique.

2.4.4.2. Un centre de contrôle d'approche est identifié :

- a) Lorsqu'il dessert un aérodrome, au moyen du nom de cet aérodrome ;
- b) Lorsqu'il dessert plusieurs aérodromes, au moyen du nom de l'aérodrome où il est situé ou du nom de l'agglomération avoisinante ou d'une particularité géographique.

2.4.4.3. Une tour de contrôle ou un organisme AFIS est identifié au moyen du nom de l'aérodrome sur lequel il est situé.

2.5. Routes ATS et points significatifs

Les routes ATS et les points significatifs sont identifiés au moyen d'indicatifs conformément aux principes définis à l'appendice B.

2.6. Altitudes minimales de vol

Des altitudes minimales de vol sont déterminées pour chacune des routes ATS.

2.7. Information aéronautique

Tous les renseignements nécessaires aux usagers et relatifs notamment :

- aux espaces aériens ;
- aux aérodromes ;
- aux organismes de la circulation aérienne chargés d'assurer les services de la circulation aérienne dans les espaces aériens et sur les aérodromes,

sont portés à la connaissance des usagers par la voie de l'information aéronautique.

2.8. Importance de l'heure

Les organismes de la circulation aérienne utilisent le temps universel coordonné (UTC). Ils doivent disposer d'une indication de l'heure exacte à 30 secondes près par rapport à l'heure UTC.

2.9. Conservation de données

Les organismes 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 30 jours.

Les documents et enregistrements relatifs à un incident ou un accident doivent être conservés au moins jusqu'à la clôture de l'enquête.

CHAPITRE III**Services du contrôle de la circulation aérienne****3.1. Bénéficiaires**

Le service du contrôle de la circulation aérienne est assuré au bénéfice :

1. De tous les vols IFR dans l'espace aérien contrôlé ;
2. De tous les vols VFR dans les espaces aériens contrôlés de classe B, C et D ;
3. De tous les vols VFR spéciaux ;
4. De l'ensemble de la circulation d'aérodrome des aérodromes contrôlés.

3.2. Mise en œuvre du service du contrôle de la circulation aérienne

Les différentes fonctions du service du contrôle de la circulation aérienne décrites en 2.2.2 sont assurées par les organismes du contrôle de la circulation aérienne de la manière suivante :

1. Contrôle régional :
 - a) Par un centre de contrôle régional ;
 - b) Par l'organisme assurant le service du contrôle d'approche dans un espace aérien contrôlé d'étendue limitée.
2. Contrôle d'approche :
 - a) Par un centre de contrôle d'approche ;
 - b) Par un centre de contrôle régional lorsqu'il assure le contrôle d'approche dans tout ou partie d'une région de contrôle ;
 - c) Par une tour de contrôle lorsqu'elle assure le contrôle d'approche dans une zone de contrôle, ou dans tout ou partie d'une région de contrôle terminale.
3. Contrôle d'aérodrome :

Par une tour de contrôle.

Ces différentes fonctions peuvent également être assurées par un organisme de la circulation aérienne militaire désigné conformément aux dispositions du 2.4.3. Les procédures complémentaires prévues en 2.2.3.2 sont alors appliquées, le cas échéant.

3.3. Fonctionnement du service du contrôle de la circulation aérienne**3.3.1. Rôle des organismes du contrôle de la circulation aérienne.**

Afin d'assurer le service du contrôle de la circulation aérienne un organisme du contrôle de la circulation aérienne doit :

1. Recevoir des renseignements au sujet des mouvements prévus de chaque aéronef et des modifications qui leur sont apportées et connaître en permanence la progression effective de chaque aéronef ;
2. Déterminer, d'après les renseignements reçus, les positions relatives des aéronefs signalés ;
3. Délivrer des clairances et des renseignements afin de prévenir les abordages entre les aéronefs placés sous son contrôle et d'accélérer et ordonner la circulation aérienne ;
4. Se mettre d'accord avec les autres organismes de la circulation aérienne :

- a) Chaque fois qu'un aéronef risquerait sans cela d'entraver la circulation aérienne placée sous le contrôle de ces autres organismes ;
- b) Avant de transférer à ces autres organismes le contrôle d'un aéronef.

3.3.2. Prévention des abordages.

Les méthodes utilisées par les organismes de la circulation aérienne pour prévenir les abordages entre les aéronefs en vol contrôlé sont :

- l'information de trafic ;
- l'espacement.

3.3.2.1. Information de trafic.

Les organismes du contrôle de la circulation aérienne fournissent l'information de trafic :

- a) Aux vols IFR sur les vols VFR en espace aérien contrôlé de classe D ;
- b) Aux vols VFR sur les vols IFR en espace aérien contrôlé de classe D ;
- c) Aux vols VFR sur les autres vols VFR en espace aérien contrôlé de classe C et D ;
- d) Aux vols VFR spécial sur les autres vols VFR spécial en espace aérien contrôlé de classe C, D et E ;
- e) A tous les vols en circulation d'aérodrome des aérodromes contrôlés.

3.3.2.2. Espacement.

Les organismes du contrôle de la circulation aérienne assurent l'espacement :

- a) Entre les vols IFR dans tout l'espace aérien contrôlé ;
- b) Entre tous les vols dans l'espace aérien contrôlé de classe B ;

c) Entre les vols IFR et les vols VFR dans l'espace aérien contrôlé de classe C ;

d) Entre les vols IFR et les vols VFR spécial ;

e) Entre les vols VFR spécial dans des conditions qui peuvent être prescrites par arrêté du ministre chargé de l'aviation civile ;

f) Entre tous les vols sur la piste d'un aérodrome contrôlé.

3.3.2.2.1. Un organisme du contrôle de la circulation aérienne assure l'espacement sauf lorsqu'il a délivré une clairance VMC ou une clairance de séparation à vue, par l'un au moins des moyens suivants :

1. Espacement vertical, obtenu par l'assignation de niveaux déterminés d'après le tableau des niveaux de croisière qui figure à l'appendice C de l'annexe I aux articles D. 131-1 à D. 131-10 du code de l'aviation civile. Toutefois, la correspondance entre les niveaux et la route prescrite dans ce tableau ne s'applique pas chaque fois que des indications contrares figurent dans les clairances ou sont portées à la connaissance des usagers par la voie de l'information aéronautique ;

2. Espacement horizontal, obtenu en assurant :

a) Un espacement longitudinal, obtenu en maintenant un intervalle de temps ou de distance entre les aéronefs volant sur une même route, sur des routes convergentes ou dans des directions opposées ; ou

b) Un espacement latéral, obtenu en maintenant les aéronefs sur des routes différentes ou dans des régions géographiques différentes ;

3. Espacement composite, consistant en une combinaison de l'espacement vertical et de l'une des autres formes d'espacement prévues à l'alinéa 2 ci-dessus, en utilisant pour chacune d'elles des minimums qui peuvent être inférieurs à ceux utilisés pour chacun des éléments combinés lorsqu'ils sont appliqués séparément, mais au moins égaux à la moitié de ces minimums ; l'espacement composite ne sera appliqué que sur la base d'accords régionaux de navigation aérienne de l'Organisation de l'aviation civile internationale (O.A.C.I.).

3.3.2.2.2. Minimums d'espacement.

1. Les minimums d'espacement applicables dans un espace aérien contrôlé sont fixés dans les procédures qui font l'objet des arrêtés cités en 2.2.3 ;

2. Toutefois, lorsque les types d'aides à la navigation aérienne utilisés ou les circonstances ne sont pas prévus par les dispositions prévues à l'alinéa 1 ci-dessus, d'autres minimums d'espacement sont établis, selon les besoins :

- par l'autorité compétente des services de la circulation aérienne, après consultation des exploitants pour les routes ou portions de route contenues dans l'espace aérien relevant de la souveraineté française ;

- par accord régional de navigation aérienne de l'O.A.C.I. pour les routes ou portions de route contenues dans l'espace aérien situé au-dessus des eaux internationales ou des régions de souveraineté indéterminée.

3.4. Responsabilité du contrôle

3.4.1. Responsabilité du contrôle d'un vol donné.

A tout moment un vol contrôlé ne peut être sous le contrôle que d'un seul organisme du contrôle de la circulation aérienne.

3.4.2. Responsabilité du contrôle dans une portion d'espace aérien.

Le contrôle de tous les aéronefs évoluant dans une portion d'espace aérien donné incombe à un seul organisme du contrôle de la circulation aérienne. Toutefois, le contrôle d'un aéronef ou d'un groupe d'aéronefs peut être délégué à d'autres organismes du contrôle de la circulation aérienne, à condition que soit assurée la coordination entre les organismes du contrôle de la circulation aérienne intéressés.

3.5. Clairance

3.5.1. Les clairances sont délivrées en fonction :

- du trafic environnant connu ;
- de certaines conditions opérationnelles ;
- des mesures de régulation de débit ;
- le cas échéant, des modalités particulières prévues en

2.2.3.2.,

dans le seul but d'assurer le service du contrôle de la circulation aérienne.

3.5.2. Les clairances sont coordonnées par les organismes de la circulation aérienne intéressés pour aboutir à une clairance valable pour toute la route que doit suivre un aéronef, sinon pour la plus grande partie possible de cette route.

3.6. Transfert de contrôle

3.6.1. Le transfert de contrôle d'un aéronef d'un organisme du contrôle de la circulation aérienne à un autre s'effectue conformément aux dispositions convenues entre les organismes intéressés.

3.6.2. Le contrôle d'un aéronef ne sera transféré d'un organisme du contrôle à un autre qu'avec l'accord de l'organisme accepteur conformément aux dispositions des 3.6.2.1 et 3.6.2.2 ci-dessous.

3.6.2.1. L'organisme donneur communique à l'organisme accepteur les éléments appropriés du plan de vol en vigueur ainsi que tous autres renseignements intéressant le transfert.

3.6.2.2. L'organisme accepteur :

a) Indique s'il lui est possible d'accepter le contrôle de l'aéronef dans les conditions spécifiées par l'organisme donneur à moins que, en vertu d'un accord préalable entre les deux organismes intéressés, l'absence d'une indication de ce genre ne signifie l'acceptation des conditions spécifiées ou bien il indique les modifications éventuelles qu'il est nécessaire d'apporter à ces conditions ;

b) Précise tout autre renseignement ou clairance concernant une phase ultérieure du vol qu'il juge nécessaire de communiquer à l'aéronef au moment du transfert.

3.7. Régulation du débit de la circulation aérienne

3.7.1. Les mesures de régulation du débit sont mises en place par un organisme central d'organisation et de régulation du trafic aérien ou un organisme du contrôle de la circulation aérienne lorsqu'il est nécessaire d'adapter la demande à la capacité de contrôle disponible ou prévisible dans une ou plusieurs régions de contrôle ou sur un ou plusieurs aérodromes.

3.7.2. Des mesures spécifiques de régulation du débit peuvent être mises en place par les organismes de la circulation aérienne assurant les services de la circulation aérienne simultanément à la circulation aérienne générale et à la circulation aérienne militaire dans les régions de contrôle spécialisées ou les zones de contrôle spécialisées en raison des impératifs de la défense.

3.7.3. Lorsqu'un organisme central d'organisation et de régulation du trafic aérien ou un organisme du contrôle de la circulation aérienne constate ou est informé qu'il est nécessaire de mettre en place des mesures de régulation du débit, il doit informer les organismes de la circulation aérienne intéressés afin que ces derniers prennent les mesures qui en découlent.

3.7.4. Les pilotes commandants de bord et les exploitants que l'on sait ou croit être intéressés sont informés, dans la mesure du possible, des mesures de régulation du débit mises en place et des retards prévisibles.

CHAPITRE IV

Service d'information de vol

4.1. Bénéficiaires

Le service d'information de vol doit être assuré au bénéfice de tous les aéronefs auxquels les renseignements correspondants pourraient être utiles et :

- auxquels est assuré le service du contrôle de la circulation aérienne ; ou
- dont la présence est connue par ailleurs.

4.2. Domaine couvert par le service d'information de vol

4.2.1. Les renseignements suivants relèvent du service d'information de vol :

- a) Renseignements SIGMET ;
- b) Renseignements concernant toute activité volcanique pré-éruptive, toute éruption volcanique et la présence de cendres volcaniques ;
- c) Renseignements sur les modifications de l'état de fonctionnement des aides à la navigation ;
- d) Renseignements sur les modifications concernant la nature des services de la circulation aérienne et les conditions dans lesquelles ils sont assurés ;
- e) Renseignements sur l'activité des zones dangereuses et réglementées ;
- f) Renseignements sur les modifications de l'état des aérodromes et notamment de l'état de fonctionnement des installations, des aides à l'atterrissage et des services connexes, de l'état de l'aire de manœuvre quand ses caractéristiques sont modifiées, en particulier par la présence de neige, de verglas ou d'une épaisseur significative d'eau ;

g) Renseignements sur la présence d'oiseaux sur un aéro-drome et au voisinage de celui-ci ;

h) Renseignements sur les conditions météorologiques observées ou prévues aux aéroports de départ, de destination et de décollage ;

i) Renseignements sur les conditions météorologiques sur le parcours lorsqu'elles peuvent influencer sur la poursuite du vol et notamment sur la présence d'orage, de conditions de fort givrage, ainsi que pour les vols VFR sur l'existence de conditions météorologiques qui risquent de compromettre la poursuite du vol ;

j) Renseignements sur la position de l'aéronef et la route suivie ou sur les écarts par rapport à la route ou à la trajectoire prévue ;

k) Renseignements sur la présence d'un aéronef connu et sur sa position relative lorsque l'organisme de la circulation aérienne estime que cette information peut aider les pilotes à prévenir un abordage ;

l) Suggestion de manœuvre pour rejoindre un point ou une trajectoire ou pour aider à la prévention d'un abordage ;

m) Tous autres renseignements disponibles lorsqu'ils sont susceptibles d'influer sur la bonne conduite du vol et en particulier sur sa sécurité.

4.2.2. Parmi les renseignements ci-dessus, utiles pour l'utilisation d'un aéroport, certains renseignements sont dénommés « paramètres ». Ce sont les suivants :

- piste en service ;
- direction et force du vent, et variations significatives ;
- visibilité horizontale ;
- quantité de nuages bas et hauteur de leur base ;
- température au sol ;
- calage altimétrique requis pour lire au point le plus élevé de l'aire d'atterrissage une altitude égale à l'altitude topographique de l'aéroport (QNH) ;
- pression atmosphérique à l'altitude topographique de l'aéroport ou au seuil de piste (QFE) ;
- niveau de transition.

4.3. Mise en œuvre du service d'information de vol

4.3.1. Le service d'information de vol est assuré :

a) Au bénéfice des vols contrôlés : par l'organisme du contrôle de la circulation aérienne chargé d'assurer le service du contrôle ;

b) Au bénéfice des vols non contrôlés : par un centre d'information de vol, un organisme AFIS ou par l'organisme du contrôle désigné pour rendre ce service.

4.3.2. Lorsqu'un organisme de la circulation aérienne assure à la fois le service d'information de vol et le service du contrôle de la circulation aérienne, le service du contrôle de la circulation aérienne a priorité sur le service d'information de vol chaque fois que le service du contrôle de la circulation aérienne l'exige.

4.3.3. Certains renseignements spécifiés qui relèvent du service d'information de vol peuvent faire l'objet d'émissions continues et répétées transmises au moyen d'un système automatique. A ce titre, sur certains aéroports, les renseignements spécifiés destinés aux aéronefs au départ et à l'arrivée sont fournis par l'ATIS.

Les émissions ATIS peuvent en outre contenir des renseignements destinés aux vols en transit.

4.3.4. Le service d'information de vol est assuré :

- à la demande de tout pilote ;
- de la propre initiative des organismes de la circulation aérienne dans les conditions fixées en 4.3.4.1 et 4.3.4.2 ci-après.

4.3.4.1. Parmi les renseignements qui font l'objet de 4.2.1, certains renseignements doivent être communiqués à l'initiative des organismes de la circulation aérienne. Ces renseignements ainsi que les conditions dans lesquelles ils doivent être communiqués sont précisés dans l'arrêté visé en 2.2.3.

4.3.4.2. Outre les renseignements qui relèvent du paragraphe précédent, les organismes de la circulation aérienne peuvent transmettre à leur initiative tout renseignement en leur possession lorsqu'ils estiment que ces informations peuvent aider les pilotes dans la conduite du vol.

Note. - Lorsque leur transmission n'est pas une obligation conformément au 4.3.4.1 les renseignements intéressant les risques d'abordage ne se rapportent qu'aux aéronefs dont la présence est connue. Ils sont parfois incomplets et les organismes de la circulation aérienne ne sont pas en mesure d'accepter l'obligation de les communiquer à tout moment ou de se porter garants de leur exactitude.

CHAPITRE V

Service d'alerte

5.1. Bénéficiaires

Le service d'alerte est assuré :

- a) A tout aéronef en vol contrôlé ;
- b) A tout autre aéronef ayant communiqué un plan de vol ;
- c) A tout aéronef n'ayant pas communiqué de plan de vol, lorsqu'un organisme 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 ;
- d) A tout aéronef que l'on sait ou croit être l'objet d'une intervention illicite.

5.2. Organismes chargés d'assurer le service d'alerte

5.2.1. 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.

5.2.2. 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'aéroport d'un aéroport doté d'un organisme AFIS est en difficulté, cette tour de contrôle, ce centre de contrôle d'approche ou cet organisme 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.

Toutefois, si la nature du cas d'urgence est telle que la notification serait superflue, il ne sera pas nécessaire d'avertir le centre de contrôle régional, le centre d'information de vol ou le centre de coordination de sauvetage.

5.2.3. Néanmoins, si l'urgence de la situation l'exige, la tour de contrôle d'aéroport, le centre de contrôle d'approche ou l'organisme AFIS responsable alerte d'abord les organismes locaux de secours susceptibles d'apporter une aide immédiate et prend les dispositions nécessaires pour déclencher leur intervention.

5.3. Mise en alerte des centres de coordination de sauvetage

5.3.1. Sans préjudice des autres circonstances qui peuvent justifier de telles mesures, un aéronef sera considéré comme étant en difficulté et les centres de coordination de sauvetage en seront avisés lorsque les organismes de la circulation aérienne se trouvent en présence de l'un des cas suivants :

1. Phase d'incertitude (Incerfa) :

- a) Lorsque aucune communication n'a été reçue d'un aéronef, après un certain délai qui suit l'heure à laquelle une communication aurait dû être reçue ou l'heure à laquelle a été effectuée la première tentative infructueuse de communication avec cet aéronef, si cette dernière heure est antérieure à la première ; ou
- b) Lorsqu'un aéronef n'arrive pas, après un certain délai qui suit la dernière heure d'arrivée prévue notifiée aux organismes de la circulation aérienne ou la dernière heure d'arrivée calculée par ces organismes si cette dernière heure est postérieure à la première,

à moins qu'il n'existe aucun doute quant à la sécurité de l'aéronef et de ses occupants.

2. Phase d'alerte (Alerfa) :

a) Lorsque, après la phase d'incertitude, les tentatives pour entrer en communication avec l'aéronef ou les demandes de renseignements à d'autres sources appropriées n'ont apporté aucune information sur l'aéronef ; ou

b) Lorsqu'un aéronef qui a reçu l'autorisation d'atterrir n'atterrit pas dans les cinq minutes qui suivent l'heure prévue d'atterrissage et qu'il n'a pas été établi de nouvelle communication avec l'aéronef ; ou

c) Lorsque les renseignements reçus indiquent que le fonctionnement de l'aéronef est compromis, sans que, toutefois, l'éventualité d'un atterrissage forcé soit probable, à moins que des indices concluants apaisent toute appréhension quant à la sécurité de l'aéronef et de ses occupants ; ou

d) Lorsque l'on sait ou que l'on croit qu'un aéronef est l'objet d'une intervention illicite.

3. Phase de détresse (Detresa) :

a) Lorsque, après la phase d'alerte, l'échec de nouvelles tentatives pour entrer en communication avec l'aéronef et de nou-

velles demandes de renseignements plus largement diffusées indiquent que l'aéronef est probablement en détresse ; ou

b) Lorsque l'on estime que l'aéronef doit avoir épuisé son combustible ou que la quantité qui lui reste est insuffisante pour lui permettre de se poser en lieu sûr ; ou

c) Lorsque les renseignements reçus indiquent que le fonctionnement de l'aéronef est compromis au point qu'un atterrissage forcé est probable ; ou

d) Lorsque l'on a été informé ou qu'il est à peu près certain que l'aéronef a effectué un atterrissage forcé ou est sur le point de le faire,

à moins qu'il ne soit à peu près certain que l'aéronef et ses occupants ne sont pas menacés d'un danger grave et imminent et n'ont pas besoin d'une aide immédiate.

5.3.2. Les règles de déclenchement des phases d'urgence applicables par les organismes de la circulation aérienne, en particulier les délais de déclenchement des phases d'urgence en fonction des circonstances sont précisées par arrêté du ministre chargé de l'aviation civile.

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

a) Selon la phase, Incerfa, Alerfa ou Detresfa ;

b) Organisme émetteur ;

c) Nature du cas d'urgence ;

d) Renseignements essentiels tirés du plan de vol ;

e) Dernière communication avec l'aéronef en précisant l'organisme, 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.

5.3.3.1. Les renseignements spécifiés en 5.3.3 qui ne sont pas disponibles au moment où la notification est adressée au centre de coordination de sauvetage sont demandés par l'organisme 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.

5.3.3.2. Dans le cas d'un vol non contrôlé, les renseignements sur la progression du vol reçus par l'organisme 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.

5.3.4. Outre la notification dont il est question en 5.3.3 les organismes de la circulation aérienne transmettent sans délai, aux centres de coordination de sauvetage :

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.

Nota. - Il incombe au centre de coordination de sauvetage d'annuler les mesures dont il a pris l'initiative.

5.4. Notification à l'exploitant

5.4.1. 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 centre de coordination de sauvetage. Si l'aéronef se trouve dans une phase de détresse c'est le centre de coordination de sauvetage qui doit être averti immédiatement en premier.

5.4.2. Tous les renseignements communiqués au centre de coordination de sauvetage 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.

5.5. Notification aux aéronefs évoluant à proximité d'un aéronef en état d'urgence

Lorsqu'un organisme 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 sera 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'aggraverait pas la situation.

APPENDICE A

CLASSIFICATION DES ESPACES AÉRIENS

CLASSES D'ESPACES	VOLS ADMIS	SERVICES FOURNIS PAR LES ORGANISMES DE LA CIRCULATION AÉRIENNE			OBLIGATION RADIO	SOUMIS A CLAIRANCE	QUALITÉ DE VOL
		Contrôle	Information de vol	Alerte			
A	IFR	Espacement IFR/IFR	Oui	Oui	Oui	Oui	Contrôlé
B	IFR	Espacement IFR/IFR IFR/VFR	Oui	Oui	Oui	Oui	Contrôlé
	VFR	Espacement VFR/IFR VFR/VFR	Oui	Oui	Oui	Oui	Contrôlé
C	IFR	Espacement IFR/IFR IFR/VFR	Oui	Oui	Oui	Oui	Contrôlé
	VFR	Espacement VFR/IFR Information de trafic VFR/VFR	Oui	Oui	Oui	Oui	Contrôlé

CLASSES D'ESPACES	VOLS ADMIS	SERVICES FOURNIS PAR LES ORGANISMES DE LA CIRCULATION AÉRIENNE			OBLIGATION RADIO	SOUMIS À CLAIRANCE	QUALITÉ DE VOL
		Contrôle	Information de vol	Alerte			
D	IFR	Espace IFR/IFR Information de trafic IFR/VFR	Oui	Oui	Oui	Oui	Contrôlé
	VFR	Information de trafic VFR/IFR VFR/VFR	Oui	Oui	Oui	Oui	Contrôlé
E	IFR	Espace IFR/IFR	Oui	Oui	Oui	Oui	Contrôlé
	VFR	Non	Oui	Oui	Non	Non	Non contrôlé
F	IFR	Non	Oui (service consultatif)	Oui	Oui	Non	Non contrôlé
	VFR	Non	Oui	Oui	Non	Non	Non contrôlé
G	IFR	Non	Oui	Oui	Oui	Non	Non contrôlé
	VFR	Non	Oui	Oui	Non	Non	Non contrôlé

APPENDICE B

PRINCIPES D'IDENTIFICATION DES ROUTES ATS ET DES POINTS SIGNIFICATIFS

1. Routes ATS

1.1. Routes ATS, à l'exception des itinéraires normalisés de départ et d'arrivée

1.1.1. Indicateurs des routes ATS.

Le système d'indicateurs doit :

- Permettre l'identification de toute route ATS d'une manière simple et non équivoque ;
- Permettre d'établir une relation entre une route ATS et une structure déterminée de l'espace aérien ;
- Permettre d'indiquer un mode de navigation déterminé, navigation de surface par exemple, qui doit être utilisé le long des routes ATS ainsi désignées ;
- Permettre d'indiquer qu'une route est utilisée, principalement ou exclusivement, par certains types d'aéronefs ;
- Eviter les redondances ;
- Pouvoir être utilisé aussi bien par le système automatique au sol que par le système automatique de bord ;
- Permettre la plus grande concision dans l'utilisation du système en exploitation ;
- Assurer une possibilité de développement suffisante pour répondre aux besoins futurs sans qu'il soit nécessaire de procéder à des modifications fondamentales.

1.1.2. Composition de l'indicateur.

1.1.2.1. L'indicateur de route ATS doit être composé d'un indicateur de base complet, en cas de besoin, par :

- Un préfixe, de la manière prescrite en 1.1.2.3., et
- Une lettre supplémentaire, de la manière prescrite en 1.1.2.4.

Le nombre de caractères nécessaires pour composer l'indicateur doit, si possible, être limité à un maximum de cinq, et ne devrait, en aucun cas, être supérieur à six.

1.1.2.2. L'indicateur de base doit être composé d'une lettre de l'alphabet suivie d'un numéro compris entre 1 et 999.

La lettre doit être choisie parmi les suivantes :

- A, B, G, R pour les routes qui font partie des réseaux OACI de routes ATS autres que les routes à navigation de surface ;
- L, M, N, P pour les routes à navigation de surface qui font partie des réseaux régionaux OACI de routes ATS ;
- H, J, V, W pour les routes qui ne font pas partie des réseaux régionaux OACI de routes ATS et qui ne sont pas des routes à navigation de surface ;

d) Q, T, Y, Z pour les routes à navigation de surface qui ne font pas partie des réseaux régionaux OACI de routes ATS.

1.1.2.3. Le cas échéant, une lettre supplémentaire doit être ajoutée comme préfixe à l'indicateur de base conformément aux indications ci-après :

- K afin d'indiquer une route à basse altitude établie principalement à l'intention des hélicoptères ;
- U afin d'indiquer que la route ou une partie de cette route est établie dans l'espace aérien supérieur ;
- S afin d'indiquer une route établie exclusivement pour que les avions supersoniques l'empruntent pendant l'accélération, pendant la décélération et pendant le vol supersonique.

1.1.2.4. Une lettre supplémentaire peut être ajoutée après l'indicateur de base de la route ATS en question, pour indiquer le type de service assuré sur cette route, comme suit :

- La lettre D pour indiquer que seul un service consultatif est assuré sur la route ou sur une partie de la route ;
- La lettre F pour indiquer que seul un service d'information de vol est assuré sur la route ou sur une partie de la route.

1.1.3. Attribution des indicateurs de base.

1.1.3.1. Les indicateurs de base des routes ATS doivent être attribués selon les principes suivants.

1.1.3.1.1. Le même indicateur de base doit être attribué à une route long-courrier principale sur toute sa longueur, indépendamment des régions de contrôle terminales, des Etats et des régions OACI traversés.

1.1.3.1.2. Lorsque deux ou plusieurs routes long-courrier ont un tronçon commun, il doit être attribué à ce dernier chacun des indicateurs des routes intéressées, sauf lorsqu'il en résulterait des difficultés pour les services de la circulation aérienne, auquel cas un seul indicateur doit être utilisé.

1.1.3.1.3. Un indicateur de base attribué à une route ne doit pas être attribué à une autre route.

1.1.4. Emploi des indicateurs dans les communications.

1.1.4.1. Dans les communications imprimées, l'indicateur est toujours exprimé au moyen de deux caractères au moins et de six caractères au plus.

1.1.4.2. Dans les communications en phonie, la lettre de base d'un indicateur doit être prononcée conformément au code d'épellation OACI.

1.1.4.3. Lorsque les préfixes K, U ou S spécifiés en 1.1.2.3. ci-dessus sont utilisés, ils doivent, dans les communications verbales, être prononcés comme suit :

- K : KOPTER ;
U : UPPER ;
S : SUPERSONIC.

Le mot « kopter » doit être prononcé comme le mot « hélicoptère » et les mots « upper » et « supersonic » comme en anglais.

- 1.1.4.4. Lorsque les lettres D ou F spécifiées en 1.1.2.4 ci-dessus sont utilisées, elles doivent, dans les communications, être prononcées conformément au code d'appellation O.A.C.I.

1.2. Itinéraires normalisés de départ et d'arrivée

- 1.2.1. Indicateurs des itinéraires normalisés de départ et d'arrivée.

- 1.2.1.1. Le système d'indicateurs doit :

a) Permettre l'identification de chaque itinéraire d'une manière simple et non équivoque ;

b) Permettre d'établir une nette distinction entre :

- les itinéraires de départ et les itinéraires d'arrivée ;

- les itinéraires de départ ou d'arrivée et les autres routes ATS ;

- les routes qui exigent une navigation par référence à des aides radio basées au sol ou à des aides autonomes de bord, et les routes qui exigent une navigation par référence à des repères visuels au sol ;

c) Être compatible avec les besoins ATS et les besoins des aéronefs en matière de traitement et d'affichage des données ;

d) Permettre la plus grande concision au niveau de son application opérationnelle ;

e) Éviter les redondances ;

f) Assurer une possibilité de développement suffisante pour répondre à tout besoin futur sans obliger à procéder à des modifications fondamentales.

- 1.2.1.2. Chaque itinéraire doit être identifié par un indicatif en langage clair et un indicatif codé correspondant.

- 1.2.1.3. Dans les communications verbales, les indicateurs doivent pouvoir être facilement associés à un itinéraire normalisé de départ ou d'arrivée et ne doivent pas poser de difficultés de prononciation pour les pilotes et le personnel ATS.

- 1.2.2. Composition des indicateurs.

- 1.2.2.1. Indicateur en langage clair.

- 1.2.2.1.1. L'indicateur en langage clair d'un itinéraire normalisé de départ ou d'arrivée doit être composé dans l'ordre suivant :

a) Du mot « départ » ou « arrivée » ;

b) Des mots « à vue », si l'itinéraire est destiné à être emprunté par des aéronefs utilisés conformément aux règles de vol à vue (VFR) ;

c) D'un indicateur de base ;

d) D'un indicateur de validité ;

e) D'un indicateur d'itinéraire si nécessaire.

En langue anglaise les éléments ci-dessus sont transmis dans l'ordre *c d e a b* et les mots « départ », « arrivée » et « à vue » sont remplacés respectivement par « departure », « arrival » et « visual ».

- 1.2.2.1.2. L'indicateur de base doit être le nom ou le nom codé du point significatif auquel se termine un itinéraire normalisé de départ ou auquel commence un itinéraire normalisé d'arrivée.

- 1.2.2.1.3. L'indicateur de validité doit être composé d'un chiffre compris entre 1 et 9.

- 1.2.2.1.4. L'indicateur d'itinéraire doit être composé d'une lettre de l'alphabet. Les lettres « I » et « O » ne doivent pas être utilisées.

- 1.2.2.2. Indicateur codé.

- 1.2.2.2.1. L'indicateur codé d'un itinéraire normalisé de départ ou d'arrivée, aux instruments ou à vue, doit être composé :

a) De l'indicateur codé ou du nom codé du point significatif décrit en 1.2.2.1.1 c) ;

b) De l'indicateur de validité mentionné en 1.2.2.1.1 d) ;

c) De l'indicateur d'itinéraire mentionné en 1.2.2.1.1 e) si nécessaire.

- 1.2.3. Attribution des indicateurs.

- 1.2.3.1. Un indicatif distinct doit être attribué à chaque itinéraire.

- 1.2.3.2. Afin de pouvoir établir une distinction entre deux ou plusieurs itinéraires qui rejoignent le même point significatif (et auxquels, par conséquent, le même indicateur de base est attribué), un indicateur d'itinéraire distinct, selon les dispositions du 1.2.2.1.4, doit être attribué à chaque itinéraire.

- 1.2.4. Attribution des indicateurs de validité.

- 1.2.4.1. Un indicateur de validité doit être attribué à chaque itinéraire afin d'identifier l'itinéraire alors en vigueur.

- 1.2.4.2. Le premier indicateur de validité à attribuer doit être le chiffre « 1 ».

- 1.2.4.3. Toutes les fois qu'un itinéraire est modifié, un nouvel indicateur de validité, composé du chiffre plus élevé qui suit, doit être attribué. Le chiffre « 9 » doit être suivi du chiffre « 1 ».

- 1.2.5. Emploi des indicateurs dans les communications.

- 1.2.5.1. Dans les communications verbales, il convient d'utiliser seulement l'indicateur en langage clair.

- 1.2.5.2. Dans les communications imprimées ou codées, il convient d'utiliser seulement l'indicateur codé.

2. Points significatifs

2.1. Indicateurs des points significatifs identifiés par l'emplacement d'une aide de radionavigation

- 2.1.1. Noms en langage clair pour les points significatifs identifiés par l'emplacement d'une aide de radionavigation.

- 2.1.1.1. Dans la mesure du possible, les points significatifs doivent être désignés par référence à un point géographique identifiable et de préférence important.

- 2.1.1.2. Dans le choix d'un nom pour le point significatif, il y a lieu de veiller à ce que les conditions ci-après soient réunies :

a) Le nom ne doit poser aucune difficulté de prononciation pour les pilotes ou le personnel ATS. Lorsque le nom d'un emplacement géographique pose des difficultés de prononciation, une forme abrégée ou contractée de ce nom, lui conservant le plus possible sa signification géographique, doit être choisie ;

b) Le nom doit être aisément reconnaissable dans les communications en phonie et ne pas prêter à confusion avec d'autres points significatifs de la même région d'ensemble. En outre, le nom ne doit pas créer de confusion par rapport à d'autres communications échangées entre les services de la circulation aérienne et les pilotes ;

c) Le nom doit si possible comprendre au moins six lettres formant deux syllabes et, de préférence, un maximum de trois ;

d) Le nom choisi doit être le même pour le point significatif et pour l'aide de radionavigation dont l'emplacement identifie ce point.

- 2.1.2. Composition des indicateurs codés de points significatifs identifiés par l'emplacement d'une aide de radionavigation.

- 2.1.2.1. L'indicateur codé doit correspondre à l'identification radio de l'aide de radionavigation ; il doit si possible être de nature à faciliter le rapprochement avec le nom du point significatif en langage clair.

Le même indicatif codé ne doit pas être employé deux fois à moins de 1100 km (600 milles marins) de l'emplacement de l'aide de radionavigation en cause.

2.2. Indicateurs des points significatifs qui ne sont pas identifiés par l'emplacement d'une aide de radionavigation

- 2.2.1. Lorsqu'il est nécessaire d'établir un point significatif à un endroit qui n'est pas identifié par l'emplacement d'une aide de radionavigation, ce point significatif doit être désigné par un groupe « nom-indicatif codé » unique de cinq lettres qui soit prononçable. Ce « nom de code » sert alors de nom aussi bien que d'indicateur codé au point significatif.

- 2.2.2. Le nom de code doit être choisi de manière à éviter toute difficulté de prononciation pour les pilotes ou le personnel ATS.

- 2.2.3. Le nom de code doit être facilement identifiable dans les communications en phonie et ne doit pas prêter à confusion avec les indicateurs utilisés pour d'autres points significatifs de la même région d'ensemble.

- 2.2.4. Le nom de code assigné à un point significatif ne doit pas, si possible, être assigné à un autre point significatif. Si cette spécification ne peut être respectée, il convient de ne pas répéter un nom de code à moins de 11000 km (6000 milles marins) de l'emplacement du point significatif pour lequel il a été utilisé pour la première fois.

- 2.2.5. Dans les régions où il n'existe pas de système de routes fixes ou lorsque les routes suivies par des aéronefs varient en fonction de considérations opérationnelles, les points significatifs doivent être désignés par leurs coordonnées géographiques exprimées en degrés et, au besoin, en minutes et dixièmes de minutes de latitude et de longitude ; toutefois, les points significatifs établis de manière permanente et servant de points d'entrée ou de points de sortie dans ces régions doivent être désignés conformément aux dispositions pertinentes de 2.1 et 2.2.

2.3. Emploi des indicateurs dans les communications

- 2.3.1. En principe, le nom choisi comme il est indiqué en 2.1 et 2.2 doit être utilisé pour désigner le point significatif dans les communications en phonie. Si le nom en langage clair d'un point

significatif identifié par l'emplacement d'une aide de radionavigation, choisi conformément à la disposition de 2.1.1 n'est pas utilisé, ce nom doit être remplacé par l'indicatif codé. Dans les communications en phonie, cet indicatif codé doit être épilé conformément au code d'épellation de l'O.A.C.I.

2.3.2. Dans les communications imprimées ou codées, seul l'indicatif codé ou le nom de code choisi doit être utilisé pour désigner un point significatif.

ARRÊTE n° 868 DRCL du 11 septembre 1991 portant promulgation du décret n° 91-664 du 14 juillet 1991 relatif à l'organisation territoriale de la défense.

Le haut-commissaire de la République
en Polynésie française,
chevalier de la Légion d'honneur,

Vu la loi modifiée n° 84-820 du 6 septembre 1984 portant statut de la Polynésie française, notamment son article 91 ;

Le gouvernement du territoire informé,

Arrête :

Article 1er.— Est promulgué dans le territoire de la Polynésie française pour y être exécuté selon ses forme et teneur :

— Décret n° 91-664 du 14 juillet 1991 relatif à l'organisation territoriale de la défense, paru au J.O.R.F. n° 167 du 19 juillet 1991, page 9532.

Art. 2.— Le secrétaire général de la Polynésie française est chargé de l'exécution du présent arrêté qui sera publié au *Journal officiel* de la Polynésie française.

Fait à Papeete, le 11 septembre 1991.

Pour le haut-commissaire
et par délégation :

*Le secrétaire général
de la Polynésie française,
Raymond VERGNE.*

DECRET n° 91-664 du 14 juillet 1991 relatif à l'organisation territoriale de la défense.

Le Président de la République,

Sur le rapport du Premier ministre, du ministre d'Etat, ministre de l'économie, des finances et du budget, du ministre de la défense et du ministre de l'intérieur,

Vu l'ordonnance n° 59-147 du 7 janvier 1959 modifiée portant organisation générale de la défense ;

Vu le décret n° 60-516 du 2 juin 1960 modifié portant harmonisation des circonscriptions administratives des divers services de l'Etat ;

Vu le décret n° 62-729 du 29 juin 1962 modifié relatif à l'organisation de la défense dans le domaine économique ;

Vu le décret n° 65-28 du 13 janvier 1965 modifié relatif à l'organisation de la défense civile ;

Vu le décret n° 73-235 du 1er mars 1973 modifié relatif à la défense opérationnelle du territoire ;

Vu le décret n° 82-389 du 10 mai 1982 modifié relatif aux pouvoirs des préfets et à l'action des services et organismes publics de l'Etat dans les départements ;

Vu le décret n° 82-390 du 10 mai 1982 modifié relatif aux pouvoirs des préfets de région, à l'action des services et organismes publics de l'Etat dans la région et aux décisions de l'Etat en matière d'investissements publics ;

Vu le décret n° 83-321 du 20 avril 1983 modifié relatif aux pouvoirs des préfets en matière de défense de caractère non militaire ;

Vu le décret n° 91-674 du 14 juillet 1991 fixant l'organisation militaire territoriale ;

Le Conseil d'Etat (section des finances) entendu ;

Le conseil des ministres entendu,

Décète :

Article 1er.— la zone de défense a les limites territoriales de la circonscription militaire de défense.

Art. 2.— La composition des zones de défense du territoire métropolitain est fixée conformément au tableau annexé au présent décret.

Art. 3.— Par dérogation aux dispositions de l'article 1er, la zone de défense de Paris a les limites territoriales du commandement militaire de l'Ile-de-France ; son organisation fait l'objet d'un décret particulier.

Art. 4.— Les efforts civils et militaires de défense sont coordonnés dans le cadre de la zone.

Art. 5.— Le général commandant la circonscription militaire de défense est responsable de la défense militaire terrestre.

Il est commandant de zone désigné en cas de mise en oeuvre de la défense opérationnelle du territoire.

Il est conseiller du préfet de zone pour la défense.

Le général commandant la circonscription de gendarmerie assiste le préfet de zone pour tout ce qui concerne la participation de la gendarmerie aux missions de défense civile.

Art. 6.— Le général commandant la circonscription militaire de défense peut déléguer aux délégués militaires départementaux une partie de ses pouvoirs dans des conditions fixées par arrêté du ministre chargé des armées.

Le délégué militaire départemental est conseiller du préfet pour la défense.

Le commandant de groupement de gendarmerie départementale assiste le préfet pour tout ce qui concerne la participation de la gendarmerie aux missions de défense civile.

Art. 7.— Les adaptations nécessaires à l'application du présent décret dans les départements d'outre-mer et dans les territoires d'outre-mer peuvent être apportées par décret.

Art. 8.— Les dispositions du présent décret sont applicables à compter du 1er septembre 1991, date à laquelle sont abrogés le décret n° 67-897 du 12 octobre 1967 modifié relatif à l'organisation territoriale de la défense et le décret n° 90-757 du 24 août 1990 portant réorganisation de la défense dans la région Méditerranée et portant dérogation, à titre expérimental, à certaines dispositions relatives à l'organisation de la défense.

Art. 9.— Le Premier ministre, le ministre d'Etat, ministre de l'économie, des finances et du budget, le ministre de la défense, le ministre de l'intérieur et le ministre des départements et territoires d'outre-mer sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait à Paris, le 14 juillet 1991.

François MITTERRAND.

Par le Président de la République :

Le Premier ministre,

Edith CRESSON.

*Le ministre d'Etat, ministre de l'économie,
des finances et du budget,*

Pierre BEREGOVY.

Le ministre de la défense,

Pierre JOXE.

Le ministre de l'intérieur,

Philippe MARCHAND.

Le ministre des départements et territoires d'outre-mer,

Louis LE PENSEC.

A N N E X E

Désignation des zones de défense	Régions correspondantes	Départements correspondants
Zone de Paris.	Ile-de-France.	Essonne, Hauts-de-Seine, Paris, Seine-et-Marne, Seine-Saint-Denis, Val-de-Marne, Val-d'Oise, Yvelines.
Zone Nord (siège : Lille).	Nord - Pas-de-Calais. Picardie.	Nord, Pas-de-Calais. Aisne, Oise, Somme.
Zone Ouest (siège : Rennes).	Basse-Normandie. Bretagne. Haute-Normandie. Pays de la Loire.	Calvados, Manche, Orne. Côtes-d'Armor, Finistère, Ille-et-Vilaine, Morbihan. Eure, Seine-Maritime. Loire-Atlantique, Maine-et-Loire, Mayenne, Sarthe, Vendée.
Zone Centre-Ouest (siège : Orléans).	Centre. Limousin. Poitou-Charentes.	Cher, Eure-et-Loir, Indre, Indre-et-Loire, Loir-et-Cher, Loiret. Creuse, Corrèze, Haute-Vienne. Charente, Charente-Maritime, Deux-Sèvres, Vienne.
Zone Sud-Ouest (siège : Bordeaux).	Aquitaine. Midi-Pyrénées.	Dordogne, Gironde, Landes, Lot-et-Garonne, Pyrénées-Atlantiques. Ariège, Aveyron, Gers, Haute-Garonne, Hautes-Pyrénées, Lot, Tarn, Tarn-et-Garonne.
Zone Sud (siège : Marseille).	Corse. Languedoc-Roussillon. Provence-Alpes-Côte d'Azur.	Corse-du-Sud, Haute-Corse. Aude, Gard, Hérault, Lozère, Pyrénées-Orientales. Alpes-de-Haute-Provence, Alpes-Maritimes, Bouches-du-Rhône, Hautes-Alpes, Var, Vaucluse.
Zone Sud-Est (siège : Lyon).	Auvergne. Rhône-Alpes.	Allier, Cantal, Haute-Loire, Puy-de-Dôme. Ain, Ardèche, Drôme, Haute-Savoie, Isère, Loire, Rhône, Savoie.
Zone Centre-Est (siège : Dijon).	Bourgogne. Franche-Comté.	Côte-d'Or, Nièvre, Saône-et-Loire, Yonne. Doubs, Jura, Haute-Saône, territoire de Belfort.
Zone Est (siège : Metz).	Alsace. Champagne-Ardenne. Lorraine.	Bas-Rhin, Haut-Rhin. Ardennes, Aube, Haute-Marne, Marne. Meurthe-et-Moselle, Meuse, Moselle, Vosges.

ARRETE n° 859 DRCL du 11 septembre 1991 portant promulgation du décret n° 91-677 du 14 juillet 1991 modifiant le décret n° 75-874 du 24 septembre 1975 fixant les attributions des commandants supérieurs dans les départements et territoires d'outre-mer.

Le haut-commissaire de la République
en Polynésie française,
chevalier de la Légion d'honneur,

Vu la loi modifiée n° 84-820 du 6 septembre 1984 portant statut de la Polynésie française, notamment son article 91 ;

Le gouvernement du territoire informé,

Arrête :

Article 1er.— Est promulgué dans le territoire de la Polynésie française pour y être exécuté selon ses forme et teneur :

— Décret n° 91-677 du 14 juillet 1991 modifiant le décret n° 75-874 du 24 septembre 1975 fixant les attributions des commandants supérieurs dans les départements et territoires d'outre-mer, paru au J.O.R.F. n° 167 du 19 juillet 1991, page 9567.

Art. 2.— Le secrétaire général de la Polynésie française est chargé de l'exécution du présent arrêté qui sera publié au *Journal officiel* de la Polynésie française.

Fait à Papeete, le 11 septembre 1991.
Pour le haut-commissaire
et par délégation :
*Le secrétaire général
de la Polynésie française,*
Raymond VERGNE.

Décret n° 91-677 du 14 juillet 1991 modifiant le décret n° 75-874 du 24 septembre 1975 fixant les attributions des commandants supérieurs dans les départements et territoires d'outre-mer.

Le Président de la République,

Sur le rapport du Premier ministre, du ministre de la défense et du ministre des départements et territoires d'outre-mer ;

Vu le décret n° 75-874 du 24 septembre 1975 modifié fixant les attributions des commandants supérieurs dans les départements et territoires d'outre-mer ;

Vu le décret n° 91-668 du 14 juillet 1991 relatif au commandement dans les armées ;

Vu le décret n° 91-669 du 14 juillet 1991 portant organisation générale des services de soutien et de l'administration au sein des armées et de la gendarmerie ;

Vu le décret n° 91-670 du 14 juillet 1991 portant organisation générale de l'armée de terre ;

Vu le décret n° 91-671 du 14 juillet 1991 portant organisation générale de la marine nationale ;

Vu le décret n° 91-672 du 14 juillet 1991 portant organisation générale de l'armée de l'air ;

Vu le décret n° 91-673 du 14 juillet 1991 portant organisation générale de la gendarmerie nationale,

Décète :

Article 1er.— L'article 5 du décret du 24 septembre 1975 susvisé est remplacé par le suivant :

« Art. 5.— Les commandants supérieurs dans les départements et territoires d'outre-mer ont autorité sur les formations des trois armées et sur les services stationnés dans les limites territoriales de leur commandement.

« Ils peuvent consentir à leurs adjoints visés à l'article 4 (deuxième et troisième alinéa) ci-dessus des délégations de signature.

« Dans les domaines spécifiques à son armée d'appartenance, chacun de ces adjoints est habilité à correspondre directement avec le chef d'état-major de son armée, sous réserve de tenir informé le commandant supérieur dont il relève des problèmes susceptibles d'affecter ses responsabilités.

« Les commandants territoriaux de la gendarmerie outre-mer relèvent des commandants supérieurs pour la planification et l'exécution de missions de défense militaire terrestre. »

Art. 2.— Le Premier ministre, le ministre de la défense et le ministre des départements et territoires d'outre-mer sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait à Paris, le 14 juillet 1991.

François MITTERRAND.

Par le Président de la République :

Le Premier ministre,
Edith CRESSON.

Le ministre de la défense,
Pierre JOXE.

*Le ministre des départements
et territoires d'outre-mer,*
Louis LE PENSEC.

ACTES DES INSTITUTIONS DU TERRITOIRE

ARRETES DU GOUVERNEMENT OU DES MINISTRES

PRESIDENCE

ARRETE n° 903 PR du 6 septembre 1991 relatif à l'exercice des attributions du vice-président du gouvernement, ministre de la santé, de la solidarité, de l'habitat et de la recherche.

Le Président du gouvernement de la Polynésie française,

Vu la loi n° 84-820 du 6 septembre 1984 modifiée portant statut du territoire de la Polynésie française ;

Vu l'arrêté n° 622 PR du 4 avril 1991 portant nomination du vice-président et des autres ministres du gouvernement du territoire de la Polynésie française ;

Vu l'arrêté n° 624 PR du 9 avril 1991 relatif aux attributions du vice-président, ministre de la santé, de la solidarité, de l'habitat et de la recherche ;

Vu les nécessités de service,

Arrête :

Article 1er.— M. Patrick Peaucellier, ministre des finances et des réformes administratives, est chargé de l'expédition des affaires courantes et urgentes de la vice-présidence, ministère de la santé, de la solidarité, de l'habitat et de la recherche, pendant l'absence de M. Michel Buillard, du 8 septembre au 17 septembre 1991 inclus.

Art. 2.— Le présent arrêté sera publié au *Journal officiel* de la Polynésie française.

Fait à Papeete, le 6 septembre 1991.
Gaston FLOSSE.

ARRETE n° 904 PR du 9 septembre 1991 relatif à l'exercice des attributions du ministre de la mer, du développement des archipels et des affaires de terres.

Le Président du gouvernement de la Polynésie française,

Vu la loi n° 84-820 du 6 septembre 1984 modifiée portant statut du territoire de la Polynésie française ;

Vu l'arrêté n° 622 PR du 4 avril 1991 portant nomination du vice-président et des autres ministres du gouvernement du territoire de la Polynésie française ;

Vu l'arrêté n° 627 PR du 9 avril 1991 relatif aux attributions du ministre de la mer, du développement des archipels et des affaires de terres ;

Vu les nécessités de service,

Arrête :

Article 1er.— M. Gaston Tong Sang, ministre de l'aménagement, de l'urbanisme, de l'équipement et de l'énergie, est chargé de l'expédition des affaires courantes et urgentes du ministère de la mer, du développement des archipels et des affaires de terres pendant l'absence de M. Edouard Fritch du lundi 9 septembre au dimanche 15 septembre 1991 inclus.

Art. 2.— Le présent arrêté sera publié au *Journal officiel* de la Polynésie française.

Fait à Papeete, le 9 septembre 1991.
Gaston FLOSSE.

ARRETE n° 907 PR du 11 septembre 1991 relatif à la composition du gouvernement du territoire.

Le Président du gouvernement de la Polynésie française,

Vu la loi modifiée n° 84-820 du 6 septembre 1984 portant statut du territoire de la Polynésie française, et notamment ses articles 5 et 17 ;

Vu la proclamation n° 91-14 Prés./AT du 4 avril 1991 relative à l'élection du Président du gouvernement du territoire ;

Vu l'arrêté n° 622 PR du 4 avril 1991 portant nomination du vice-président et des autres ministres du gouvernement du territoire,

Arrête :

Article 1er.— Il est mis fin aux fonctions de membre du gouvernement du territoire de :

- M. Jean-Claude Teriteroiterai, ministre des postes et télécommunications, de la jeunesse et des sports ;
- M. Joël Buillard, ministre de l'éducation, de l'emploi, de la formation professionnelle et des lois du travail.

Art. 2.— Le présent arrêté sera notifié aux intéressés et publié au *Journal officiel* de la Polynésie française.

Fait à Papeete, le 11 septembre 1991.
Gaston FLOSSE.

ARRETE n° 908 PR du 11 septembre 1991 portant nomination de ministres du gouvernement du territoire.

Le Président du gouvernement de la Polynésie française,

Vu la loi modifiée n° 84-820 du 6 septembre 1984 portant statut du territoire de la Polynésie française, et notamment ses articles 5 et 17 ;

Vu la proclamation n° 91-14 Prés./AT du 4 avril 1991 relative à l'élection du Président du territoire ;

Vu l'arrêté n° 622 PR du 4 avril 1991 portant nomination du vice-président et des autres ministres du gouvernement du territoire de la Polynésie française,

Arrête :

Article 1er.— Sont nommés membres du gouvernement du territoire :

- M. Marc Maamaatuaiahutapu, dit Maco Tevane, ministre de la solidarité, de l'emploi, de la formation professionnelle et des lois du travail ;
- M. Raymond Van Bastoener, ministre de l'éducation et de l'enseignement technique ;
- M. Justin Arapari, ministre de la culture, de l'artisanat traditionnel et des postes et télécommunications ;
- M. Toni Tuterapioni Hiro, ministre de la jeunesse, des sports et de l'éducation populaire.

Art. 2.— Le présent arrêté sera notifié aux intéressés et publié au *Journal officiel* de la Polynésie française.

Fait à Papeete, le 11 septembre 1991.
Gaston FLOSSE.

ARRETE n° 909 PR du 11 septembre 1991 portant modification des attributions de certains membres du gouvernement du territoire.

Le Président du gouvernement de la Polynésie française,

Vu la loi modifiée n° 84-820 du 6 septembre 1984 portant statut du territoire de la Polynésie française, et notamment ses articles 5 et 17 ;

Vu la proclamation n° 91-14 Prés./AT du 4 avril 1991 relative à l'élection du Président du territoire ;

Vu l'arrêté n° 622 PR du 4 avril 1991 portant nomination du vice-président et des autres ministres du gouvernement du territoire de la Polynésie française,

Arrête :

Article 1er.— Les attributions de certains membres du gouvernement du territoire, telles qu'elles sont définies par l'arrêté n° 622 PR du 4 avril 1991 susvisé, sont modifiées ainsi qu'il suit :

- M. Michel Buillard, vice-président, ministre de la santé, de l'habitat et de la recherche ;

- M. Edouard Fritch, ministre de la mer, du développement des archipels et des affaires foncières ;
- M. Gaston Tong Sang, ministre de l'équipement, de l'urbanisme, de l'énergie et des ports ;
- Mme Haamoetini Lagarde, ministre de l'agriculture et de la condition féminine, chargée des relations avec l'assemblée territoriale et le Conseil économique, social et culturel ;
- M. Pierre Dehors, ministre de la qualité de la vie, de l'environnement, de l'aménagement et des transports terrestres.

Art. 2.— Le présent arrêté sera notifié aux intéressés et publié au *Journal officiel* de la Polynésie française.

Fait à Papeete, le 11 septembre 1991.
Gaston FLOSSE.

ARRETE n° 912 PR du 11 septembre 1991 portant délégation de signature.

Le Président du gouvernement de la Polynésie française,

Vu la loi n° 84-820 du 6 septembre 1984 modifiée portant statut du territoire de la Polynésie française ;

Vu l'arrêté n° 622 PR du 4 avril 1991 portant nomination du vice-président et des autres ministres du gouvernement du territoire de la Polynésie française ;

Vu les nécessités de service,

Arrête :

Article 1er.— Délégation de signature est donnée à M. Joseph Sola, conseiller technique auprès du ministre des finances et des réformes administratives, à l'effet de signer au nom du Président du gouvernement les conclusions ou mémoires devant les juridictions du travail.

Art. 2.— M. Joseph Sola est également habilité à représenter le Président du gouvernement du territoire dans les instances devant ces mêmes juridictions.

Art. 3.— Le ministre des finances et des réformes administratives est chargé de l'exécution du présent arrêté qui sera publié au *Journal officiel* de la Polynésie française.

Fait à Papeete, le 11 septembre 1991.
Gaston FLOSSE.

Par le Président du gouvernement du territoire :

*Le ministre des finances
et des réformes administratives,*
Patrick PEAUCELLIER.

ARRETE n° 919 PR du 12 septembre 1991 relatif aux attributions du ministre de la solidarité, de l'emploi, de la formation professionnelle et des lois du travail.

Le Président du gouvernement de la Polynésie française,

Vu la loi n° 84-820 du 6 septembre 1984 modifiée portant statut du territoire de la Polynésie française, et notamment ses articles 8, dernier alinéa, 35 et 41 ;

Vu l'arrêté n° 622 PR du 4 avril 1991 portant nomination du vice-président et des autres ministres du gouvernement du territoire de la Polynésie française ;

Vu l'arrêté n° 908 PR du 11 septembre 1991 portant nomination de ministres du gouvernement du territoire,

Arrête :

Article 1er.— Le ministre de la solidarité, de l'emploi, de la formation professionnelle et des lois du travail exerce, sous l'autorité du Président du gouvernement du territoire, les missions qui lui sont confiées par le conseil des ministres.

Art. 2.— Il reçoit délégation de pouvoir pour la gestion des affaires suivantes relevant du service des affaires sociales :

- admissions au centre d'accueil des personnes âgées de Taravao ;
- placements d'enfants dans les familles ;
- attributions de secours sur les fonds du budget du territoire, dans la double limite des crédits qui lui sont délégués et d'un montant maximum de 300.000 francs par personne bénéficiaire au cours d'un même exercice budgétaire ;
- coordination des actions avec les bureaux d'aide communale ;
- instruction et transmission des dossiers de dispense de service national ;
- demandes d'intervention des services de la gendarmerie nationale auprès des familles des îles.

Art. 3.— Au titre du service des établissements pénitentiaires, il reçoit délégation de pouvoir pour les décisions de transfèrement de détenus à l'intérieur du territoire.

Art. 4.— Il est chargé de veiller à l'accomplissement des missions que le service de l'inspection du travail et des lois sociales exerce pour le compte du territoire dans les domaines de compétence territoriale. Il donne à ce service toutes les instructions nécessaires à leur exécution.

Art. 5.— Outre les services énumérés aux articles 2 à 4 ci-dessus, les centres de formation professionnelle des adultes sont placés sous son autorité.

Art. 6.— Sous réserve des pouvoirs délégués au ministre des finances et des réformes administratives, il reçoit délégation de pouvoir pour la gestion courante des personnels placés sous son autorité, notamment les recrutements pour une période déterminée n'excédant pas trois mois.

Art. 7.— Dans le domaine de la gestion financière des crédits alloués à son ministère, il accomplit les actes suivants :

- remboursement de frais et états indemnitaires ;
- réquisition de passages et bagages ;
- nomination des agents chargés de l'engagement et de la liquidation des dépenses ;
- virements de crédits de rubrique à rubrique à l'intérieur d'un même article.

En matière de marchés publics, il est désigné comme autorité compétente pour l'application des dispositions de la délibération n° 84-20 du 1er mars 1984 portant approbation du code des marchés publics de toute nature passés au nom du territoire de la Polynésie française.

Art. 8.— Il instruit et présente au conseil des ministres toutes questions relatives au régime de prestations sociales en milieu rural (R.P.S.M.R.).

Art. 9.— Il présente au conseil des ministres toutes les questions relatives aux établissements ou organismes suivants :

Etablissements publics territoriaux

- Office territorial d'action sociale et de la solidarité (O.T.A.S.S.) ;
- Institut de formation des travailleurs sociaux (I.F.T.S.) ;
- Institut médico-éducatif Raimanutea-Taitau ;
- Agence pour l'emploi et la formation professionnelle (A.E.F.P.).

Autres établissements et organismes privés

- Centre de Moria ;
- Centre du Bon Pasteur ;
- Etablissements spécialisés pour handicapés ;
- Office national des anciens combattants et associations territoriales d'anciens combattants ;
- Caisse de prévoyance sociale.

Art. 10.— Le ministre de la solidarité, de l'emploi, de la formation professionnelle et des lois du travail est chargé de l'exécution du présent arrêté qui sera publié au *Journal officiel* de la Polynésie française.

Fait à Papeete, le 12 septembre 1991.

Gaston FLOSSE.

Par le Président du gouvernement du territoire :

*Le ministre de la solidarité, de l'emploi,
de la formation professionnelle
et des lois du travail,*

Marc MAAMAATUAIAHUTAPU
dit Maco TEVANE.

ARRETE n° 922 PR du 12 septembre 1991 relatif aux attributions du ministre de l'éducation et de l'enseignement technique.

Le Président du gouvernement de la Polynésie française,

Vu la loi n° 84-820 du 6 septembre 1984 modifiée portant statut du territoire de la Polynésie française, et notamment ses articles 8, dernier alinéa, 35 et 41 ;

Vu l'arrêté n° 622 PR du 4 avril 1991 portant nomination du vice-président et des autres ministres du gouvernement du territoire de la Polynésie française ;

Vu l'arrêté n° 908 PR du 11 septembre 1991 portant nomination de ministres du gouvernement du territoire,

Arrête :

Article 1er.— Le ministre de l'éducation et de l'enseignement technique exerce, sous l'autorité du Président du gouvernement du territoire, les missions qui lui sont confiées par le conseil des ministres.

Art. 2.— Il reçoit délégation de pouvoir pour la gestion des affaires courantes relevant des services administratifs définis aux articles suivants.

Art. 3.— Au titre du service de l'enseignement du premier degré :

- attribution, rétablissement, promotion, congé, retrait et diminution des aides scolaires ;
- organisation, dates, sujets, programmes et jurys des examens de compétence territoriale ;
- transports scolaires ;
- formation permanente ;
- recrutement, licenciement et gestion des instituteurs suppléants de statut territorial.

Art. 4.— Au titre de la direction de l'enseignement secondaire :

- organisation, dates et sujets, programmes et jurys des examens et délivrance des diplômes ;
- carte scolaire ;
- formation des personnels ;
- mise en œuvre de la convention Etat-territoire n° 88-3 du 31 mars 1988 et de ses annexes ;
- dotations globales de fonctionnement et d'investissement ;
- bourses, secours et aides scolaires de l'enseignement du second degré ;
- recrutement, licenciement et gestion des moniteurs éducateurs ;
- décisions de répartition, entre les établissements d'enseignement secondaire, des crédits ouverts dans le cadre des dotations globales de fonctionnement et d'investissement consenties au territoire par l'Etat, conformément aux dispositions du titre III de la convention Etat-territoire n° 88-3 du 31 mars 1988 sur l'éducation en Polynésie française.

Dans le cadre de la convention relative à l'éducation passée entre l'Etat et le territoire, il reçoit délégation de pouvoir pour la gestion des personnels de l'Etat, autres que ceux appartenant aux corps de l'Etat pour l'administration de la Polynésie française, qui sont mis à la disposition du territoire.

Art. 5.— Au titre du service de la promotion universitaire :

- toutes questions relatives aux allocations d'études.

Art. 6.— Sous réserve des pouvoirs délégués au ministre des finances et des réformes administratives, il reçoit délégation de pouvoir pour la gestion courante des personnels placés sous son autorité, notamment les recrutements pour une période déterminée n'excédant pas trois mois.

Art. 7.— Dans le domaine de la gestion financière des crédits alloués à son ministère, il accomplit les actes suivants :

- remboursement de frais et états indemnitaires ;
- réquisition de passages et bagages ;
- nomination des agents chargés de l'engagement et de la liquidation des dépenses ;
- virements de crédits de rubrique à rubrique à l'intérieur d'un même article.

En matière de marchés publics, il est désigné comme autorité compétente pour l'application des dispositions de la délibération n° 84-20 du 1er mars 1984 portant approbation du code des marchés publics de toute nature passés au nom du territoire de la Polynésie française.

Art. 8.— Il présente au conseil des ministres toutes les questions relatives aux établissements ou organismes suivants :

Etablissements publics territoriaux

- Centre de formation des P.E.G.C. ;
- Ecole normale mixte ;
- Centre territorial de recherche et de documentation pédagogiques (C.T.R.D.P.) ;
- Centre de formation et de recherche sur les langues et civilisations océaniques (C.F.R.L.C.O.) ;
- Etablissements publics d'enseignement du second degré ;
- Etablissement territorial d'achats groupés (E.T.A.G.).

Autres établissements et organismes privés

- Centre de l'éducation, de l'ouïe et de la parole ;
- Université française du Pacifique ;
- Centre national des arts et métiers (C.N.A.M.).

Il présente également au conseil des ministres toutes les questions relatives aux établissements d'enseignement privé.

Art. 9.— Le ministre de l'éducation et de l'enseignement technique est chargé de l'exécution du présent arrêté qui abroge l'arrêté n° 628 PR du 9 avril 1991 et qui sera publié au *Journal officiel* de la Polynésie française.

Fait à Papeete, le 12 septembre 1991.
Gaston FLOSSE.

Par le Président du gouvernement du territoire :

*Le ministre de l'éducation
et de l'enseignement technique,
Raymond VAN BASTOLAER.*

**ARRETE n° 923 PR du 12 septembre 1991 portant
modification de l'arrêté n° 629 PR du 9 avril 1991.**

Le Président du gouvernement de la Polynésie française,

Vu la loi n° 84-820 du 6 septembre 1984 modifiée portant statut du territoire de la Polynésie française, et notamment ses articles 8, dernier alinéa, 35 et 41 ;

Vu l'arrêté n° 622 PR du 4 avril 1991 portant nomination du vice-président et des autres ministres du gouvernement du territoire de la Polynésie française ;

Vu l'arrêté n° 629 PR du 9 avril 1991 relatif aux attributions du ministre de l'aménagement, de l'urbanisme, de l'équipement et de l'énergie,

Arrête :

Article 1er.— L'article 2 de l'arrêté n° 629 PR du 9 avril 1991 susvisé est abrogé.

Art. 2.— Le ministre de l'équipement, de l'urbanisme, de l'énergie et des ports est chargé de l'exécution du présent arrêté qui sera publié au *Journal officiel* de la Polynésie française.

Fait à Papeete, le 12 septembre 1991.
Gaston FLOSSE.

Par le Président du gouvernement du territoire :
*Le ministre de l'équipement, de l'urbanisme,
de l'énergie et des ports,*
Gaston TONG SANG.

ARRÊTE n° 924 PR du 12 septembre 1991 relatif aux attributions du ministre de la culture, de l'artisanat traditionnel et des postes et télécommunications.

Le Président du gouvernement de la Polynésie française,

Vu la loi n° 84-820 du 6 septembre 1984 modifiée portant statut du territoire de la Polynésie française, et notamment ses articles 8, dernier alinéa, 35 et 41 ;

Vu l'arrêté n° 622 PR du 4 avril 1991 portant nomination du vice-président et des autres ministres du gouvernement du territoire de la Polynésie française ;

Vu l'arrêté n° 908 PR du 11 septembre 1991 portant nomination de ministres du gouvernement du territoire,

Arrête :

Article 1er.— Le ministre de la culture, de l'artisanat traditionnel et des postes et télécommunications exerce, sous l'autorité du Président du gouvernement du territoire, les missions qui lui sont confiées par le conseil des ministres.

Art. 2.— Il reçoit délégation de pouvoir pour la gestion des affaires courantes relevant du service de la culture.

Art. 3.— Au titre du service de l'artisanat traditionnel, il reçoit délégation de pouvoir pour l'approbation des conventions d'accompagnement des aides à l'artisanat.

Art. 4.— Sous réserve des pouvoirs délégués au ministre des finances et des réformes administratives, il reçoit délégation de pouvoir pour la gestion courante des personnels placés sous son autorité, notamment les recrutements pour une période déterminée n'excédant pas trois mois.

Art. 5.— Dans le domaine de la gestion financière des crédits alloués à son ministère, il accomplit les actes suivants :

- remboursement de frais et états indemnitaires ;
- réquisition de passages et bagages ;
- nomination des agents chargés de l'engagement et de la liquidation des dépenses ;
- virements de crédits de rubrique à rubrique à l'intérieur d'un même article.

En matière de marchés publics, il est désigné comme autorité compétente pour l'application des dispositions de la délibération

n° 84-20 du 1er mars 1984 portant approbation du code des marchés publics de toute nature passés au nom du territoire de la Polynésie française.

Art. 6.— Il présente au conseil des ministres toutes les questions relatives aux établissements ou organismes suivants :

Etablissements publics territoriaux

- Centre polynésien des sciences humaines Te Anavaharau (C.P.S.H.) ;
- Office territorial d'action culturelle (O.T.A.C.) ;
- Conservatoire artistique territorial (C.A.T.) ;
- Centre des métiers d'art ;
- Office des postes et télécommunications (O.P.T.).

Autres établissements et organismes privés

- Académie tahitienne ;
- Musée Gauguin.

Art. 7.— Il instruit et présente au conseil des ministres toutes les questions relatives à l'extension de la radiodiffusion et de la télévision dans les îles.

Art. 8.— Le ministre de la culture, de l'artisanat traditionnel et des postes et télécommunications est chargé de l'exécution du présent arrêté qui sera publié au *Journal officiel* de la Polynésie française.

Fait à Papeete, le 12 septembre 1991.
Gaston FLOSSE.

Par le Président du gouvernement du territoire :
*Le ministre de la culture, de l'artisanat traditionnel,
et des postes et télécommunications,*
Justin ARAPARI.

ARRÊTE n° 925 PR du 12 septembre 1991 portant modification de l'arrêté n° 630 PR du 9 avril 1991.

Le Président du gouvernement de la Polynésie française,

Vu la loi n° 84-820 du 6 septembre 1984 modifiée portant statut du territoire de la Polynésie française, et notamment ses articles 8, dernier alinéa, 35 et 41 ;

Vu l'arrêté n° 622 PR du 4 avril 1991 portant nomination du vice-président et des autres ministres du gouvernement du territoire de la Polynésie française ;

Vu l'arrêté n° 630 PR du 9 avril 1991 relatif aux attributions du ministre de l'agriculture et de l'artisanat traditionnel,

Arrête :

Article 1er.— L'article 1er de l'arrêté n° 630 PR du 9 avril 1991 susvisé est complété par l'alinéa suivant :

En outre, il est chargé des relations avec l'assemblée territoriale et le Conseil économique, social et culturel.

Art. 2.— L'article 3 de l'arrêté n° 630 PR du 9 avril 1991 susvisé est abrogé.

Art. 3.— Est supprimé de la liste figurant à l'article 6 de l'arrêté n° 630 PR du 9 avril 1991 susvisé : le Centre des métiers d'art.

Art. 4.— Le ministre de l'agriculture et de la condition féminine, chargé des relations avec l'assemblée territoriale et le Conseil économique, social et culturel, est chargé de l'exécution du présent arrêté qui sera publié au *Journal officiel* de la Polynésie française.

Fait à Papeete, le 12 septembre 1991.
Gaston FLOSSE.

Par le Président du gouvernement du territoire :
*Le ministre de l'agriculture et de la condition féminine,
chargé des relations avec l'assemblée territoriale
et le Conseil économique, social et culturel,*
Haamoetini LAGARDE.

ARRÊTE n° 926 PR du 12 septembre 1991 relatif aux attributions du ministre de la jeunesse, des sports et de l'éducation populaire.

Le Président du gouvernement de la Polynésie française,

Vu la loi n° 84-820 du 6 septembre 1984 modifiée portant statut du territoire de la Polynésie française, et notamment ses articles 8, dernier alinéa, 35 et 41 ;

Vu l'arrêté n° 622 PR du 4 avril 1991 portant nomination du vice-président et des autres ministres du gouvernement du territoire de la Polynésie française ;

Vu l'arrêté n° 908 PR du 11 septembre 1991 portant nomination de ministres du gouvernement du territoire,

Arrête :

Article 1er.— Le ministre de la jeunesse, des sports et de l'éducation populaire exerce, sous l'autorité du Président du gouvernement du territoire, les missions qui lui sont confiées par le conseil des ministres.

Art. 2.— Il reçoit délégation de pouvoir pour la gestion des affaires courantes suivantes relevant du service territorial des sports et notamment en matière de :

- mise en œuvre des dispositions de la délibération n° 88-53 du 2 juin 1988 fixant le statut des activités physiques et sportives dans le territoire de la Polynésie française ;
- règles de fonctionnement et de nomination des membres de la commission territoriale de lutte contre le dopage.

Art. 3.— Le service de la jeunesse et de l'éducation populaire est placé sous son autorité.

Art. 4.— Sous réserve des pouvoirs délégués au ministre des finances et des réformes administratives, il reçoit délégation de pouvoir pour la gestion courante des personnels placés sous son autorité, notamment les recrutements pour une période déterminée n'excédant pas trois mois.

Art. 5.— Dans le domaine de la gestion financière des crédits alloués à son ministère, il accomplit les actes suivants :

- réquisition de passages et bagages ;
- nomination des agents chargés de l'engagement et de la liquidation des dépenses ;
- virements de crédits de rubrique à rubrique à l'intérieur d'un même article.

En matière de marchés publics, il est désigné comme autorité compétente pour l'application des dispositions de la délibération n° 84-20 du 1er mars 1984 portant approbation du code des marchés publics de toute nature passés au nom du territoire de la Polynésie française.

Art. 6.— Il présente au conseil des ministres toutes les questions relatives aux établissements ou organismes suivants :

Etablissements publics territoriaux :

- Centre d'information, de formation et d'animation de la jeunesse (C.I.F.A.J.) ;
- Office territorial d'équipements sportifs et socio-éducatifs (O.T.E.S.S.E.).

Autres établissements ou organismes privés :

- Comité territorial olympique et sportif ;
- Comité territorial de la jeunesse.

Art. 7.— Le ministre de la jeunesse, des sports et de l'éducation populaire est chargé de l'exécution du présent arrêté qui abroge l'arrêté n° 625 PR du 9 avril 1991 et qui sera publié au *Journal officiel* de la Polynésie française.

Fait à Papeete, le 12 septembre 1991.
Gaston FLOSSE.

Par le Président du gouvernement du territoire :
*Le ministre de la jeunesse, des sports
et de l'éducation populaire,*
Toni HIRO.

Par arrêté n° 962 CM du 6 septembre 1991.— La perception du droit de douane et du droit fiscal d'entrée est provisoirement suspendue pour les matériaux cités ci-dessous et importés par l'entreprise dénommée S.A.R.L. Tahiti Offshore Strongall, répertoriée sous le numéro Tahiti : 186718.

Les matériaux dont il s'agit sont les suivants :

Libellé	Nomenclature douanière
- Colles	35.06.91.10 à 35.06.99.90
- Catalyseur (liant)	38.23.90.90
- Polyuréthane	39.09.50.00
- Revêtement en autres matières plastiques	39.18.90.00
- Autres plaques en matières plastiques	39.20
- Contreplaqué marine	44.12
- Tissu synthétique	55.15.19.00
- Profils alu	76.04
- Fils en alu	76.05
- Tôle alu	76.06
- Tube alu	76.08
- Autres ouvrages en alu (vis, boulons, écrous...)	76.16
- Poussières de zinc	79.03.90.00

L'entreprise bénéficiaire de la mesure s'engage à respecter les dispositions de la délibération n° 88-122 AT du 30 septembre 1988 modifiée, à pratiquer une politique de prix concurrentiels et à promouvoir le plein emploi.

Le présent arrêté prend effet à compter du 28 décembre 1990.

Par arrêté n° 963 CM du 6 septembre 1991.— La perception du droit de douane et du droit fiscal d'entrée est provisoirement suspendue pour les matériaux cités ci-dessous et importés par l'entreprise dénommée Limonaderie Singapour, répertoriée sous le numéro Tahiti : 023051.

Les matériaux dont il s'agit sont les suivants :

Libellé	Nomenclature douanière
- Etiquettes rétractables en plastique Autres ouvrages publicitaires	49.11.10.90

L'entreprise bénéficiaire de la mesure s'engage à respecter les dispositions de la délibération n° 88-122 AT du 30 septembre 1988 modifiée, à pratiquer une politique de prix concurrentiels et à promouvoir le plein emploi.

Le présent arrêté prend effet à compter du 17 décembre 1990.

Par arrêté n° 964 CM du 6 septembre 1991.— La perception du droit de douane et du droit fiscal d'entrée est provisoirement suspendue pour les matériaux cités ci-dessous et importés par l'entreprise dénommée S.A.R.L. Blues Alu Tahiti, répertoriée sous le numéro T.A.H.I.T.I. : 166363.

Les matériaux dont il s'agit sont les suivants :

Libellé	Nomenclature douanière
- Mastics	32.14
- Glace en plaques ou en feuilles	70.05
- Verre de sécurité	70.07
- Miroirs	70.09

L'entreprise bénéficiaire de la mesure s'engage à respecter les dispositions de la délibération n° 88-122 AT du 30 septembre 1988 modifiée, à pratiquer une politique de prix concurrentiels et à promouvoir le plein emploi.

Le présent arrêté prend effet à compter du 30 avril 1991.

Par arrêté n° 965 CM du 6 septembre 1991.— Le tableau de l'article 2 de l'arrêté n° 1076 CM du 15 septembre 1989 portant suspension de la perception du droit de douane et du droit fiscal d'entrée applicables à certains matériaux importés par la S.A.R.L. Polyplast est modifié comme suit :

Libellé	Nomenclature douanière
- Plaques de polyéthylène	39.20
- Garnitures pour meuble	39.26.30

Le reste sans changement.

Par arrêté n° 966 CM du 6 septembre 1991.— La perception du droit de douane et du droit fiscal d'entrée est provisoirement suspendue pour les matériaux cités ci-dessous et importés par l'entreprise dénommée S.A.R.L. Charcuterie du Pacifique, répertoriée sous le numéro T.A.H.I.T.I. : 185884.

Les matériaux dont il s'agit sont les suivants :

Libellé : Sel de salaison, sel nitrite
Nomenclature douanière : 38.23.90.90

L'entreprise bénéficiaire de la mesure s'engage à respecter les dispositions de la délibération n° 88-122 AT du 30 septembre 1988 modifiée, à pratiquer une politique de prix concurrentiels et à promouvoir le plein emploi.

Le présent arrêté prend effet à compter du 25 juin 1991.

Par arrêté n° 967 CM du 6 septembre 1991.— Le tableau de l'article 2 de l'arrêté n° 572 CM du 2 mai 1989 portant suspension de la perception du droit de douane et du droit fiscal d'entrée applicables à certains matériaux importés par la S.A.R.L. Batipol est modifié comme suit :

Libellé	Nomenclature douanière
- Matériaux du	39.20
- Autres ouvrages en matière plastique	39.26.30
- Matières à tresser en matières végétales	46.01.91.00
- Cordons	56.07
- Profilés en fer	72.16
- Tubes et barres en fer	73.04
- Chaîne en fer	73.15
- Ressorts	73.20
- Rails alu	76.04
- Tubes alu	76.08
- Autres ouvrages en alu	76.16
- Serrures	83.01
- Tringlerie	83.02
- Poulics	83.84
- Moteurs électriques	85.01
- Boîtiers électriques	85.36

Le reste sans changement.

Par arrêté n° 968 CM du 6 septembre 1991.— La perception du droit de douane et du droit fiscal d'entrée est provisoirement suspendue pour les matériaux cités ci-dessous et importés par l'entreprise dénommée S.N.C. Somalu, répertoriée sous le numéro TAHITI : 116889.

Les matériaux dont il s'agit sont les suivants :

Libellé	Nomenclature douanière
- Produits laminés plats en fer ou en acier	72.12
- Profilés en fer ou en acier	72.16
- Ressorts et lames de ressorts, en fer ou en acier	73.20

L'entreprise bénéficiaire de la mesure s'engage à respecter les dispositions de la délibération n° 88-122 AT du 30 septembre 1988 modifiée, à pratiquer une politique de prix concurrentiels et à promouvoir le plein emploi.

Le présent arrêté prend effet à compter du 10 avril 1991.

Par arrêté n° 969 CM du 6 septembre 1991.— La perception du droit de douane et du droit fiscal d'entrée est provisoirement suspendue pour les matériaux cités ci-dessous et importés par l'entreprise dénommée S.A.R.L. Parfumerie Sachet, répertoriée sous le numéro TAHITI : 034231.

Les matériaux dont il s'agit sont les suivants :

Libellé	Nomenclature douanière
- Propylène glycol	29.05.32.00
- Liants et autres produits chimiques et produits résiduels	38.23.90.90
- Colorants dispersés et préparations à base de ces colorants	32.04.11.00
- Colles	35.06.91.10 à 35.06.99.90
- Insecticides, autres	38.08.10.90
- Plaques auto-adhésives	39.19.10.00
- Autres plaques en matière plastique	39.20.10.00 et 39.20.42.00
- Autres plaques, feuilles, pellicules, bandes et lames, en matière plastique	39.21.90.00
- Autres ouvrages en matière plastique	39.26.90.29
- Ouvrage en bois (barquettes)	44.21.90.90
- Autres ouvrages en liège naturel	45.03.90.00
- Boîtes et caisses en papier ou carton ondulé	48.19.10.00
- Boîtes et cartonnages pliants en papier ou carton non ondulé	48.19.20.90
- Autres emballages	48.19.50.00
- Plateaux, plats, gobelets et articles similaires en papier ou carton	48.23.60.00
- Autres papiers, cartons, ouate de cellulose	48.23.90.00
- Autres récipients de transport ou d'emballage en verre	70.10.90.90
- Agrafes présentées en barrettes en fer, fonte ou acier pour emballeurs	83.05.20.10
- Vaporisateurs de toilette, leurs montures et têtes de monture	96.16.10.00

L'entreprise bénéficiaire de la mesure s'engage à respecter les dispositions de la délibération n° 88-122 AT du 30 septembre 1988 modifiée, à pratiquer une politique de prix concurrentiels et à promouvoir le plein emploi.

Le présent arrêté prend effet à compter du 12 avril 1991.

Par arrêté n° 970 CM du 6 septembre 1991.— La perception du droit de douane et du droit fiscal d'entrée est provisoirement suspendue pour les matériaux cités ci-dessous et importés par l'entreprise dénommée S.A.E.M. Jus de fruits de Moorea, répertoriée sous le numéro TAHITI : 060590.

Les matériaux dont il s'agit sont les suivants :

Libellé : Boîtes à fermer par soudage ou sertissage.

Nomenclature douanière : 73.10.21.

L'entreprise bénéficiaire de la mesure s'engage à respecter les dispositions de la délibération n° 88-122 AT du 30 septembre 1988 modifiée, à pratiquer une politique de prix concurrentiels et à promouvoir le plein emploi.

Le présent arrêté prend effet à compter du 25 février 1991.

Par arrêté n° 971 CM du 6 septembre 1991.— La perception du droit de douane et du droit fiscal d'entrée est provisoirement suspendue pour les matériaux cités ci-dessous et importés par l'entreprise dénommée Arii Boutique, répertoriée sous le numéro TAHITI : 030999.

Les matériaux dont il s'agit sont les suivants :

Libellé	Nomenclature douanière
- Colorants	32.04.90.00
- Pigments	32.12.90.90
- Colle	35.06.91.10 à 35.06.99.90
- Tissus de coton	52.08.29.00
- Tissus synthétiques	55.12.91.90 et 55.13.29.90

L'entreprise bénéficiaire de la mesure s'engage à respecter les dispositions de la délibération n° 88-122 AT du 30 septembre 1988 modifiée, à pratiquer une politique de prix concurrentiels et à promouvoir le plein emploi.

Le présent arrêté prend effet à compter du 12 février 1991.

**VICE-PRESIDENCE, MINISTERE DE LA SANTE,
DE LA SOLIDARITE, DE L'HABITAT ET DE LA RECHERCHE**

Par arrêté n° 3931 VP du 6 septembre 1991.— L'arrêté n° 3635 VP du 21 août 1991 portant nomination de M. Jean-Marie Noresmat, premier surveillant de prison de 3e catégorie, 4e échelon, chef de maison d'arrêt par intérim à Taiohae, Marquises, est modifié comme suit :

"Art. 2.— En cas d'absence ou d'empêchement de M. Jean-Marie Noresmat, M. Emile Falchetto, surveillant de 4e catégorie, 6e échelon, est chargé de l'intérim des fonctions de chef de maison d'arrêt à Taiohae, Marquises."

Le reste est sans changement.

**MINISTERE DES FINANCES
ET DES REFORMES ADMINISTRATIVES**

ARRETE n° 4014 MFR du 10 septembre 1991 portant délégation de signature à Mlle Tearaitua Varet, chef du service du personnel et de la fonction publique par intérim.

Le ministre des finances et des réformes administratives,

Vu la loi n° 84-820 du 6 septembre 1984 modifiée portant statut du territoire de la Polynésie française ;

Vu l'arrêté n° 622 PR du 4 avril 1991 portant nomination du vice-président et des autres ministres du gouvernement du territoire de la Polynésie française ;

Vu l'arrêté n° 626 PR du 9 avril 1991 relatif aux attributions du ministre des finances et des réformes administratives ;

Vu la circulaire n° 8 CM du 19 octobre 1984 relative à la signature du courrier ;

Vu l'arrêté n° 948 CM du 5 septembre 1991 chargeant Mlle Varet de l'intérim des fonctions de chef du service du personnel ;

Vu l'arrêté n° 1593 MFR du 12 avril 1991 portant délégation de signature au chef du service du personnel,

Arrête :

Article 1er.— Pendant la période du 2 septembre au 16 septembre 1991 inclus, les délégations de signature consenties à Mlle Bresson, chef du service du personnel et de la fonction publique, en application de l'arrêté n° 1593 MFR susvisé, sont exercées par Mlle Tearaitua Varet, chef du service du personnel et de la fonction publique par intérim.

Art. 2.— L'arrêté n° 3589 MFR/PEL du 12 août 1991 complétant l'arrêté n° 1593 MFR du 12 avril 1991 portant délégation de signature au chef du service du personnel et de la fonction publique est abrogé.

Art. 3.— Le chef du service du personnel et de la fonction publique par intérim est chargé de l'exécution du présent arrêté qui sera publié au *Journal officiel* de la Polynésie française.

Fait à Papeete, le 10 septembre 1991.
Patrick PEAUCELLIER.

Par arrêté n° 905 PR du 10 septembre 1991.— L'arrêté n° 385 CM du 25 mars 1991 portant annulation de la tombola de l'A.S. des Piroguiers de Pirae est abrogé.

M. Edouard Maamaatuaiahutapu, président de l'A.S. des Piroguiers de Pirae, est donc autorisé à procéder au tirage de la tombola qu'il a été autorisé à organiser par arrêté n° 632 PR du 16 novembre 1987, le 7 septembre 1991. La présente tombola reste assujettie au paiement de la taxe sur le capital des loteries.

Par arrêté n° 910 PR du 11 septembre 1991.— Mlle Reia Arai, née le 22 février 1970 à Papeete, est nommée clerc assermenté à l'étude de Me Georges Constantinesco.

Avant d'entrer en fonctions, Mlle Reia Arai prêtera serment devant la cour d'appel.

Par arrêté n° 911 PR du 11 septembre 1991.— Les frais de fonctionnement de la commission de propagande électorale prévus à l'article 5 de l'arrêté n° 32 PR du 6 janvier 1991 portant fixation des tarifs maxima d'impression et d'affichage de la propagande électorale remboursée aux candidats, complété par l'arrêté n° 93 PR du 8 mars 1991 limitant à douze millions de francs le maximum de prise en charge de ces frais, seront rémunérés selon les barèmes suivants :

1°) Préparation des enveloppes destinées à l'expédition de la propagande électorale :

a - libellé manuscrit des adresses : 15 FCP par enveloppe ;
b - apposition d'étiquettes pré-imprimées : 7 FCP par enveloppe.

2°) Mise sous pli de la propagande électorale destinée aux :

a - Iles du Vent	60 FCP par enveloppe
b - Iles Sous-le-Vent	33 FCP par enveloppe
c - Iles Tuamotu-Gambier	39 FCP par enveloppe
d - Iles Marquises	15 FCP par enveloppe
e - Iles Australes	24 FCP par enveloppe

3°) Confection des colis administratifs, manutention et encadrement :

a - Tarif horaire de rémunération des personnes affectées à ces tâches :

- par heure de jour :	1.500 FCP
- majoration de 75 % par heure de nuit, de dimanche et de jours fériés, soit :	2.625 FCP

b - Rémunération forfaitaire du secrétaire de la commission et de ses collaborateurs : 400.000 FCP

Les dépenses prévues ci-dessus seront prises en charge par le budget du territoire au sous-chapitre 94110, article 69230.

**MINISTÈRE DE LA MER,
DU DÉVELOPPEMENT DES ARCHIPELS,
DES AFFAIRES DE TERRES**

Par arrêté n° 972 CM du 6 septembre 1991.— Est autorisée, au profit de la commune de Tahuata, l'affectation de la terre domaniale Taeava, PV. 180, parcelles n° 49 et n° 50, section A3, d'une superficie de 11 a 78 ca.

Tel que le tout figure sur le plan détenu par le service des domaines.

Cette affectation est destinée à régulariser l'installation du poste de secours y édifié et à la construction d'un "fare potee".

Par arrêté n° 4056 MMA du 11 septembre 1991.— A titre exceptionnel et par dérogation à l'article 2 de l'arrêté n° 830 CM du 18 juillet 1989 portant octroi d'une licence d'armateur à la S.A.R.L. Teremoana, le navire Teremoana est autorisé à desservir les îles de Apataki, Arutua, Kaukura et Toau du 1er septembre au 30 novembre 1991.

**MINISTÈRE DE L'ÉDUCATION, DE L'EMPLOI,
DE LA FORMATION PROFESSIONNELLE
ET DES LOIS DU TRAVAIL**

Par arrêté n° 913 PR du 11 septembre 1991.— Il est accordé un 2^e acompte de quatre millions de francs CP (4.000.000 FCP) au profit de l'Association polynésienne d'enseignement supérieur (A.P.E.S.) à valoir sur sa dotation prévisionnelle de l'exercice 1991.

La dépense est imputable au budget local de fonctionnement, chapitre 943, sous-chapitre 4, article 657-75 "subvention A.P.E.S.-C.N.A.M.", exercice 1991.

**MINISTÈRE DE LA QUALITÉ DE LA VIE, DE LA CULTURE,
DE L'ENVIRONNEMENT ET DES TRANSPORTS TERRESTRES**

ARRÊTE n° 3860 MCE du 3 septembre 1991 autorisant l'Ecole de formation et d'apprentissage maritime à installer et exploiter un groupe électrogène de 150 kVA (établissement de la 1^{re} classe des installations classées pour la protection de l'environnement, commune de Papeete).

Le ministre de la qualité de la vie, de la culture, de l'environnement et des transports terrestres,

Arrête :

Article 1er.— Le directeur de l'Ecole de formation et d'apprentissage maritime est autorisé à installer et exploiter un groupe électrogène de 150 kVA dans un local sis à Motu Uta, dans la commune de Papeete.

Art. 2.— *Equipements et caractéristiques*

L'installation relevant de la 1re classe, rubrique 118, alinéa 1, de la nomenclature des installations classées pour la protection de l'environnement comprendra :

- un groupe électrogène Mercedes (type OM 421) de 150 kVA avec les batteries et silencieux d'échappement ;
- une cuve journalière de 500 litres servant à l'alimentation, en installation aérienne avec cuvette de rétention.

Art. 3.— *Installations électriques*

Les installations électriques devront répondre à la norme NF C 15-100, et faire l'objet d'une attestation délivrée par le constructeur ou l'entrepreneur l'indiquant.

Art. 4.— Les installations électriques seront entretenues en bon état ; elles seront périodiquement contrôlées par un technicien ou par un organisme agréé. Les rapports de contrôle seront tenus à la disposition de l'inspection des installations classées.

*Prescriptions concernant le local technique*Art. 5.— *Construction*

Le local technique abritant le groupe électrogène ne sera pas surmonté d'étages occupés ou habités par des tiers ; ses éléments de construction présenteront les caractéristiques de réaction et de résistance au feu suivantes :

- parois coupe-feu de degré (2) heures ;
- couverture incombustible ou plancher haut coupe-feu de degré (2) deux heures ;
- porte coupe-feu de degré (1/2) une demi-heure.

Art. 6.— Le sol du local technique sera étanche et doit former une cuvette de rétention susceptible de recueillir les fuites et égouttures éventuelles.

Art. 7.— Le local sera muni de portes s'ouvrant vers l'extérieur en nombre suffisant pour permettre, en cas d'accident, l'évacuation du personnel.

L'entrée des locaux sera interdite à toute personne étrangère au service.

Art. 8.— *Ventilation*

La ventilation sera assurée (si nécessaire par un dispositif mécanique) de façon à éviter à l'intérieur du local toute stagnation de poches de gaz et de sorte qu'en aucun cas une fuite accidentelle ne puisse donner naissance à une atmosphère toxique ou explosive.

Des pièges à sons devront être ajoutés aux ouvertures des ventilations.

Art. 9.— Les conduits d'évacuation des gaz de combustion doivent être réalisés en matériaux incombustibles, être étanches et présenter un degré coupe-feu égal au degré de stabilité au feu du local.

On veillera particulièrement à l'étanchéité et à la résistance des joints.

Art. 10.— *Isolation*

L'isolation interne devra intéresser les portes métalliques et le plancher haut.

Art. 11.— *Moyens de secours*

Le local technique doit être doté de moyens d'extinction appropriés placés à l'extérieur des locaux :

- appareils à CO₂, poudre polyvalente... ;
- réserve de sable avec pelles de projection.

*Alimentation en combustible*Art. 12.— *Cuve journalière*

Des murs sépareront les locaux renfermant les appareils et tuyauteries contenant des hydrocarbures de tous les locaux occupés en permanence et de ceux qui pourraient renfermer des matières inflammables.

Art. 13.— Dans le cas d'un réservoir de carburant indépendant du groupe électrogène, les prescriptions générales relatives aux dépôts d'hydrocarbures lui sont applicables.

L'alimentation du groupe de façon gravitaire à partir du réservoir est en particulier interdite, si celle-ci n'est pas munie d'un dispositif automatique de sécurité évitant tout écoulement accidentel de liquide par siphonnage.

Art. 14.— Au réservoir journalier, sera associée une cuvette de rétention de même capacité.

Art. 15.— *Dispositions générales*

Le réservoir fixe sera construit en acier soudable et devra être fermé. Il sera incombustible, étanche, et devra présenter une résistance suffisante aux chocs accidentels. Il devra être joint au dossier, un certificat d'épreuve d'étanchéité délivré par le constructeur.

Pour le cas de cuve ancienne ou douteuse, un essai d'étanchéité sera réalisé.

Toutes les précautions devront être prises pour protéger le réservoir, accessoires et canalisations de la corrosion interne ou externe.

Art. 16.— Le matériel d'équipement du réservoir devra être conçu et monté de telle sorte qu'il ne risque pas d'être soumis à des tensions anormales en cas de dilatation, tassement du sol, etc.

Il est, en particulier, interdit d'intercaler des tuyauteries flexibles entre le réservoir et les robinets ou clapets d'arrêt, isolant ce réservoir des appareils d'utilisation.

Article 17.— Le réservoir devra être équipé d'un dispositif de jaugeage permettant de connaître, à tout moment, le volume du liquide contenu ou admissible avant tout remplissage.

Le jaugeage est interdit pendant l'approvisionnement du réservoir.

Art. 18.— *Protection contre les nuisances sonores*

L'installation sera construite, équipée et exploitée de façon que son fonctionnement ne puisse être à l'origine de bruits suspects ou vibrations anormales, susceptibles de compromettre la santé ou la sécurité du voisinage ou constituer une gêne pour sa tranquillité.

En particulier, tout moteur, tout transformateur, tout appareil mécanique, ventilateur, transmission, machine, etc., sera installé et aménagé de telle sorte que son fonctionnement ne puisse être de nature à compromettre la santé, la sécurité ou la tranquillité du voisinage par un bruit excessif ou par des trépidations anormales.

Le bruit mesuré en tout point de la limite de propriété ne devra pas dépasser :

— <i>les jours ouvrables :</i>	
- de 7 h à 21 h	70 dB (A)
- de 6 h à 7 h et de 21 h à 22 h	65 dB (A)
- de 22 h à 6 h	60 dB (A)
— <i>les dimanches et jours fériés :</i>	
- de 6 h à 22 h	60 dB (A)
- de 22 h à 6 h	55 dB (A)
— <i>urgence :</i>	3 dB (A)

L'inspection des installations classées peut demander que des contrôles de la situation acoustique soient effectués par un organisme ou une personne qualifiée dont le choix sera soumis à son approbation. Les frais seront supportés par l'exploitant.

L'inspecteur des installations classées peut demander à l'exploitant de procéder à une surveillance périodique de l'émission sonore en limite de propriété de l'installation classée. Les résultats des mesures seront tenus à la disposition de l'inspecteur des installations classées.

Art. 19.— L'usage de tout appareil de communication par voie acoustique (sirènes, avertisseurs, haut-parleurs, etc.) gênants pour le voisinage est interdit, sauf si leur emploi est exceptionnel et réservé à la prévention ou au signalement d'incidents graves ou d'accidents.

Art. 20.— *Prévention contre les nuisances sur l'environnement*

Il est interdit d'émettre dans l'atmosphère des fumées épaisses, des buées, des suies, des poussières ou des gaz odorants, toxiques ou corrosifs, susceptibles d'incommoder le voisinage, de nuire à la santé ou à la sécurité publiques.

Art. 21.— Dans la mesure où les appareils utiliseront de l'eau (eau de refroidissement, etc.), celle-ci devra être évacuée conformément aux prescriptions en vigueur concernant les rejets d'effluents des installations classées.

Prescriptions administratives

Art. 22.— La présente autorisation ne vaut permis des travaux immobiliers (permis de construire) ou d'occupation du domaine public.

Elle deviendra caduque si l'établissement n'est pas mis en fonctionnement dans un délai de trois (3) années à compter de sa notification.

Art. 23.— Des prescriptions complémentaires pourront à tout moment être imposées à l'exploitant dans les conditions fixées par le code de l'aménagement de la Polynésie française.

Prescriptions générales

Art. 24.— L'établissement sera implanté et exploité conformément aux plans joints à la demande d'autorisation.

Toute modification de ces plans devra, avant réalisation, faire l'objet d'une déclaration au service administratif compétent.

Art. 25.— Toutes dispositions seront prises pour qu'il ne puisse y avoir en cas d'accident tel que rupture de récipient, déversement direct des matières dangereuses ou insalubres vers le réseau d'assainissement ou les milieux naturels.

Pour leur évacuation ou élimination, l'exploitant se conformera aux prescriptions de l'article 26 du présent arrêté.

D'une manière générale, le fonctionnement des installations ne devra pas être à l'origine d'une pollution des eaux de surface ou profondes.

Art. 26.— L'enlèvement ou l'élimination des déchets industriels, matières dangereuses ou insalubres, produits ou huiles usés ne pourra être effectué qu'après autorisation de l'inspecteur des installations classées. L'exploitant ayant préalablement communiqué par écrit à l'inspection des installations classées, la nature, la quantité et la destination des déchets, matières, produits ou huiles à enlever ou éliminer.

Art. 27.— L'inspecteur des installations classées est chargé du contrôle de l'établissement autorisé.

Art. 28.— Le délégué à l'environnement est chargé de l'exécution du présent arrêté qui sera publié au *Journal officiel* de la Polynésie française et notifié à l'intéressé.

Fait à Papeete, le 3 septembre 1991.
Pierre DEHORS.

Par arrêté n° 974 CM du 10 septembre 1991.— Est approuvée et rendue exécutoire la délibération n° 2-91 ITC du 9 juillet 1991 du conseil d'administration de l'Institut territorial de la consommation portant adoption du rapport d'activité de la directrice par intérim pour l'année 1990.

Par arrêté n° 975 CM du 10 septembre 1991.— Est approuvée et rendue exécutoire la délibération n° 3-91 ITC du 9 juillet 1991 du conseil d'administration de l'Institut territorial de la consommation portant adoption du compte financier de l'exercice 1990.

Par arrêté n° 976 CM du 10 septembre 1991. — Est approuvée et rendue exécutoire la délibération n° 4-91 ITC du 9 juillet 1991 du conseil d'administration de l'Institut territorial de la consommation portant adoption de l'affectation de l'exercice 1990.

Par arrêté n° 977 CM du 10 septembre 1991. — Est approuvée et rendue exécutoire la délibération n° 5-91 ITC du 9 juillet 1991 du conseil d'administration de l'Institut territorial de la consommation allouant à Mlle Nathalie Rocuet, directrice par intérim, une indemnité compensatrice de congés payés.

ACTES PUBLIES A TITRE D'INFORMATION

ACTES DU POUVOIR CENTRAL

AVIS de concours pour le recrutement d'agents de recouvrement des services extérieurs du Trésor (femmes et hommes).

Deux concours sont organisés par la direction de la comptabilité publique pour le recrutement d'agents de recouvrement des services extérieurs du Trésor (femmes et hommes).

1. Conditions d'admission à concourir

Outre les conditions générales requises pour l'accès aux emplois publics de l'Etat (nationalité française, aptitude physique, etc.), les candidats doivent remplir les conditions particulières suivantes :

a) Concours externe, ouvert aux candidats des deux sexes justifiant de certains titres ou diplômes :

1° Etre âgé de moins de quarante-cinq ans au 1er janvier 1992.

Cette limite d'âge n'est pas opposable aux mères de famille de trois enfants et à certaines catégories de candidats dans les conditions prévues par les textes législatifs et réglementaires (veuves, mères de famille, femmes divorcées, mères célibataires, travailleurs handicapés, sportifs de haut niveau).

En outre, la limite d'âge est reculée :

- pour tous les candidats, d'un an par enfant ou par personne handicapée à charge ou par enfant élevé pendant neuf ans jusqu'à sa seizième année ;
- pour tous les candidats ayant accompli leurs obligations au regard du service national, d'un temps égal à celui passé effectivement dans le service national actif ;
- dans les conditions prévues par les textes législatifs et réglementaires en faveur de certaines catégories de candidats (veuves, mères célibataires, anciens militaires, personnes n'ayant plus la qualité de travailleur handicapé, etc.).

2° Etre titulaire du brevet des collèges, du brevet du premier cycle du second degré ou d'un titre ou diplôme admis en équivalence par arrêté interministériel.

La condition de diplôme n'est pas opposable aux mères d'au moins trois enfants.

b) Concours interne, ouvert aux fonctionnaires ayant accompli une certaine durée de services :

- être agent titulaire, auxiliaire temporaire ou contractuel des services du Trésor et compter, au 1er janvier 1992, une année au moins de services effectifs dans les services extérieurs du Trésor ;
- la limite d'âge supérieure prévue par le statut particulier pour le recrutement par la voie d'un concours interne a été supprimée par l'article 1er du décret n° 90-709 du 1er août 1990, paru au *Journal officiel* du 11 août 1990.

2. Nombre de postes offerts

Concours externe : 1.076 ;
Concours interne : 120.

A ces contingents pourront s'ajouter tout ou partie des postes destinés aux bénéficiaires de la législation relative aux emplois réservés et non pourvus par cette voie.

Les nominations à l'emploi d'agent de recouvrement sont susceptibles de s'échelonner au fur et à mesure de l'ouverture des vacances à compter de la date de proclamation des résultats.

3. Dates des épreuves

Epreuve d'admissibilité : 7 janvier 1992 ;
Epreuve d'admission : 7 avril 1992.

4. Date limite de dépôt des candidatures

1er octobre 1991.

5. Centres d'examen

Des centres d'examen sont ouverts sur tout le territoire.

6. Organisation du concours et programme des épreuves

L'arrêté du 7 décembre 1973 (*Journal officiel* du 15 décembre 1973), modifié par l'arrêté du 8 juin 1979 (*Journal officiel* du 17 juin 1979), a fixé les conditions d'organisation des concours ; la nature et le programme des épreuves sont définis par l'arrêté du 12 février 1985 (*Journal officiel* du 20 février 1985), modifié par le décret n° 86-441 du 14 mars 1986 (*Journal officiel* du 16 mars 1986), et les arrêtés du 25 février 1987 (*Journal officiel* du 4 mars 1987) et du 7 juin 1988 (*Journal officiel* du 15 juin 1988).

L'arrêté du 20 mars 1984 (*Journal officiel* du 24 mars 1984) a fixé la liste des titres ou diplômes permettant l'accès aux concours externes.

7. Services auxquels doivent s'adresser les candidats

Pour tous renseignements complémentaires, les candidats peuvent s'adresser au trésorier-payeur général de leur département et, pour Paris, au receveur général des finances, trésorier-payeur général de la région Ile-de-France, 19, rue Scribe, 75436 PARIS CEDEX 09, ou au payeur général du Trésor, 16-18, rue Notre-Dame-des-Victoires, 75097 PARIS CEDEX 02.

Ils peuvent également consulter le Minitel : 36-16, code TRESOR.

ACTES DES AUTORITES TERRITORIALES

AVIS OFFICIELS

ORDONNANCE D'EXPROPRIATION N° 383

Nous, Luc Compain, président du tribunal de première instance de Papeete,

Vu le décret du 5 novembre 1936 réglementant l'expropriation pour cause d'utilité publique dans le territoire ;

Vu la délibération n° 90-41 AT du 8 mars 1990 ordonnant une enquête administrative préalable à la déclaration d'utilité publique de l'aménagement de l'aérodrome de Kaukura (archipel des Tuamotu), à la classe D2 et ordonnant le dépôt et la publication des plans parcellaires des terrains nécessaires à l'extension de cet aérodrome ;

Vu la délibération n° 89-30 AT du 20 avril 1989 fixant les règles applicables aux mesures administratives relatives à l'expropriation pour cause d'utilité publique ;

Vu la délibération n° 89-94 AT du 26 juin 1989 portant modification de certaines dispositions de la délibération n° 89-30 AT du 20 avril 1989 fixant les règles applicables aux mesures administratives relatives à l'expropriation pour cause d'utilité publique ;

Vu l'arrêté n° 223 CM du 16 février 1990 soumettant un projet de délibération à l'assemblée territoriale de la Polynésie française ;

Vu l'arrêté n° 351 CM du 3 avril 1990 ordonnant une enquête administrative préalable à la déclaration d'utilité publique concernant l'aménagement de l'aérodrome de Takapoto (archipel des Tuamotu), à la classe D2 ;

Vu l'arrêté n° 352 CM du 3 avril 1990 ordonnant le dépôt et la publication des plans parcellaires des terrains nécessaires à la réalisation de ces travaux ;

Vu l'arrêté n° 1344 CM du 7 décembre 1990 déclarant d'utilité publique les travaux d'extension de l'aérodrome de Kaukura et cessibles immédiatement les parcelles de terres nécessaires à leur exécution ;

Vu les pièces du dossier, à savoir :

- les certificats d'affichage dans la commune de Kaukura ;
- le registre de déclaration relatif à l'enquête préalable ;
- le registre d'enquête parcellaire ;
- le procès-verbal de la commission d'enquête ;
- les plans et l'état parcellaire.

Vu la requête qui précède ;

Attendu que toutes les formalités prescrites par le décret du 5 novembre 1936 susvisé ont été remplies ;

Déclarons expropriées pour cause d'utilité publique au profit du territoire les parcelles de terres nécessaires à l'aménagement de l'aérodrome de Kaukura (archipel des Tuamotu) à la classe D2 et envoyons celui-ci en possession des parcelles telles qu'elles sont désignées au tableau ci-après, à charge par lui de se conformer aux dispositions des articles 46, 47 et 48 du décret du 5 novembre 1936.

Fait à Papeete, le 7 mai 1991.

N° de la parcelle	Désignation des terres	Superficie à acquérir	Noms des propriétaires tels qu'ils ont été relevés par l'expropriant
Section A2 265	Taviriviri 3	1 ha 14 a 83 ca	Tehina a Pou, Terai a Nui, Teura a Teumu
267	Taviriviri 3	0 ha 37 a 95 ca	Tehina a Pou, Terai a Nui, Teura a Teumu
Section A3 269	Mauru 8	0 ha 43 a 42 ca	Rai a Tane, Rehua a Tane, Teio a Tane, Tepori a Tane, Terouru a Tane, Marai a Teapakura
272	Mauru 5	0 ha 96 a 90 ca	Mlle Hararii Hau Taueva a Heiau
274	Mauru 4	0 ha 8 a 4 ca	Mapu a Reia
276	Mauru 1	0 ha 62 a 16 ca	Temarama a Tetuirere
278	Tupetue 2	0 ha 30 a 53 ca	Puraga a Raea
280	Tupetue 1	1 ha 25 a 80 ca	Tehaamana Dexter, Ayants droit de Mme Temehau Marae, épouse Tupana
281	Mauru 7	0 ha 51 a 70 ca	Vairae a Tane, Tane a Tetarararu
282	Mauru 3	0 ha 27 a 25 ca	Piritake a Tefatai
283	Mauru 2	0 ha 22 a 95 ca	Tuterehia a Teiva
284	Taviriviri 4	1 ha 14 a 43 ca	Reva a Ahupu
285	Tapahuru 2	2 ha 63 a 0 ca	Rai a Tane, Rehua a Tane, Teio a Tane, Tepori a Tane, Terouru a Tane, Marai a Teapakura
287	Teapacaro 2	0 ha 8 a 60 ca	Rai a Tane, Rehua a Tane, Teio a Tane, Tepori a Tane, Terouru a Tane, Marai a Teapakura

SERVICE DES DOUANES**COURS DES CHANGES**

pour l'application des droits et taxes de douane
(Arrêté n° 2224 D du 9 septembre 1961)

(Période du 19 septembre 1991 au 2 octobre 1991 inclus)

PAYS	DEVICES	Cours en francs Pacifique
Allemagne fédérale.....	1 deutsche Mark	62,09
Australie.....	1 dollar	83,01
Autriche.....	1 schilling	8,81
Belgique.....	1 franc belge	3,01
Canada.....	1 dollar canadien	91,40
Danemark.....	1 couronne danoise	16,05
Espagne.....	1 peseta	0,98
Etats-Unis d'Amérique....	1 dollar US	103,88
Fidji.....	1 dollar	70,90
Grande-Bretagne.....	1 livre sterling	180,81
Hong Kong.....	1 dollar	13,41
Italie.....	100 livres	8,28
Japon.....	100 yens	77,81
Norvège.....	1 couronne norvég.	15,82
Nouvelle-Zélande.....	1 dollar	61,18
Pays-Bas.....	1 florin	55,09
Portugal.....	1 escudo	0,72
Singapour.....	1 dollar	61,19
Suède.....	1 couronne suédoise	17,03
Suisse.....	1 franc suisse	71,03

SERVICE DES DOMAINES ET DE L'ENREGISTREMENT

**CURATELLE
AUX SUCCESSIONS ET BIENS VACANTS
N° 468 ENR.**

Il est donné avis de recherche des héritiers de M. Tihoti a Reo, M. Mooroa a Tetuaenohoterai, et de Machaa a Tetuaenohoterai, lesquels sont invités à se faire connaître au service de l'enregistrement à Fare Ute.

Fait à Papeete, le 12 septembre 1991.
L'adjoint au chef de service,
Th. CERAN-JERUSALEM.

PARTIE NON OFFICIELLE**ANNONCES JUDICIAIRES ET LEGALES**

Etude de Me Marcel LEJEUNE, notaire à Papeete

Suivant acte reçu par Me Marcel LEJEUNE, notaire à Papeete, les 21, 26 et 27 août 1991, enregistré à Papeete le 29 août 1991, folio 47, bordereau 1335/2,

La société MAO et Cie, S.N.C. au capital de 500.000 francs CFP, dont le siège est à Papeete, quartier PAOFAI, immatriculée au R.C.S. de Papeete sous le n° 436 B, a vendu à la société SERMOBIL DISTRIBUTION, S.A.R.L. au capital de 150.000.000 francs CFP, dont le siège est à Papeete, Fare Ute, immatriculée au R.C.S. de Papeete sous le n° 2648 B,

Un fonds de commerce de distribution de carburant et de gaz, et de station-service, exploité à Papeete, quartier PAOFAI, dénommé "Station Mobil Paofai",

Moyennant le prix de dix millions de francs CFP (10.000.000).

L'entrée en jouissance a été fixée au 7 août 1991.

Les oppositions, s'il y a lieu, seront reçues en l'étude de Me Marcel LEJEUNE où domicile a été élu à cet effet, et, pour être valables, devront être faites par exploit d'huissier, au plus tard dans les dix jours de la présente et dernière insertion.

Pour deuxième insertion,
Me LEJEUNE.

Etude de Me Marcel LEJEUNE, notaire à Papeete

**SOCIETE INDUSTRIELLE DES BETONS CONTROLES
S.I.B.C.O.**

Société à responsabilité limitée au capital de 30.000.000 F CFP
Siège social : Punaauia, Zone Industrielle de la Basse-Punaruu
R.C.S. : Papeete n° 2670-B

Il résulte de la délibération de l'assemblée générale extraordinaire en date du 12 septembre 1991, du certificat de dépôt des fonds délivré le 11 septembre 1991 par la Banque de Polynésie, de l'arrêté de comptes des dettes de la société établi par la gérance à la date du 12 septembre 1991, que le capital de la société a été augmenté de trente millions de francs CFP pour le porter de 30.000.000 F CFP à 60.000.000 F CFP, par création de 3.000 parts nouvelles de 10.000 F CFP chacune, qui ont été entièrement souscrites et intégralement libérées.

ANCIENNE MENTION*Capital social :*

Le capital social est fixé à la somme de 30.000.000 F CFP et divisé en 3.000 parts de 10.000 F CFP chacune de valeur nominale, entièrement libérées.

NOUVELLE MENTION*Capital social :*

Le capital social est fixé à la somme de 60.000.000 F CFP et divisé en 6.000 parts de 10.000 F CFP chacune, entièrement libérées, numérotées de 1 à 6.000.

Pour insertion,
Me Lejeune, notaire.

Etude de Maîtres GIRARD, GIRARD-GOUPIL et LEOU
Avocats

D'une requête datée du 9 septembre 1991, il appert que M. Albert AMAR, commerçant, et son épouse Mme Danièle

Pierrette Bernadette COICAUD, sans profession, demeurant ensemble à PUNAAUIA, P.K. 14,500, côté mer (B.P. 21674 PAPEETE), ont sollicité du Tribunal Civil de première instance de PAPEETE l'homologation du régime de séparation de biens qu'ils sont convenus d'adopter selon acte reçu par Maîtres SOLARI et BRUGGMANN, notaires à PAPEETE, le 1er août 1991.

Pour extrait,
Claude GIRARD.

MINERVE CORAIL POLYNESIE

Association régie par la loi du 1er juillet 1901

Siège social : PAPEETE - Immeuble Donald, rue Jeanne-d'Arc

Les membres de l'Association MINERVE CORAIL POLYNESIE, réunis en assemblée générale le 5 juillet 1991, ont décidé la dissolution anticipée de ladite Association à compter de cette même date.

Le siège de la liquidation a été fixé à PAPEETE, Immeuble Le Bougainville, boulevard Pomare.

Liquidateur : M. Patrick MAHIEUX, administrateur judiciaire, demeurant à PAPEETE, boulevard Pomare, B.P. 21213.

Pour avis,
Le liquidateur.

TANG IMPORT

E.U.R.L. au capital de 1.000.000 F CFP

Siège social : Centre commercial Heiri, P.K. 6,500.

Je soussigné, TANG Noël, né le 25 décembre 1959 à Papeete, de nationalité française, ai établi, ainsi qu'il suit, les statuts d'une société à responsabilité limitée qu'elle a décidé de constituer seule ainsi que le lui permet la loi n° 85-697 du 11 juillet 1985.

TITRE II

FORME - OBJET - DENOMINATION SOCIALE - SIEGE SOCIAL - DUREE

Article 1 - FORME : Il est créé unilatéralement une société à responsabilité limitée régie par les dispositions législatives et réglementaires en vigueur et à venir, ainsi que par les présentes.

Article 2 - OBJET : La société a pour objet, tant en Polynésie française qu'en France ou à l'étranger :

- d'importer des marchandises diverses,
- de vendre et distribuer,
- et plus généralement, toutes opérations, de quelque nature qu'elles soient, juridiques, économiques et financières, civiles et commerciales, se rattachant à l'objet sus-indiqué ou à tous autres objets similaires ou annexes, de nature à favoriser, directement ou indirectement, le but poursuivi par la société, son extension ou son développement.

Article 3 - DENOMINATION SOCIALE : La société a pour dénomination sociale : TANG IMPORT.

Article 4 - SIEGE SOCIAL : Le siège social est situé au Centre commercial Heiri, P.K. 6,500.

Article 5 - DUREE : La société est constituée pour une durée de 99 ans à compter de la date de son immatriculation au registre du commerce et des sociétés, sauf dissolution anticipée ou prorogation.

ETAT DES INSCRIPTIONS REÇUES AU REGISTRE DU COMMERCE DE PAPEETE PENDANT LE MOIS D'AOUT 1991

N° 18.925-A	du 1er	Nyssen Alain
N° 18.926-A	du 2	Roug Evelyne
N° 18.927-A	du 2	Paoni Eugénie Averii
N° 18.928-A	du 2	Siu Hugues
N° 18.929-A	du 2	Chan Jean-Paul
N° 18.930-A	du 2	Bartos Etienne
N° 18.931-A	du 2	Wong Sang Annick Louise
N° 18.932-A	du 2	Turci Claude Charles
N° 18.933-A	du 2	Marot Alain Georges
N° 18.934-A	du 2	Kapu Voltaire
N° 18.934-A bis	du 5	Deane Alexandre
N° 18.935-A	du 5	Maoni Laphie
N° 18.936-A	du 5	Yu Laurent Terii
N° 18.937-A	du 5	Flores Charles Tanihia
N° 18.938-A	du 6	Finat Valéry
N° 18.939-A	du 6	Sitruk Richard
N° 18.940-A	du 6	Bellemère Jean Lionel
N° 18.941-A	du 6	Morisset-Bouchard Evelyne
N° 18.942-A	du 7	Rima Taronia
N° 18.943-A	du 7	Autai Tuteura
N° 18.944-A	du 7	Moreau Frédéric Pierre
N° 18.945-A	du 8	Maueau épouse Maru Marcelle Hélène
N° 18.946-A	du 8	Chin Foo Rosina
N° 18.947-A	du 8	Richmond Benjamin
N° 18.948-A	du 8	Arakion Demy Teragi
N° 18.949-A	du 9	Tohoetiaatua épouse Tevenino Marie-Ange
N° 18.950-A	du 9	Tuteamaru Noelline
N° 18.951-A	du 10	Takotua Tuamea
N° 18.952-A	du 12	Laborie Philippe Paul
N° 18.953-A	du 12	Rataro Patrick
N° 18.954-A	du 12	Taieb Yvanna
N° 18.955-A	du 12	Calatrava Guy
N° 18.956-A	du 19	Altheimer Brigitte.Gilberte Yolande
N° 18.957-A	du 19	Basso épouse Grangeot Béatrice Rose-Marie
N° 18.958-A	du 19	Guenin Ghislain
N° 18.959-A	du 19	Raoux Claude, Henri, Moana
N° 18.960-A	du 20	Chung Marcelino
N° 18.961-A	du 20	Bonno Alain Hardy
N° 18.962-A	du 20	Chan épouse Tehuiotoa Julie Teipoteuiarama
N° 18.963-A	du 20	Touniou Gilbert
N° 18.964-A	du 21	Gavaldon Harry Teiva
N° 18.965-A	du 21	Tetihia Hoputai
N° 18.966-A	du 21	Mamatui Philippe Renato
N° 18.967-A	du 21	Teiho Tutururai
N° 18.968-A	du 23	Secretan épouse Terrier Fabienne Monique
N° 18.969-A	du 23	Aguillon Florian
N° 18.970-A	du 23	Debroise André Dominique Paul
N° 18.971-A	du 23	Kieon Marcelle Terika

N° 18.972-A	du 23	Myre Rosan Eloi
N° 18.973-A	du 23	Tehau Auguste
N° 18.974-A	du 23	Teikitohe Patrice
N° 18.975-A	du 26	Haumani Christine
N° 18.976-A	du 26	Parker Milton
N° 18.977-A	du 26	Haoatai Ernest
N° 18.978-A	du 26	Maiti Faahira
N° 18.979-A	du 27	Krause Auguste
N° 18.980-A	du 27	Ozbolt Miroslav
N° 18.981-A	du 27	Bruneau Louise Adélaïde
N° 18.982-A	du 27	Kohumoetini Michel Bruno
N° 18.983-A	du 27	Lishen Fabienne
N° 18.984-A	du 27	Kwang A Hi
N° 18.985-A	du 28	Hery Ludovic
N° 18.986-A	du 29	Marchive Jean-Philippe
N° 18.987-A	du 29	Teriinohopuaiteraï Heifara
N° 18.987-A bis	du 29	Hagel Haydee Maggie
N° 18.988-A	du 29	Sorbes Marie-Laure
N° 18.989-A	du 30	Teriitaohia Auguste
N° 18.990-A	du 30	Ganahoa Tepava
N° 18.991-A	du 30	Strajnar Alain Charles

Inscriptions de sociétés

N° 4.254-B	du 2	E.U.R.L. "Zobler"
N° 4.255-B	du 5	S.A.R.L. "Kinny Music"
N° 4.256-C	du 5	S.C.A. "Vaimea Perles"
N° 4.257-C	du 6	S.C.P. "Aotearoa"
N° 4.258-B	du 7	S.A.R.L. "Poly Elec"
N° 4.259-B	du 19	S.A.R.L. "S.O.S. Agrégats"
N° 4.260-C	du 19	S.C.I. "Gauguin's Pearl"
N° 4.261-B	du 20	S.N.C. "Di Luccio-Louis et Cie" dénommée "S.P.L."
N° 4.262-C	du 21	"Fare Toarotu Rahi"
N° 4.263-B	du 23	S.A.R.L. "Grain d'or"
N° 4.264-B	du 23	S.A.R.L. "Océan Coiffure"
N° 4.265-B	du 23	S.A.R.L. "Tech Line"
N° 4.266-B	du 26	E.U.R.L. "Jordache"
N° 4.267-C	du 27	S.C.I. "Sercal"
N° 4.268-B	du 27	E.U.R.L. "Vita Industrie"
N° 4.269-B	du 27	S.A.R.L. "Malgloire"
N° 4.270-C	du 27	S.C.I. "Fare Vainui et Steph"
N° 4.271-C	du 30	S.C.A. "Teuputamanu perles"

Radiation de sociétés

N° 2.144-B	du 27	S.A.R.L. "Société commerciale de Tiahura"
------------	-------	---

Radiation de personnes physiques

N° 13.764-A	du 1er	Le Doare Frédéric
N° 17.002-A	du 1er	Millaseau Bruno
N° 15.640-A	du 1er	Tearoha Isaia
N° 18.826-A	du 1er	Liou Tem Kouï Marcelle
N° 9.408-A	du 2	Ad Kian Chan
N° 802-A	du 2	Kapu Voltaire
N° 18.610-A	du 2	Teniaro Bernadette
N° 9.806-A	du 5	Bion Gérard
N° 18.124-A	du 5	Maiarii Tetuanui
N° 16.390-A	du 5	Temarii Tearereao
N° 13.162-A	du 5	Wong Christine

N° 18.228-A	du 6	Temanaha Malcon Temeehu
N° 13.399-A	du 6	Auger Evelyne épouse Chevillon
N° 18.357-A	du 8	Flohr Edwin
N° 10.807-A	du 8	Terorotua Temaega
N° 18.446-A	du 12	Papaura Célestine
N° 17.001-A	du 19	Mamatui Agnès
N° 17.264-A	du 19	Rupea Arsène
N° 17.993-A	du 19	Tehuritaua Taaroa
N° 18.134-A	du 19	You Sin Am Cho Ilona
N° 18.011-A	du 20	Taoata Ginette épouse Sam Yiou
N° 15.600-A	du 21	Teihotaata Viri
N° 12.796-A	du 21	Cheng Tang Kivai Vaiki
N° 15.493-A	du 23	Daniel épouse Ariitai Besangère
N° 9.618-A	du 23	Alazraki Bernard
N° 9.276-A	du 23	Corteel Jean-Michel
N° 12.121-A	du 26	Jousset Françoise
N° 11.433-A	du 27	Taaroa Fakatoro
N° 14.922-A	du 27	Barsinas Pierre
N° 18.684-A	du 27	Benhadj Naceur Zouhair
N° 17.411-A	du 28	Comings épouse Atger Hina
N° 15.798-A	du 28	Teriivahine Rose
N° 14.886-A	du 30	Ioane Constance
N° 12.356-A	du 30	Tetuaveroa Catherine

Fait à Papeete, le 10 septembre 1991.

Le greffier en chef,
Daniel SALMON.**ANNONCES DIVERSES****ASSOCIATION CULTURELLE
"TE MURIAVAI"****Extraits de statuts**

L'association TE MURIAVAI a pour but de créer des échanges, d'organiser des activités de recherche et de création artistique entre les membres, des intervenants extérieurs et autres communautés culturelles, présentes sur le territoire ou dans leur pays d'origine.

La durée de l'association est illimitée.

Son siège social est au domicile du président, et peut être transféré en tout autre lieu, après décision du conseil d'administration.

COMPOSITION DU BUREAU :

Président	:	BIRET Jean-Marie
Vice-président	:	MAMAE Franck
Secrétaire	:	BIRET Anne-Marie
Secrétaire adjointe	:	MATEHAU Betty
Trésorière	:	TEPOAITUTAHAROA Rose
Trésorière adjointe	:	LEHARTEL Moeata
Commissaire aux comptes	:	VIRASSAMY Yasmina
Responsables artistiques	:	LUCAS Thérèse DIMON Vitua MAMAE Franckie

Récépissé n° 91-1528 MFR/AA du 11 septembre 1991.

ASSOCIATION DES AMIS DE L'HOPITAL
DE AFAREAITU
AMUITAHIRAA NO TE FARE MAI AFAREAITU

Extraits de statuts

Il est fondé, entre les adhérents aux présents statuts, une association ouverte à tous qui portera la dénomination de ASSOCIATION DES AMIS DE L'HOPITAL DE AFAREAITU ou AMUITAHIRAA NO TE FARE MAI AFAREAITU.

Son siège social est à Afareaitu, B.P. 1, MOOREA.

Cette association, constituée selon la loi du 1er juillet 1901, a pour but d'entreprendre une action "socio-éducative" et culturelle dans le cadre qui lui est propre. Elle promouvoit, soutient, favorise les œuvres d'éducation sanitaire et encourage l'action de la santé au niveau de l'hôpital et au niveau de la prévention dans l'île de Moorea.

Sa durée est illimitée.

COMPOSITION DU BUREAU :

Présidente	:	WILLIAMS Aïma, Louise
Vice-présidente	:	TEIHOTU Jeanne
Secrétaire	:	REBOUL Hélène
Secrétaire adjointe	:	PAIA Michèle
Trésorier	:	LUCAS Patrice
Trésorier adjoint	:	VAN BASTOLAER Victor
Coordonnateur	:	BRIOT Claude
Assesseurs	:	MARAE Francis SCHREYER Sylviane TERIITEHAU Ida GRIHANGNE Marion

Récépissé n° 91-1531 MFR/AA du 11 septembre 1991.

ASSOCIATION SHOTOKAN KARATE CLUB

RENOUVELLEMENT DU BUREAU :

Président	:	DANIELSSON Robert
Vice-président	:	GUIARD Patrick
Secrétaire	:	DANIELSSON Heifara
Secrétaire adjointe	:	POURA Vahineroo
Trésorier	:	POURA Karl
Trésorier adjoint	:	HAREHOE Teremu

ASSOCIATION SPORTIVE
DU CENTRE UNIVERSITAIRE DE POLYNESIE
(A.S.C.U.P.)

RENOUVELLEMENT DU BUREAU :

Président	:	PERINI Antoine
1re vice-présidente	:	MARTIN-CUEVAS Christelle
2e vice-président	:	VIDAUX Xavier
Secrétaire général	:	LUCAS Raimano
Secrétaire général adjoint	:	CLARIE Olivier
Trésorier général	:	KELLY Gilbert
Trésorier général adjoint	:	PAQUIER Didier

SYNDICAT A TIA I MUA
TOMITE RARO MATAI

Extraits de statuts

Il est fondé, entre les adhérents aux présents statuts, un syndicat professionnel ayant pour titre "A TIA I MUA TOMITE RARO MATAI". Le syndicat est adhérent au syndicat "A TIA I MUA" associé à la C.F.D.T.

Le siège du syndicat des travailleurs d'entreprises professionnelles est fixé à UTUROA-RAIATEA. Il pourra être transféré en un tout autre lieu, par décision du bureau directeur, approuvée par l'assemblée générale.

La durée du syndicat est illimitée.

Le syndicat est un mouvement apolitique, non confessionnel.

Le syndicat, sans but lucratif, est constitué dans le cadre des dispositions du code du travail.

Le syndicat a pour but de rassembler ses membres en une force économique organisée, d'affirmer leurs intérêts face à ceux des entreprises, des pouvoirs publics et des assemblées, de mettre à la disposition des membres du syndicat les moyens d'information et d'éducation qui leur sont utiles, de représenter en justice les intérêts matériels et moraux des membres, de procéder à la désignation des délégués syndicaux et de représenter les travailleurs auprès des pouvoirs publics, du patronat et institutions diverses.

COMPOSITION DU BUREAU :

Secrétaire général	:	GUILLOUX CHEVALIER Albert
1er secrétaire général adjoint	:	TETUANUI Cyril
Secrétaire générale adjointe	:	LO SAM KIOU Régina
Secrétaire général adjoint	:	PRATX Hiro
Secrétaire archiviste	:	MARTY Charles
Trésorier	:	TEHEIURA Simona
Trésorier adjoint	:	BROTHERSON Emile

Récépissé de dépôt n° 1790 de la mairie de Papeete du 20 août 1991.

ASSOCIATION
"TAHITI EXPORTATION BOARD"

Extraits de statuts

Il est formé, entre les soussignés et toute autre personne adhérent aux présents statuts, une association régie par la loi du 1er juillet 1901 et par les présents statuts.

L'objet de l'association est la promotion, le soutien et le développement des exportations de la Polynésie française.

L'association prend la dénomination de TAHITI EXPORTATION BOARD.

Elle pourra, éventuellement, se faire identifier par les initiales ci-après : T.E.B.

19 Septembre 1991

JOURNAL OFFICIEL DE LA POLYNESIE FRANÇAISE

1601

Le siège de l'association est fixé à PAPEETE, rue du Docteur-Cassiau, B.P. 118.

Il pourra être transféré en tout autre lieu sur simple décision du conseil d'administration.

La durée de l'association est indéterminée, elle ne prendra fin que lorsque sa dissolution sera votée par une assemblée générale extraordinaire.

COMPOSITION DU BUREAU :

Président	:	GARBUTT Morton
Vice-présidents	:	LAUGHLIN Hugh PERE Richard POROI Tavararo
Secrétaire	:	BRIGATO Loïc
Secrétaire adjointe	:	LORILLOU Sabine
Trésorier	:	CAVE Dexter
Trésorier adjoint	:	LANGY Daniel

Récépissé n° 91-1426 MFR/AA du 27 août 1991.

SYNDICAT DES TRAVAILLEURS
DES POSTES ET TELECOMMUNICATIONS

RENOUVELLEMENT DU BUREAU :

Président	:	MANUTAHU Albert
1er vice-président	:	TANGUY Jean-Pierre
2e vice-président	:	TATARATA Moana
Secrétaire administratif	:	MAPUNA Clément
Secrétaire	:	GAULTIER Frédéric
Secrétaire adjointe	:	PATER Christelle
Trésorière	:	CHUNG Nicole
Trésorière adjointe	:	ARAI Annick
Responsable secteur	:	TAURU Petea
Contractuel	:	LEHARTEL Karl
Responsable secteur	:	ROTA Moerangi
Fonctionnaire	:	PENI Mihirei
Responsable information	:	CADOUSTEAU Germaine
Commissaires aux comptes	:	BURNS Mireille VINCENT Jean-Pierre TUJA Bob
Assesseurs	:	TEANINI Christian TIXIER Yvonnick PATER Teumere UEVA Félix

ASSOCIATION "TIAITAU"

Extraits de statuts

A compter du 25 avril 1991, il est fondé une association TIAITAU de durée illimitée entre les membres adhérant aux présents statuts, régie par la loi du 1er juillet 1901.

L'association a pour but strictement éducatif, de permettre aux jeunes de gérer leur environnement, de développer et de favoriser l'intégration des valeurs sociales, de gérer le produit du travail des jeunes, et de leur donner le sens des responsabilités.

Son siège social est à I.I.M.E., B.P. 3226 Papeete, téléphone 42.67.27 ou 43.85.60.

Il pourra être transféré par simple décision du conseil de l'association et approbation de l'assemblée générale.

COMPOSITION DU BUREAU :

Président	:	CHEVRIER Alfred
Vice-présidente	:	TETO Elisa
Secrétaire	:	MASSONNET Annie
Secrétaire adjointe	:	MAIHI Titaua
Trésorière	:	MAUIUI Vaite
Trésorière adjointe	:	CHANTEAU Eliane

Récépissé n° 91-1440 MFR/AA du 9 septembre 1991.

ASSOCIATION "TE REVA NO TE HAU"

Extraits de statuts

Sous l'égide des dispositions de la loi du 1er juillet 1901, entre les membres qui adhèrent aux présents statuts, il est formé une association qui prend le nom de "TE REVA NO TE HAU".

L'association a pour but de créer des comités de réflexion sur la vie politique, sociale, culturelle et économique de la Polynésie française, de tenir des réunions de réflexion et en faire synthèse, de publier toute communication, d'utiliser tous moyens pour informer le public du contenu de cette réflexion, et d'apporter son appui à tout ce qui peut favoriser la mise en application des conclusions du comité.

Le siège est fixé à la mairie de PUNAAUIA.

Sa durée est illimitée.

COMPOSITION DU BUREAU :

Président	:	VII Jacques
Vice-président	:	REVAULT Patrick
Secrétaire général	:	JOURDAIN Marc
Trésorier	:	LUCAS Edouard
Trésorier adjoint	:	TUMAHAI Gérard
Assesseurs	:	PEA Terahitarii MARAETEFU Charles ATENI Max TEVAHITUA Juanita TUAIRAU Moïs TINO Robert DEXTER Maire

Récépissé n° 91-1530 MFR/AA du 11 septembre 1991.

ASSOCIATION SPORTIVE HANDISPORT POLINESIA

Extraits de statuts

L'association dite "HANDISPORT POLINESIA", fondée le 23 août 1991, a pour objet la pratique de l'éducation physique et des sports adaptés aux handicaps physiques.

Sa durée est illimitée.

Elle a son siège provisoirement à l'association TAATIRAA HUMA MERO, B.P. 20777 Papeete, et pourra être transférée en tout autre endroit de l'île de Tahiti par simple décision de son conseil d'administration.

COMPOSITION DU BUREAU :

Président d'honneur	:	VERNAUDON Emile
Président	:	VANAA Lazare
Vice-président	:	CICORELLA François
Secrétaire général	:	VIRIDEAU Philippe
Secrétaire adjoint	:	BIDAUD Patrice
Trésorier général	:	TETOE Tearama
Trésorier adjoint	:	GAY Michel
Assesseurs	:	TURAI PONO Rukia VANBASTOLAER Tino

Récépissé n° 91-1533 MFR/AA du 11 septembre 1991.

ASSOCIATION ARTISANALE FARE TOO II

RENOUVELLEMENT DU BUREAU :

Présidente d'honneur	:	TOROHIHI Mareta
Présidente	:	SCHUMER Haamana
Vice-présidente	:	TETAUIRA Mareta
Secrétaire	:	VAIA Henriette
Secrétaire adjointe	:	KAUATINI Tahia
Trésorière	:	BELLAIS Raymonde
Trésorière adjointe	:	SCHUMER Norberta
Assesseurs	:	TAURAA Lazar TEHAHAI Catherine TOROHIHI Yvette TOROHIHI Anne TUAILLON Joceline

ASSOCIATION ARTISANALE
"TEFAAO"

RENOUVELLEMENT DU BUREAU :

Président d'honneur	:	ATA Armand
Présidente	:	DEXTER Germaine
Vice-président	:	ATA Edmond
Secrétaire	:	ATA Armand (fils)
Secrétaire adjointe	:	RATARO Josiane
Trésorière	:	LISSANT Gloria Teruriatua
Trésorière adjointe	:	TEVAHINEMATAURA Irène
Assesseurs	:	RATARO France KOHUMOETINI Noëla GRAND Fatima

ASSOCIATION SPORTIVE "NUKU A HOE"

Extraits de statuts

L'association dite "NUKU A HOE", fondée le 4 septembre 1991, a pour objet la pratique de la rame.

Sa durée est illimitée.

Elle a son siège à Taiohae.

COMPOSITION DU BUREAU :

Président d'honneur	:	COWAN Roger
Président	:	TEAROHA Teddy
1er vice-président	:	LEAU CHOY Armand
2e vice-président	:	TAUPOTINI Marcel
Secrétaire	:	HAITI Mariannick
Secrétaire adjointe	:	LEAU CHOY Marie-Hélène
Trésorière	:	TEHAAMOANA Louise
Trésorier adjoint	:	TAATA Louis

Récépissé n° 91-1537 MFR/AA du 13 septembre 1991.

ASSOCIATION ARTISANALE TENAHE TENAHO

RENOUVELLEMENT DU BUREAU :

Président d'honneur	:	TUORAA Teuiarai
Présidente	:	TUORAA Henriette
Vice-présidente	:	HOLMAN Mélanie
Secrétaire	:	TUORAA Esméralda
Secrétaire adjointe	:	TUORAA Noémie
Trésorière	:	TUORAA Eric
Trésorière adjointe	:	TUORAA Maeva
Assesseurs	:	TEAMO Gérald HOLMAN Alphonse

ASSOCIATION ARTISANALE VAIREIA

RENOUVELLEMENT DU BUREAU :

Présidentes d'honneur	:	GREIG Christine TINIRAU Imera TAUTU Flore
Présidente	:	TAPAO Yvette
Vice-présidente	:	VAIHO Repeta
Secrétaire	:	TAUTU Emma
Secrétaire adjointe	:	VERO Christiane
Trésorière	:	TAMAHAHE Flora
Trésorière adjointe	:	MARERE Tetu
Membres	:	TETA Cécilia TEMARII Rose VERO Hutia ARIHOHOA Terii NEUFFER Tarona TINIRAU Nina MAITERE Anna FAATI ARAU Naumi VEHIATUA Valentine EBB Eveline TEHEI Teriitehau TETUAITARA Tara TAMARA Vahine TEURA Edna TAAE Pauline FATEATA Hana TUIHANI Imelda TEURA Maria BERNIERE Laurence SOMMERS Bella MATAHUIRA Miranda

ASSOCIATION CULTURELLE
DES ISRAELITES ET SYMPATHISANTS DE POLYNESIE

RENOUVELLEMENT DU BUREAU :

Président	: TOUITOU Aimé
1er vice-président	: ALEZRAH Georges
2e vice-président	: AMOUYAL André
Secrétaire général	: ABOUCAYA Jean-Louis
Trésorier	: AMAR Jacob
Trésorier adjoint	: DRAY Alain
Talmud	: AMOUYAL David
Protocole	: ANAS Maurice

ASSOCIATION ARTISANALE
TEVAIURA

RENOUVELLEMENT DU BUREAU :

Présidente d'honneur	: TEUIRA Tila
Présidente	: TUANAA Anna
Vice-présidente	: HAAMA Tarome
Secrétaire	: TUANAA Maire
Secrétaire adjointe	: TIHOTI Agnès
Trésorière	: Veuve DEAN Patea
Trésorière adjointe	: HAAMA Hinano
Assesseurs	: TAKAOA Maihuti MARITERAGI BARFF Tom

ASSOCIATION ARTISANALE
POTII FARA

RENOUVELLEMENT DU BUREAU :

Présidente d'honneur	: FRITCH Edmée
Présidente	: TAPUTUARAI Betty
Vice-présidente	: TAURU Rosina
Secrétaire	: TETUANUI Faustine
Secrétaire adjointe	: FULLER Reva
Trésorière	: DELORS Sonia
Trésorière adjointe	: IZAL Marguerite
Assesseurs	: MAHURU Aiata KIITAPU Teroro HERVE Coco SNOW Irène

ASSOCIATION
"TE HUI TAURE'A NO PAPEETE-NUI"

Extraits de statuts

L'association dite "TE HUI TAURE'A NO PAPEETE-NUI", fondée le 30 août 1991, a pour objet de favoriser l'épanouissement des jeunes de Papeete par le développement d'activités culturelles, artistiques et sportives.

L'association met l'accent sur la formation individuelle et se propose d'apporter un encadrement approprié pour les jeunes de la ville, afin d'aider ces derniers à s'adapter à un environnement soumis à une urbanisation accélérée.

Sa durée est indéterminée.

Son siège social est fixé à PAPEETE, Sainte-Amélie, quartier DUPONT.

COMPOSITION DU BUREAU :

Président d'honneur	: BULLARD Michel
Président	: CLARK Jean-Claude
1er vice-président	: TERITEPOROUARAI Thomas
2e vice-président	: TUHOE Albéric
3e vice-présidente	: BASTIEN Manuia
4e vice-président	: UTAHIA Théodore
Secrétaire général	: BARRIER Jean-Pierre
Secrétaire générale adjointe	: MAHAA Eliane
Trésorière	: VERNAUDON Nina
Trésorière adjointe	: LIVINE Danièle
Assesseurs	: ESTALL William APUARIII Maurice TAVAE Daniel EBB Raymond SALVANAYAGAM Gérard TAAROAMEA Jean-Marie

Récépissé n° 91-1527 MFR/AA du 11 septembre 1991.

ASSOCIATION "BIENFAISANCE DE TOETOE"

RENOUVELLEMENT DU BUREAU :

Présidente d'honneur	: TEHANI Aimée
Présidente	: TEHANI Edmée
Vice-présidente	: ROBSON Hélène
Secrétaire	: ROMAIN Claudie
Secrétaire adjoint	: VIRAU Albert
Trésorier	: ROBSON Hugues (père)
Trésorier adjoint	: VIRAU Alexis
Commissaires aux comptes	: ROBSON Hérolf TERAIAMANO Gilbert
Assesseurs	: ROBSON Hugues (fils) RATARO Patrick ROBSON Léonard

ASSOCIATION
MOUVEMENT DE SOLIDARITE DES FEMMES DE ARUE
Anciennement dénommée
COMITE DES FEMMES DE TAHITI

RENOUVELLEMENT DU BUREAU :

Présidente d'honneur	: TEUIRA Claude
Présidente	: KLIMA Rosa
Vice-présidentes	: PIRITUA Johanna TIARE Andrée
Secrétaire	: FAATOA Marena
Secrétaire adjointe	: TETUAITEROI Heidi
Trésorière	: PIHATARIOE Florida
Trésorière adjointe	: CHUNG Véra
Assesseurs	: SENAC Mata PIHAATAE Nina FAIVRE Simone ESTALL Tiarere

**SYNDICAT A TIA I MUA
SECTEUR DU BATIMENT**

Extraits de statuts

Les travailleurs, travailleuses du secteur du bâtiment de Polynésie, les syndicats affiliés à A Tia I Mua de tous les secteurs du bâtiment de Polynésie, les unions de ces syndicats professionnels forment une Fédération qui prend le nom de Fédération A Tia I Mua pour les Travailleurs du Bâtiment de Polynésie. La Fédération A Tia I Mua secteur du bâtiment est ouverte à toutes personnes physiques et morales (telles que définies ci-dessus) qui acceptent d'adhérer aux présents statuts.

Sa durée est illimitée.

Le siège social de la Fédération A Tia I Mua S.B.P. se situe dans les locaux de la confédération A Tia I Mua, sise dans l'immeuble Ia Ora à Mamao, B.P. 4523 Papeete, téléphone 43.60.38.

La Fédération A Tia I Mua S.B.P. a pour but de resserrer les liens de solidarité et confraternité des travailleurs et organisations syndicales membres, d'unir tous ses composants afin de pouvoir lutter efficacement pour la défense de leurs intérêts, de défendre les intérêts sociaux, moraux et matériels de ses membres et adhérents sur le plan collectif devant le patronat, les tribunaux, les employeurs, l'opinion publique et en règle générale devant toutes les instances administratives, politiques, judiciaires ou professionnelles concernées, de relever le niveau social, moral et économique de ses membres et adhérents, et de faire prendre conscience à ses membres et adhérents du rôle social qu'ils ont à jouer dans le secteur du bâtiment, actuel et futur.

COMPOSITION DU BUREAU :

Président	:	ANUU Henere
Vice-président	:	TEHEI Eduars
Secrétaire général	:	PETIS William
Secrétaire adjoint	:	CHIN CHI-EN Emile
Trésorier	:	PIRITUA William
Trésorier adjoint	:	RAUFAUORE Alain
Asseseurs	:	VAIANUI Gilles PETERANO Jean-Marie TINO Iete MAROTAU Taputu

Récépissé de dépôt n° 1601 de la mairie de Papeete du 18 juillet 1991.

EN VENTE A L'IMPRIMERIE OFFICIELLE
(liste non limitative)

**CONVENTION COLLECTIVE
DES AGENTS NON FONCTIONNAIRES
DE L'ADMINISTRATION DE LA POLYNESIE FRANÇAISE**

Réédition 1989

Prix : 550 francs

TRIBUNAL ADMINISTRATIF DE PAPEETE

Recueil de jugements

(1er janvier 1990 — 31 décembre 1990)

Prix : 1.620 francs

**TEXTES RELATIFS A L'INTEGRATION
DANS LA FONCTION PUBLIQUE METROPOLITAINE**

(Corps de l'Etat pour l'administration
de la Polynésie française)

Prix : 380 francs

**RECUEIL DE TEXTES
CONCERNANT LES IMPOTS ET TAXES ASSIMILEES**

(Edition mise à jour au 1er janvier 1990)

Prix : 3.500 francs l'exemplaire non perforé

Prix : 3.900 francs l'exemplaire perforé

**STATUT DU TERRITOIRE
DE LA POLYNESIE FRANÇAISE**

LOI n° 84-820 du 6 septembre 1984

modifiée par la loi n° 90-612 du 12 juillet 1990

Prix : 310 francs

**COLLECTIONS RELIEES
JOURNAL OFFICIEL de la Polynésie française**

Années : 1986 - 1987 - 1988 - 1989

(Quantité limitée)

Prix : 13.180 francs les 2 tomes

BUDGET DU TERRITOIRE — Année 1990

Prix : 2.265 francs