

Arrêté ministériel n° 94-292 du 4 juillet 1994 fixant les règles applicables à la circulation aérienne

<i>Type</i>	Texte réglementaire
<i>Nature</i>	Arrêté ministériel
<i>Date du texte</i>	4 juillet 1994
<i>Publication</i>	Journal de Monaco du 08 juillet 1994 ^[1 p.4]
<i>Thématique</i>	Transport aérien

Lien vers le document : <https://legimonaco.mc/tnc/arrete-ministeriel/1994/07-04-94-292@1994.07.09>

LEGIMONACO

www.legimonaco.mc

Vu la loi n° 622 du 5 novembre 1956 relative à l'aviation civile ;

Vu l'ordonnance n° 6.779 du 4 mars 1980 rendant exécutoire à Monaco la convention relative à l'aviation civile internationale, signée à Chicago (USA), le 7 décembre 1944 ;

Vu l'ordonnance n° 7.101 du 5 mai 1981 concernant l'aviation civile, modifiée par l'ordonnance n° 8.709 du 29 septembre 1986 et par l'ordonnance n° 11.147 du 5 janvier 1994 ;

Vu l'ordonnance n° 8.403 rendant exécutoire à Monaco la convention de délimitation maritime entre le gouvernement de SAS le prince de Monaco et le Gouvernement de la République française, signée à Paris le 16 février 1984 ;

Vu l'ordonnance n° 10.303 du 9 octobre 1991 rendant exécutoire la convention franco-monégasque relative à la circulation aérienne, signée à Monaco le 24 janvier 1991 ;

Vu l'arrêté ministériel n° 92-580 en date du 1er octobre 1992 créant un espace aérien réglementé ;

Article 1er

L'espace aérien monégasque, formé par le volume d'air subjacent au territoire terrestre de la Principauté et à sa mer territoriale, telle que l'étendue de cette dernière résulte de la convention franco-monégasque de délimitation maritime, susvisée, est assujéti aux règles de l'air définies aux articles ci-après qui s'imposent aux aéronefs y évoluant.

Ces règles s'imposent en dehors de cet espace aérien aux aéronefs portant les marques de nationalité et d'immatriculation monégasques, dans la mesure où elles sont compatibles avec les règles édictées par l'État sous l'autorité duquel le territoire survolé se trouve placé.

Article 2

L'espace aérien monégasque obéit aux définitions énoncées dans l'annexe 2 de la convention sur l'aviation civile internationale. Il appartient aux catégories ci-après :

A. - À l'intérieur de la zone réglementée monégasque, créée par l'arrêté ministériel n° 92-580 du 1er octobre 1992 : classe G.

B. - Hors de la zone réglementée monégasque :

1. À l'Ouest du méridien 7°26'00« Est

- * Classe D de la surface au niveau de vol 105
- * Classe E du Niveau de vol 105 au niveau de vol 115.

2. À l'Est du méridien 7°26'00« Est

- « Classe G de la surface à 1 000 pieds/surface
- * Classe E de 1 000 pieds/surface au niveau de vol 115.

3. Classe D du niveau de vol 115 au niveau de vol 195.

4. Classe A au-dessus du niveau de vol 195.

Article 3

Pour la détermination des règles de l'air, il est fait usage des définitions suivantes :

- Autorité ATS compétente. L'autorité appropriée désignée par l'État chargée de fournir les services de la circulation aérienne dans un espace aérien donné.
- IFR. Abréviation utilisée pour désigner les règles de vol aux instruments.
- IMC. Abréviation utilisée pour désigner les conditions météorologiques de vol aux instruments.
- VRF. Abréviation utilisée pour désigner les règles de vol à vue.
- VMC. Abréviation utilisée pour désigner les conditions météorologiques de vol à vue.
- Circulation d'aérodrome. Ensemble de la circulation sur l'aire de manœuvre d'un aérodrome et des aéronefs évoluant aux abords de cet aérodrome. Un aéronef est dit « aux abords d'un aérodrome » lorsqu'il se trouve dans un circuit d'aérodrome, lorsqu'il y entre ou lorsqu'il en sort.

Article 4

Tout aéronef en mouvement doit se conformer aux règles de l'air, telles qu'elles sont définies à l'annexe 2 de la convention relative à l'aviation civile internationale, sauf en ce qui concerne les points faisant l'objet des articles ci-après.

Article 5

Outre les priorités établies, les aéronefs motopropulsés cèderont le passage aux formations de plus de deux aéronefs.

Article 6

Un aéronef en vol contrôlé doit établir une communication bilatérale sur la fréquence radio appropriée de l'organisme chargé du contrôle de la circulation aérienne ; il gardera une écoute permanente sur cette fréquence, sauf instructions contraires de l'autorité compétente des services de la circulation aérienne s'appliquant aux aéronefs inclus dans la circulation d'aérodrome d'un aérodrome contrôlé.

Article 7

Hors de la zone réglementée monégasque instituée par l'arrêté ministériel n° 92-580, susvisé, le niveau de croisière en vol VFR, doit se situer au-dessus du plus élevé des deux plans suivants :

- 900 mètres (3 000 pieds) au-dessus du niveau moyen de la mer, ou
- 300 mètres (1 000 pieds), au-dessus du sol,

sauf indications contraires dans les clairances, ou sauf spécifications contraires émanant des autorités ATS compétentes.

Dans les espaces aériens classés en catégories F et G par la convention internationale de l'aviation civile, au-dessous du plus élevé des deux niveaux indiqués à l'alinéa précédent, la visibilité VMC est fixée à 800 mètres pour les hélicoptères et 1 500 mètres pour les autres aéronefs, sous réserve qu'ils évoluent à des vitesses qui permettent de voir tout autre aéronef ou tout obstacle à temps pour éviter une collision. De plus, ces aéronefs sont astreints à une écoute radio permanente, et à l'établissement d'une communication radio bilatérale avec les organes de l'autorité ATS compétente.

Pour pouvoir quitter la vue du sol ou de l'eau, tout aéronef en vol VFR doit être muni d'équipements de radiocommunication et de radionavigation adaptés à la route à suivre.

Article 8

Un aéronef en vol IFR, contrôlé ou non, doit établir une communication radio bilatérale avec les organes de l'autorité ATS compétente ; il gardera l'écoute sur cette fréquence.

Hors espace aérien contrôlé, un aéronef en vol IFR doit évoluer au-dessus du plus élevé des deux plans suivants :

- 900 mètres (3 000 pieds) au-dessus du niveau moyen de la mer ;
- 300 mètres (1 000 pieds) au-dessus du sol,

sauf pour les besoins de l'atterrissage, du décollage et des manœuvres qui s'y rattachent.

Au-dessous du plus élevé de ces deux niveaux, les manœuvres doivent être effectuées soit à vue en conditions VMC, soit selon une procédure d'approche aux instruments publiée dans la documentation aéronautique.

Notes

Liens

1. Journal de Monaco du 08 juillet 1994

^ [p.1] <https://journaldemonaco.gouv.mc/Journaux/1994/Journal-7137>