

**ANNEXE A
DE L'AVIS DE L'ANT 2021-01
EN DATE DU 6 MAI 2021
RÉVISÉ LE 22 MAI 2024**

**Exemples d'exigences en matière d'équipement de surveillance
de certains États membres de l'OACI.**

État membre de l'OACI	Exigences relatives à l'équipement de surveillance (à la date de publication de l'avis de l'ANT)		
	Modes A et C	Mode S	ADS-B Émission
Canada	L'espace aérien à utilisation de transpondeur est défini dans le RAC 601.03.	Il n'existe actuellement aucune exigence relative à l'espace aérien. Cependant, tout aéronef qui doit satisfaire aux exigences en matière de système de surveillance du trafic et d'évitement des collisions (TCAS) doit être muni d'un transpondeur en mode S. Reportez-vous à la CI 700-004 de Transports Canada, Aviation civile (TCAC) (référence 3.2.2.e).	Le 10 août 2023, NAV CANADA a publié la circulaire d'information aéronautique (AIC) 17/23, avec un avis de mise à jour de l'échéancier du mandat relatif à l'utilisation des systèmes ADS-B Émission au Canada. L'implémentation des systèmes ADS-B Émission dans l'espace aérien de classe A a été en vigueur depuis le 10 août 2023, suivie de près par un mandat pour l'espace aérien de classe B, et un mandat pour les classes C, D et E par la suite, dans le cadre d'une mise en œuvre progressive. Numéro 303 du manuel des espaces aériens désignés (DAH) identifie l'espace aérien au sein duquel un transpondeur doté des capacités d'ADS-B Émission est mandaté comme espace de classe A, à partir du 10 août 2023. Toutefois, conformément à la définition du DAH pour l'espace aérien à transpondeur à ADS-B Émission, les aéronefs d'État ne sont pas tenus de se conformer à cette obligation.
États-Unis	Le 14 CFR de la FAA, article 91.215, indique dans quels espaces aériens les utilisateurs doivent être équipés des transpondeurs en modes A et C.	Il n'existe actuellement aucune exigence relative à l'espace aérien. Cependant, tout aéronef qui doit satisfaire aux exigences en matière de système de surveillance du trafic et d'évitement des collisions (TCAS) doit être muni d'un transpondeur en mode S. Veuillez consulter aussi le 14 CFR 129.18 de la FAA, – <i>Collision avoidance system</i> (en anglais seulement), qui s'applique aux transporteurs aériens étrangers.	Le 14 CFR 91.225 de la FAA, (référence 3.2.2.j), définit les espaces aériens dans lesquels l'ADS-B Émission est exigé. L'article 91.227 (référence 3.2.2.k) définit les exigences relatives aux performances de l'équipement d'ADS-B Émission. Les flottes militaires exploitées dans ces espaces aériens doivent être équipées d'une capacité ADS-B Émission, sauf si elles possèdent une exemption à cet égard (référence 3.2.2.i). NOTE : <i>Il existe deux possibilités de mise en œuvre du système ADS-B aux É.-U. : le squitter long (Extended Squitter (ES)) 1090 et l'émetteur d'accès universel (Universal Access Transceiver (UAT)). L'UAT</i>

ANNEXE A
DE L'AVIS DE L'ANT 2021-01
EN DATE DU 6 MAI 2021
RÉVISÉ LE 22 MAI 2024

État membre de l'OACI	Exigences relatives à l'équipement de surveillance (à la date de publication de l'avis de l'ANT)		
	Modes A et C	Mode S	ADS-B Émission
			<i>est uniquement reconnu dans l'espace aérien des É.-U. et est uniquement employé dans le cadre d'opérations menées à une altitude de 18 000 pi ou moins. En raison de l'utilisation limitée des UAT, et puisque la mise en œuvre de la capacité de l' ADS-B Émission au Canada utilisera probablement la technologie par satellite, l'installation d'un UAT n'est pas recommandée.</i>
Pays de l'Union européenne	Le règlement européen figure dans le Règlement d'exécution (UE) N° 1207/2011 de la Commission, Bruxelles : Journal officiel de l'Union européenne, 2011, tel que modifié par l'UE 2020/587, 2020 (référence 3.2.2.d).	Le règlement européen figure dans le Règlement d'exécution (UE) N° 1207/2011 de la Commission, Bruxelles : Journal officiel de l'Union européenne, 2011, tel que modifié par l'UE 2020/587, 2020 (référence 3.2.2.d). Ce règlement indique les dates de mise en œuvre, les exploitants touchés et l'équipement acceptable.	Le règlement européen figure dans le Règlement d'exécution (UE) N° 1207/2011 de la Commission, Bruxelles : Journal officiel de l'Union européenne, 2011, tel que modifié par l'UE 2020/587, 2020 (référence 3.2.2.d). Ce règlement indique les dates de mise en œuvre, les exploitants touchés et l'équipement acceptable.
Autres	Si un État membre de l'OACI a mis en œuvre un espace aérien d'utilisation de transpondeur en modes A et C, la conformité aux exigences canadiennes, américaines ou européennes relatives aux dispositifs en modes A et C devrait être suffisante.	Si un État membre de l'OACI a mis en œuvre un espace aérien d'utilisation de transpondeur en mode S, la conformité aux exigences européennes relatives aux dispositifs en modes S devrait être suffisante. Il peut être nécessaire de réaliser une évaluation minutieuse afin de déterminer les paramètres requis.	Peu d'États membres de l'OACI emploient des capacités d'ADS-B ou ont harmonisé leurs exigences à cet égard. Toutefois, on s'attend à ce que la conformité aux exigences qui s'appliquent aux espaces aériens des É.-U., du Canada et de l'Europe suffise dans le cas des opérations menées dans des États membres de l'OACI. On recommande fortement au demandeur de consulter les publications d'information aéronautique (AIP) de l'état membre de l'OACI concerné afin de confirmer les exigences en vigueur dans celui-ci.