



International
Civil Aviation
Organization

Organisation
de l'aviation civile
internationale

Organización
de Aviación Civil
Internacional

Международная
организация
гражданской
авиации

منظمة الطيران
المدني الدولي

国际民用
航空组织

Tél. : +1 514-315-2449

Réf. : AN 11/1.137-26/61

le 3 août 2026

Objet : Propositions d'amendement des Annexes 1, 2, 6 (parties 1, 2, 3 et 4), 7, 8, 11, 13, 14 (volume I) et 19, et des PANS-ATM portant sur les certificats et les documents numériques, les inspections sur l'aire de trafic, les membres d'équipage technique, le plan d'intervention d'urgence de l'exploitant, les minimums opérationnels d'aérodrome basés sur les performances, et des modifications mineures découlant des dixième, onzième et douzième réunions du Groupe d'experts des opérations aériennes (FLTOPSP/10, 11 et 12)

Suite à donner : Les observations doivent parvenir à Montréal pour le 3 février 2027.

Madame, Monsieur,

1. J'ai l'honneur de vous informer qu'à la quatrième séance de sa 232^e session, tenue le 21 mai 2026, la Commission de navigation aérienne a examiné des propositions d'amendement élaborées par les dixième, onzième et douzième réunions du Groupe d'experts des opérations aériennes (FLTOPSP/10, 11 et 12) de l'Annexe 1 – *Licences du personnel*, de l'Annexe 2 – *Règles de l'air*, de l'Annexe 6 – *Exploitation technique des aéronefs*, partie 1 – *Aviation de transport commercial international – Avions*, partie 2 – *Aviation générale internationale – Avions*, partie 3 – *Vols internationaux d'hélicoptères*, et partie 4 – *Vols internationaux – Systèmes d'aéronefs télépilotés*, de l'Annexe 7 – *Marques de nationalité et d'immatriculation des aéronefs*, de l'Annexe 8 – *Navigabilité des aéronefs*, de l'Annexe 11 – *Services de la circulation aérienne*, de l'Annexe 13 – *Enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation*, de l'Annexe 14 – *Aérodromes*, volume I – *Conception et exploitation technique des aérodromes*, de l'Annexe 19 – *Gestion de la sécurité*, et des *Procédures pour les services de navigation aérienne – Gestion du trafic aérien* (PANS-ATM, Doc 4444). La Commission a autorisé l'envoi de cette proposition aux États membres et à certaines organisations internationales pour observations.

2. Les propositions concernent les certificats et les documents numériques, les inspections sur l'aire de trafic, les membres d'équipage technique, le plan d'intervention d'urgence de l'exploitant,

les minimums opérationnels d'aérodrome basés sur les performances, et d'autres modifications mineures recensées par les États ou le Groupe d'experts.

3. Les informations de base sur ces propositions, ainsi qu'une évaluation de leurs conséquences à un haut niveau, figurent à titre d'information dans la pièce jointe A. Les propositions d'amendement des Annexes 1, 2, 6 (parties 1, 2, 3 et 4), 7, 8, 11, 13, 14, volume I, 19 et des PANS-ATM figurent dans les pièces jointes B à N, respectivement. Afin de faciliter l'examen des propositions d'amendement, des justifications sont fournies dans un encadré figurant après chaque proposition.

4. Lors de l'examen des modifications proposées, il n'est pas nécessaire de vous prononcer sur des questions de pure forme ; la Commission s'en occupera dans le cadre de l'examen final du projet d'amendement.

5. Je vous serais obligé de me faire parvenir d'ici le 3 février 2027 au plus tard les observations que vous souhaiteriez formuler sur les amendements proposés. Pour faciliter le traitement des réponses contenant des observations de fond, je vous invite à envoyer une version électronique en format Word de votre réponse à l'adresse icaohq@icao.int. La Commission de navigation aérienne m'a demandé de préciser que les observations reçues après la date limite risquent de ne pouvoir être prises en compte ni par elle-même ni par le Conseil. Si vous prévoyez que votre réponse ne me parviendra pas dans les délais, veuillez me le faire savoir avant la date limite.

6. Il est prévu que les propositions d'amendement ci-dessus deviennent applicables :

- a) le 21 novembre 2030 pour les Annexes 1, 6 (parties 1, 2, 3 et 4), 7, 8, 13 et les PANS-ATM, à l'exception de ce qui est décrit à l'alinéa b) ;
- b) le 18 novembre 2032 pour les nouveaux appendices et les normes associées de l'Annexe 6, parties 1 et 3, imposant aux États de mettre en place un programme d'inspection sur l'aire de trafic des exploitants étrangers ; le nouveau modèle pour les spécifications d'exploitation délivrées sur papier ; et le nouveau modèle pour les approbations particulières délivrées sur papier dans l'Annexe 6, parties 1, 2, 3 et 4 ;
- c) en ce qui concerne les Annexes 2, 11, 14, volume I, et 19, la date sera déterminée ultérieurement, en cohérence avec d'autres amendements dans de prochaines séries de propositions d'amendement.

7. Vous faciliteriez beaucoup les travaux ultérieurs de la Commission de navigation aérienne et du Conseil en indiquant clairement si les propositions vous paraissent acceptables ou non.

8. Veuillez noter que, pour l'examen des observations par la Commission et par le Conseil, les réponses sont en principe classées sous les rubriques « accord avec ou sans observations », ou « désaccord avec ou sans observations » ou « point de vue non exprimé ». Si les expressions « pas d'objections » ou « pas d'observations » figurent dans votre réponse, elles seront interprétées comme signifiant respectivement « accord sans observations » et « point de vue non exprimé ». Un formulaire destiné à faciliter le classement de votre réponse figure dans la pièce jointe O ; je vous prie de bien vouloir le remplir et me le retourner avec vos éventuelles observations sur les propositions présentées dans les pièces jointes B à N respectivement.

Veillez agréer, Madame, Monsieur, l'assurance de ma haute considération.

for Juan Carlos Salazar
Secrétaire général

Pièces jointes :

- A — Informations de base et évaluation des conséquences
à haut niveau de la proposition d'amendement
- B — Proposition d'amendement de l'Annexe 1
- C — Proposition d'amendement de l'Annexe 2
- D — Proposition d'amendement de l'Annexe 6, partie 1
- E — Proposition d'amendement de l'Annexe 6, partie 2
- F — Proposition d'amendement de l'Annexe 6, partie 3
- G — Proposition d'amendement de l'Annexe 6, partie 4
- H — Proposition d'amendement de l'Annexe 7
- I — Proposition d'amendement de l'Annexe 8
- J — Proposition d'amendement de l'Annexe 11
- K — Proposition d'amendement de l'Annexe 13
- L — Proposition d'amendement de l'Annexe 14, volume I
- M — Proposition d'amendement de l'Annexe 19
- N — Proposition d'amendement des PANS-ATM
- O — Formulaire de réponse

**INFORMATIONS DE BASE
ET ÉVALUATION DES CONSÉQUENCES À HAUT NIVEAU DE LA PROPOSITION
D'AMENDEMENT**

1. INFORMATIONS DE BASE

1.1 Certificats et documents numériques

1.1.1 Voir les pièces jointes D (PI-1), E (PI -1), F (PI -1), G (PI -1), H (PI -1) et I (PI -1).

1.1.2 L'article 29 de la Convention de Chicago exige que tout aéronef employé à la navigation internationale ait à bord son certificat d'immatriculation et son certificat de navigabilité. De plus, l'Annexe 6 – *Exploitation technique des aéronefs* exige que les exploitants aient à bord le permis d'exploitation aérienne (AOC) et les spécifications d'exploitation correspondantes et que les exploitants de l'aviation générale aient les approbations particulières. Les propositions d'amendement de l'Annexe 6, partie 1 – *Aviation de transport commercial international – Avions*, partie 2 – *Aviation générale internationale – Avions*, et partie 3 – *Vols internationaux d'hélicoptères*, de l'Annexe 7 – *Marques de nationalité et d'immatriculation des aéronefs* et de l'Annexe 8 – *Navigabilité des aéronefs* contiennent des dispositions qui sont considérées comme étant nécessaires pour faciliter la reconnaissance mutuelle des certificats d'immatriculation et de radiation numériques, les certificats de navigabilité numériques, les AOC numériques et les spécifications d'exploitation numériques associées ainsi que les approbations particulières numériques lorsqu'elles sont affichées sur un dispositif électronique d'affichage visuel. Ces dispositions permettent à chaque État d'avoir sa propre conception, mais imposent un « modèle » standard supplémentaire afin de faciliter la reconnaissance des certificats par les autres États. Ces dispositions prévoient aussi une méthode de vérification en ligne et hors ligne qui n'impose pas une charge administrative excessive aux autres États.

1.1.3 Les propositions d'amendement de l'Annexe 6, partie 1, partie 2, partie 3 et partie 4 – *Vols internationaux – Systèmes d'aéronefs télépilotés* comprennent des modifications des modèles pour les spécifications d'exploitation et les approbations particulières délivrées sur papier afin d'apporter des clarifications et d'assurer une application uniforme.

1.2 Inspections sur l'aire de trafic

1.2.1 Voir les pièces jointes D (PI -2), E (PI -2) et F (PI -2).

1.2.2 L'Annexe 6, parties 1 et 3, prescrit que les États établissent un programme comprenant des procédures pour la surveillance des exploitants étrangers. Les propositions d'amendement établiront une exigence en matière de surveillance afin d'inclure un programme d'inspection sur l'aire de trafic fondée sur les risques applicable aux exploitants étrangers dans le cadre du système de supervision de la sécurité de l'État.

1.3 Membre d'équipage technique

1.3.1 Voir les pièces jointes C (PI -2), F (PI -3), K (PI -1) et M (PI -1).

1.3.2 Certains vols d'hélicoptères de transport aérien commercial international sont tributaires de la présence d'un membre d'équipage technique, par exemple pendant les opérations de treuillage ou

les opérations des services d'urgence médicale. Les propositions d'amendement de l'Annexe 6, partie 3, établissent les exigences en matière de formation, de qualifications, de service et de repos pour ce personnel de sécurité essentiel afin de promouvoir la sécurité et l'harmonisation de ces types d'opérations. Des amendements corrélatifs des Annexes 2 et 13 sont proposés afin d'assurer l'uniformité avec les propositions d'amendement de l'Annexe 6, partie 3.

1.4 **Plan d'intervention d'urgence de l'exploitant**

1.4.1 Voir les pièces jointes D (PI -3), E (PI -3) et F (PI -4).

1.4.2 L'Annexe 19 – *Gestion de la sécurité* impose aux fournisseurs de service de coordonner leurs plans d'intervention d'urgence concernant les accidents et incidents survenant durant les opérations aériennes avec les autres organisations avec lesquelles ils sont en relation pendant ces opérations. Les propositions d'amendement de l'Annexe 6, parties 1, 2 et 3, comprennent des dispositions concernant les exploitants de transport aérien commercial et les exploitants d'avions lourds et à turboréacteurs de l'aviation générale afin qu'ils établissent et tiennent à jour un plan d'intervention d'urgence en cas de situations d'urgence comme un accident.

1.5 **Minimums opérationnels d'aérodrome basés sur les performances**

1.5.1 Voir les pièces jointes D (PI -4), E (PI -4) et F (PI -5).

1.5.2 Les minimums opérationnels d'aérodrome basés sur les performances (PBAOM) permettent aux aéronefs avancés de déterminer les minimums en fonction des capacités combinées des installations au sol et de l'équipement de l'aéronef. Les propositions d'amendement de l'Annexe 6, parties 1, 2 et 3, apportent des clarifications dans les notes et les suppléments. Une proposition d'amendement supplémentaire de la partie 2 permettrait d'ajouter une disposition afin que l'État d'immatriculation exige que les exploitants d'avions lourds ou à turboréacteurs examinent les facteurs appropriés pour établir les minimums opérationnels d'aérodrome.

2. **ÉVALUATION DES CONSÉQUENCES DE HAUT NIVEAU**

2.1 À la douzième séance de sa 229^e session, la Commission de navigation aérienne est convenue de fournir aux États et aux acteurs du secteur une évaluation des conséquences de haut niveau de la portée des propositions d'amendement. La présente évaluation porte sur les cinq catégories énumérées ci-dessous et est présentée à titre indicatif seulement.

	Description	Justification
Sécurité	Positive	L'harmonisation des certificats et des documents, des programmes d'inspection de l'aire de trafic, du plan d'intervention d'urgence de l'exploitant et des prescriptions relatives aux membres d'équipage technique renforce la sécurité.
Efficacité	Positive	Les inspections sur l'aire de trafic seront plus efficaces du fait de l'harmonisation des programmes, des certificats et des documents.

	Description	Justification
Sûreté	Positive	Les certificats et les documents numériques intégreront des caractéristiques de sûreté, et les membres d'équipage technique d'hélicoptères seront formés aux procédures de sûreté.
Environnement	Positive	Les plans d'intervention d'urgence de l'exploitant comprendront des plans de dépollution de l'environnement, au besoin.
Durée prévue de la mise en œuvre		De un à deux ans pour les dispositions relatives aux membres d'équipage technique, au plan d'intervention d'urgence de l'exploitant, aux minimums opérationnels d'aérodrome basés sur les performances et pour les modifications de forme ; De deux à cinq ans pour le programme d'inspection sur l'aire de trafic ; Quatre ans pour les spécifications d'exploitation et les approbations particulières délivrées sur papier ; De cinq à dix ans pour les certificats et documents numériques.

PIÈCE JOINTE B à la lettre AN 11/1.1.37 – 26/61

**PROPOSITION D'AMENDEMENT DES
NORMES ET PRATIQUES RECOMMANDÉES
INTERNATIONALES**

**ANNEXE 1
À LA
CONVENTION RELATIVE À L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE
*LICENCES DU PERSONNEL***

NOTES RELATIVES À LA PRÉSENTATION DE LA PROPOSITION D'AMENDEMENT

Le texte de l'amendement proposé est présenté de la manière suivante :

- | | |
|--|--------------|
| 1. Le texte à supprimer est rayé. | Suppression |
| 2. Le nouveau texte est présenté en grisé. | Addition |
| 3. Le texte à supprimer est rayé et suivi,
en grisé, du texte qui le remplace. | Remplacement |

B-2
**PROPOSITION D'AMENDEMENT DE
L'ANNEXE 1**

LICENCES DU PERSONNEL

PROPOSITION INITIALE 1 Modifications mineures (utilisation uniforme de termes définis)

**CHAPITRE 1. DÉFINITIONS ET RÈGLES GÉNÉRALES
RELATIVES À LA DÉLIVRANCE DES LICENCES**

1.1 Définitions

(...)

Actes d'intervention illicite. Actes ou tentatives d'actes de nature à compromettre la sécurité de l'aviation civile, notamment (la liste n'étant pas exhaustive) :

- a) capture illicite d'un aéronef,
- b) destruction d'un aéronef en service,
- c) prise d'otages à bord d'un aéronef ou sur les aérodromes ;
- d) intrusion par la force à bord d'un aéronef, dans un aéroport ou dans l'enceinte d'une installation aéronautique ;
- e) introduction à bord d'un aéronef ou dans un aéroport d'une arme, d'un engin dangereux ou d'une matière dangereuse, à des fins criminelles ;
- f) utilisation d'un aéronef en service afin de causer la mort, des blessures corporelles graves ou des dégâts sérieux à des biens ou à l'environnement ;
- g) communication d'informations fausses de nature à compromettre la sécurité d'un aéronef en vol ou au sol, de passagers, de navigants, de personnel au sol ou du public, dans un aéroport ou dans l'enceinte d'une installation de l'aviation civile.

(...)

**CHAPITRE 4. LICENCES ET QUALIFICATIONS DU PERSONNEL
AUTRES QUE LES MEMBRES D'ÉQUIPAGE DE CONDUITE**

(...)

4.6 Licence d'agent technique d'exploitation

4.6.1 Conditions de délivrance de la licence

(...)

4.6.1.2 *Connaissances*

(…)

Procédures opérationnelles

(…)

- s) procédures relatives à l'aux actes d'intervention illicite et au sabotage d'aéronefs ;

(…)

Origine :	<i>Justification</i>
Secrétariat	Le FLTOPSP/11 a proposé un amendement de l'Annexe 11 afin d'ajouter la définition d'« actes d'intervention illicite » de l'Annexe 17 – <i>Sûreté de l'aviation</i> . Par souci de cohérence, il est proposé d'ajouter la même définition dans les Annexes dans lesquelles le terme figure. Des modifications de forme ont aussi été proposées pour que le terme défini soit utilisé de manière cohérente.

PROPOSITION INITIALE 2
Modifications mineures (terminologie)

**CHAPITRE 6. CONDITIONS MÉDICALES DE
DÉLIVRANCE DES LICENCES**

(…)

6.3 Attestation médicale de classe 1

(…)

6.3.3 Conditions de vision

(…)

6.3.3.2 L'acuité visuelle à distance avec ou sans correction sera égale au moins à 6/9 pour chaque œil pris séparément, et l'acuité visuelle binoculaire sera égale au moins à 6/6. Il n'est pas fixé de limite pour l'acuité visuelle non corrigée. Si cette acuité visuelle n'est obtenue qu'au moyen de lentilles correctrices, le candidat pourra être déclaré apte à condition :

(…)

- b) de plus, d'avoir à sa portée une paire de lunettes correctrices de rechange appropriées pendant l'exercice des privilèges de la licence.

Note 1.— Le § 6.3.3.2, alinéa b), fait l'objet de normes dans l'Annexe 6, partie 1, chapitre 9, § 9.5, et dans l'Annexe 6, partie 3, section II, chapitre 7, § 7.5.

(…)

6.3.3.2.1 Les candidats pourront utiliser des lentilles de contact pour répondre à cette condition, pourvu que :

(...)

- c) une paire de lunettes correctrices appropriées de rechange soit à leur portée pendant l'exercice des privilèges de la licence.

(...)

6.4 Attestation médicale de classe 2

(...)

6.4.3 Conditions de vision

(...)

6.4.3.2 L'acuité visuelle à distance avec ou sans correction sera égale au moins à 6/12 pour chaque œil pris séparément, et l'acuité visuelle binoculaire sera égale au moins à 6/9. Il n'est pas fixé de limite pour l'acuité visuelle non corrigée. Si cette acuité visuelle n'est obtenue qu'au moyen de lentilles correctrices, le candidat pourra être déclaré apte à condition :

(...)

- b) de plus, d'avoir à sa portée une paire de lunettes correctrices appropriées de rechange pendant l'exercice des privilèges de la licence.

Note 1.— Le § 6.4.3.2, alinéa b), fait l'objet de normes dans l'Annexe 6, partie 1, chapitre 9, § 9.5.

Note 2.— Le candidat qui est déclaré apte du fait qu'il répond à ces conditions est considéré comme continuant d'y répondre, à moins qu'il n'y ait une raison d'en douter, auquel cas un rapport ophtalmologique est exigé à la discrétion du service de délivrance des licences. L'acuité visuelle tant corrigée que non corrigée est normalement mesurée et notée à chaque examen révisionnel. Les conditions qui révèlent la nécessité d'obtenir un rapport ophtalmologique sont : une importante diminution de l'acuité visuelle non corrigée, toute baisse de la meilleure acuité visuelle corrigée ainsi que toute maladie, blessure ou opération chirurgicale touchant les yeux.

(...)

6.4.3.2.1 Les candidats pourront utiliser des lentilles de contact pour répondre à cette condition, pourvu que :

(...)

- c) une paire de lunettes correctrices appropriées de rechange soit à leur portée pendant l'exercice des privilèges de la licence.

(...)

6.5 Attestation médicale de classe 3

(...)

6.5.3 Conditions de vision

(...)

6.5.3.2 L'acuité visuelle à distance avec ou sans correction sera égale au moins à 6/9 pour chaque œil pris séparément, et l'acuité visuelle binoculaire sera égale au moins à 6/6. Il n'est pas fixé de limite pour l'acuité visuelle non corrigée. Si cette acuité visuelle n'est obtenue qu'au moyen de lentilles correctrices, le candidat pourra être déclaré apte à condition :

(...)

- b) de plus, d'avoir à sa portée une paire de lunettes correctrices appropriées **de rechange** pendant l'exercice des privilèges de la licence.

Note 1.— Le § 6.5.3.2, alinéa b), fait l'objet de normes dans l'Annexe 6, partie 4, chapitre 9, § 9.5.

Note 2.— Le candidat qui est déclaré apte du fait qu'il répond à ces conditions est considéré comme continuant d'y répondre, à moins qu'il n'y ait une raison d'en douter, auquel cas un rapport ophtalmologique est exigé à la discrétion du service de délivrance des licences. L'acuité visuelle tant corrigée que non corrigée est normalement mesurée et notée à chaque examen révisionnel. Les conditions qui révèlent la nécessité d'obtenir un rapport ophtalmologique sont : une importante diminution de l'acuité visuelle non corrigée, toute baisse de la meilleure acuité visuelle corrigée ainsi que toute maladie, blessure ou opération chirurgicale touchant les yeux.

6.5.3.2.1 Les candidats pourront utiliser des lentilles de contact pour répondre à cette condition, pourvu que :

(...)

- c) une paire de lunettes correctrices appropriées **de rechange** soit à leur portée pendant l'exercice des privilèges de la licence.

(...)

Origine :	Justification
FLTOPSP/11	Clarification pour assurer la cohérence entre les Annexes 1 et 6. La disposition vise à s'assurer que les membres d'équipage de conduite qui ont été informés que des lunettes correctrices ou des lentilles de contact correctrices sont obligatoires pour respecter les dispositions relatives à la vision de l'Annexe 1, chapitre 6, paragraphe 6.3, 6.4 ou 6.5, doivent toujours avoir une paire de lunettes de rechange pour parer à toute éventualité (perte ou bris des lunettes ou déchirure des lentilles de contact) compte tenu qu'une vision optimale est obligatoire pour piloter un aéronef en toute sécurité. Des lentilles de contact de rechange ou supplémentaires ne sont pas une option puisqu'il n'est pas pratique de les changer ou de les rajuster pendant le vol. Dans le § 6.3.3.2, alinéa b), la note 1 a été actualisée pour inclure un renvoi à l'Annexe 6, partie 3, pour les hélicoptères. Dans le § 6.4.3.2, alinéa b), la note 1 a été ajoutée pour inclure un renvoi à l'Annexe 6, partie 1, pour les mécaniciens navigants et les navigateurs. Dans le § 6.5.3.2, alinéa b), la note 1 a été actualisée pour inclure un renvoi à l'Annexe 6, partie 4, pour les télépilotes.

PROPOSITION INITIALE 3
Modifications mineures (correction de renvois)

(...)

**CHAPITRE 1. DÉFINITIONS ET RÈGLES GÉNÉRALES
RELATIVES À LA DÉLIVRANCE DES LICENCES**

(...)

1.2 Règles générales relatives à la délivrance des licences

(...)

1.2.8 Formation homologuée et organisme de formation agréé

(...)

~~1.2.8.3 Jusqu'au 25 novembre 2026, la formation homologuée des membres d'équipage de conduite et des contrôleurs de la circulation aérienne sera dispensée par un organisme de formation agréé.~~

~~Note. Le § 1.2.8.3 concerne essentiellement la formation homologuée dispensée en vue de la délivrance d'une licence ou d'une qualification visée par l'Annexe 1. Il n'est pas destiné à s'appliquer à la formation homologuée aux fins du maintien de la compétence ou pour une qualification opérationnelle après la délivrance initiale d'une licence ou qualification, ce qui pourrait être nécessaire dans le cas des contrôleurs de la circulation aérienne ou des membres d'équipage de conduite, comme la formation homologuée visée au § 9.3 de l'Annexe 6 — Exploitation technique des aéronefs, Partie 1 — Aviation de transport commercial international — Avions, ou au § 7.3, section II, de la Partie 3 — Vols internationaux d'hélicoptères.~~

1.2.8.3 ~~À compter du 26 novembre 2026, la~~ La formation homologuée des membres d'équipage de conduite, des membres d'équipe de télépilotage et des contrôleurs de la circulation aérienne sera dispensée par un organisme de formation agréé.

Note.— Le § 1.2.8.3 concerne essentiellement la formation homologuée dispensée en vue de la délivrance d'une licence ou d'une qualification visée par l'Annexe 1. Il n'est pas destiné à s'appliquer à la formation homologuée aux fins du maintien de la compétence ou pour une qualification opérationnelle après la délivrance initiale d'une licence ou qualification, ce qui pourrait être nécessaire dans le cas des contrôleurs de la circulation aérienne, des membres d'équipage de conduite ou des membres d'équipe de télépilotage, comme la formation homologuée visée au § 9.3 de l'Annexe 6 — Exploitation technique des aéronefs, partie 1 — Aviation de transport commercial international — Avions, au § 7.3, section II, de la partie 3 — ~~Vols internationaux~~ Aviation de transport commercial international — ~~d'Hélicoptères, ou~~ partie 4 — Vols internationaux — Systèmes d'aéronefs télépilotes.

Origine :	Justification
Secrétariat	Le titre de l'Annexe 6, partie 3, a été mis à jour. La disposition indiquant la fin d'une date d'application a été supprimée. Une date de début d'application a aussi été supprimée.

PIÈCE JOINTE C à la lettre AN 11/1.1.37 – 26/61

**PROPOSITION D'AMENDEMENT DES
NORMES ET PRATIQUES RECOMMANDÉES
INTERNATIONALES**

**ANNEXE 2
À LA
CONVENTION RELATIVE À L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE
*RÈGLES DE L'AIR***

NOTES RELATIVES À LA PRÉSENTATION DE LA PROPOSITION D'AMENDEMENT

Le texte de l'amendement proposé est présenté de la manière suivante :

- | | |
|--|--------------|
| 1. Le texte à supprimer est rayé. | Suppression |
| 2. Le nouveau texte est présenté en grisé. | Addition |
| 3. Le texte à supprimer est rayé et suivi,
en grisé, du texte qui le remplace. | Remplacement |

C-2
PROPOSITION D'AMENDEMENT DE
L'ANNEXE 2
RÈGLES DE L'AIR

PROPOSITION INITIALE 1 Modifications mineures (utilisation uniforme de termes définis)

(...)

CHAPITRE 1. DÉFINITIONS

(...)

Actes d'intervention illicite. Actes ou tentatives d'actes de nature à compromettre la sécurité de l'aviation civile, notamment (la liste n'étant pas exhaustive) :

- a) capture illicite d'un aéronef ;
- b) destruction d'un aéronef en service ;
- c) prise d'otages à bord d'un aéronef ou sur les aérodromes ;
- d) intrusion par la force à bord d'un aéronef, dans un aéroport ou dans l'enceinte d'une installation aéronautique ;
- e) introduction à bord d'un aéronef ou dans un aéroport d'une arme, d'un engin dangereux ou d'une matière dangereuse, à des fins criminelles ;
- f) utilisation d'un aéronef en service afin de causer la mort, des blessures corporelles graves ou des dégâts sérieux à des biens ou à l'environnement ;
- g) communication d'informations fausses de nature à compromettre la sécurité d'un aéronef en vol ou au sol, de passagers, de navigants, de personnel au sol ou du public, dans un aéroport ou dans l'enceinte d'une installation de l'aviation civile.

(...)

CHAPITRE 3. RÈGLES GÉNÉRALES

(...)

3.7 Actes d'intervention illicite

3.7.1 Un aéronef qui est l'objet d'une acte d'intervention illicite s'efforcera d'en aviser l'organisme ATS 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 ATS de lui accorder la priorité et de réduire le plus possible toute incompatibilité avec la circulation des autres aéronefs.

Note 1.— L'Annexe 11 indique la responsabilité des organismes ATS en cas d'acte d'intervention illicite.

Note 2.— Des éléments indicatifs destinés aux aéronefs qui sont l'objet d'une acte d'intervention illicite et qui ne sont pas en mesure d'en aviser un organisme ATS figurent dans le supplément B de la présente Annexe.

Note 3.— Les mesures que doivent prendre les aéronefs dotés d'un équipement SSR, ADS-B ou ADS-C lorsqu'ils sont l'objet d'une acte d'intervention illicite figurent dans l'Annexe 11, dans les PANS-ATM (Doc 4444) et dans les PANS-OPS (Doc 8168).

Note 4.— Les mesures que doivent prendre les aéronefs équipés pour les CPDLC lorsqu'ils sont l'objet d'une acte d'intervention illicite figurent dans l'Annexe 11 et dans les PANS-ATM (Doc 4444). Le Manuel des applications de la liaison de données aux services de la circulation aérienne (ATS) (Doc 9694) contient des éléments indicatifs à ce sujet.

3.7.2 Le pilote commandant de bord d'un aéronef qui est l'objet d'une acte d'intervention illicite cherchera à atterrir dès que possible à l'aérodrome approprié le plus proche ou à l'aérodrome désigné par l'autorité compétente, sauf si la situation à bord l'en empêche.

Note 1.— Les obligations des administrations nationales à l'égard des aéronefs au sol qui sont l'objet d'une acte d'intervention illicite figurent à l'Annexe 17, chapitre 5, § 5.2.4.

(...)

Origine :	<i>Justification</i>
Secrétariat	À sa onzième réunion, le FLTOPSP a proposé un amendement de l'Annexe 11 afin d'ajouter la définition d'« actes d'intervention illicite » de l'Annexe 17. Par souci de cohérence, il est proposé d'ajouter la même définition dans les Annexes dans lesquelles le terme figure. Des modifications de forme ont aussi été proposées pour que le terme défini soit utilisé de manière cohérente.

PROPOSITION INITIALE 2

Membre d'équipage technique

(...)

APPENDICE 1. SIGNAUX

(Note.— Voir le chapitre 3, § 3.4, de l'Annexe)

(...)

6. SIGNAUX MANUELS D'URGENCE NORMALISÉS

Les signaux manuels ci-après constituent le minimum nécessaire pour les communications d'urgence entre le commandant du service de sauvetage et de lutte contre les incendies d'aéronef (SLIA) du lieu de l'incident/les pompiers SLIA et l'équipage de conduite et/ou les membres d'équipage de cabine de

l'aéronef concerné par l'incident. Les signaux manuels d'urgence SLIA devraient être faits du côté gauche à l'avant de l'aéronef, pour l'équipage de conduite.

Note.— Pour communiquer de façon plus efficace avec l'équipage de cabine ou l'équipage technique, les signaux manuels d'urgence peuvent être faits par les pompiers SLIA depuis d'autres positions.

(...)

Origine :	<i>Justification</i>
Secrétariat	Ajout du terme d'équipage technique, conformément à la proposition initiale 3 de l'Annexe 6, partie 3, qui propose aussi cet ajout, puisque le personnel de sauvetage et lutte contre les incendies d'aéronef peut devoir communiquer avec les membres d'équipage technique.

PIÈCE JOINTE D à la lettre AN 11/1.1.37 – 26/61

**PROPOSITION D'AMENDEMENT DES
NORMES ET PRATIQUES RECOMMANDÉES
INTERNATIONALES**

**ANNEXE 6
À LA
CONVENTION RELATIVE À L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE
*EXPLOITATION TECHNIQUE DES AÉRONEFS***

**PARTIE 1
*AVIATION DE TRANSPORT COMMERCIAL INTERNATIONAL – AVIONS***

NOTES RELATIVES À LA PRÉSENTATION DE LA PROPOSITION D'AMENDEMENT

Le texte de l'amendement proposé est présenté de la manière suivante :

- | | |
|--|--------------|
| 1. Le texte à supprimer est rayé. | Suppression |
| 2. Le nouveau texte est présenté en grisé. | Addition |
| 3. Le texte à supprimer est rayé et suivi,
en grisé, du texte qui le remplace. | Remplacement |

PROPOSITION D'AMENDEMENT DE

L'ANNEXE 6

EXPLOITATION TECHNIQUE DES AÉRONEFS

PARTIE 1

AVIATION DE TRANSPORT COMMERCIAL INTERNATIONAL – AVIONS

PROPOSITION INITIALE 1

Certificats et documents numériques

(...)

CHAPITRE 4. PRÉPARATION ET EXÉCUTION DES VOLS

(...)

4.2 PERMIS D'EXPLOITATION ET SUPERVISION

4.2.1 Permis d'exploitation aérienne

(...)

4.2.1.2 Le permis d'exploitation aérienne autorisera l'exploitant à effectuer des vols de transport commercial conformément aux spécifications d'exploitation.

Note.— Des dispositions relatives à la teneur du permis d'exploitation aérienne et des spécifications d'exploitation connexes figurent aux § 4.2.1.5, ~~et 4.2.1.6, 4.2.1.8 et 4.2.1.9.~~

(...)

4.2.1.5 Le permis d'exploitation aérienne contiendra au moins les renseignements suivants, ~~et sa~~
~~présentation graphique suivra le modèle figurant au § 2 de l'appendice 6 :~~

(...)

4.2.1.7 ~~La présentation graphique des permis d'exploitation aérienne délivrés pour la première fois à~~
~~compter du 20 novembre 2008 et celle des spécifications d'exploitation connexes suivront les modèles~~
~~figurant aux § 2 et 3 de l'appendice 6. Le permis d'exploitation aérienne et les spécifications d'exploitation~~
~~connexes seront délivrés dans l'un des formats suivants :~~

a) sur papier de première qualité ou sur toute autre matière appropriée, comme les cartes plastifiées ;

b) ou sous forme de documents numériques lisibles sur un dispositif électronique d'affichage visuel.

Note.— Il s'agit par exemple de dispositifs électroniques d'affichage visuel comme les systèmes d'affichage embarqués, les téléphones mobiles, les tablettes ou autres appareils.

Insérer le nouveau texte comme suit :

4.2.1.8 *Spécifications applicables aux permis d'exploitation aérienne et aux spécifications d'exploitation connexes délivrés sur papier de première qualité ou sur toute autre matière appropriée, comme les cartes plastifiées.*

4.2.1.8.1 La présentation graphique des permis d'exploitation aérienne délivrés sur papier ou sur toute autre matière appropriée et celle des spécifications d'exploitation connexes délivrées sur papier ou sur toute autre matière appropriée suivront le modèle figurant au § 2.1 et au § 3.2 de l'appendice 6, respectivement.

4.2.1.8.2 Les permis d'exploitation aérienne et les spécifications d'exploitation connexes établis par l'État de l'exploitant dans une autre langue que l'anglais seront accompagnés d'une traduction en anglais.

4.2.1.9 *Spécifications applicables aux permis d'exploitation aérienne numériques et aux spécifications d'exploitation connexes numériques*

4.2.1.9.1 Les permis d'exploitation aérienne numériques et les spécifications d'exploitation connexes numériques porteront la date et l'heure de la délivrance la plus récente.

4.2.1.9.2 Les signatures numériques apposées sur les permis d'exploitation aérienne numériques et les spécifications d'exploitation connexes numériques seront conformes aux normes internationales reconnues et auront un niveau de sécurité approprié.

Note.— Des orientations relatives aux signatures numériques figurent dans le Manual on Technical Specifications for the Implementation and Verification of Digital Certificates and Documents (Doc 10190, à paraître).

4.2.1.9.3 Lorsqu'ils seront affichés, les permis d'exploitation aérienne numériques et les spécifications d'exploitation connexes numériques présenteront des caractéristiques de sécurité dynamiques appropriées permettant de les distinguer d'images statiques.

4.2.1.9.4 *Langue et disposition des rubriques*

Les permis d'exploitation aérienne numériques et les spécifications d'exploitation connexes numériques comprendront l'acronyme « ICAO » qui fera office de lien hypertexte vers l'information en anglais, selon une présentation graphique conforme au § 2.2 et au § 3.3 de l'appendice 6, respectivement.

4.2.1.9.5 *Vérification en ligne et hors ligne*

4.2.1.9.5.1 L'authenticité et la validité des permis d'exploitation aérienne numériques et des spécifications d'exploitation connexes numériques pourront être vérifiées de manière électronique en ligne, lorsqu'une connexion Internet est disponible.

4.2.1.9.5.2 L'authenticité et la validité des permis d'exploitation aérienne numériques et des spécifications d'exploitation connexes numériques pourront être vérifiées de manière électronique hors ligne lorsqu'aucune connexion Internet n'est disponible, grâce à un moyen qui n'imposera pas une charge excessive à l'État ou aux États vérifiant l'authenticité ou la validité des documents numériques.

Note.— Les États qui délivrent des permis d'exploitation aérienne numériques et des spécifications d'exploitation connexes numériques peuvent consulter le Manual on Technical Specifications for the Implementation and Verification of Digital Certificates and Documents (Doc 10190, à paraître) qui les orientera sur l'utilisation d'une application logiciel standard comme moyen de vérification hors ligne et harmonisé.

Fin du nouveau texte.

4.2.1.810 L'État de l'exploitant établira un système pour la certification et la surveillance continue de l'exploitant conformément à l'appendice 5 de la présente Annexe et à l'appendice 1 de l'Annexe 19, afin de veiller au respect des normes d'exploitation requises établies au § 4.2.

(...)

CHAPITRE 6. ÉQUIPEMENT, INSTRUMENTS DE BORD ET DOCUMENTS DE VOL DES AVIONS

(...)

6.1 GÉNÉRALITÉS

(...)

6.1.2 Les avions auront à leur bord :

- a) une copie authentifiée du permis d'exploitation aérienne spécifié au chapitre 4, § 4.2.1, 4.2.1.8 et une copie des spécifications d'exploitation connexes ; ou ~~ainsi qu'une copie des spécifications d'exploitation applicables à l'avion auquel ils appartiennent, qui sont émises en même temps que le permis. Les permis et les spécifications d'exploitation connexes établis par l'État de l'exploitant dans une autre langue que l'anglais seront accompagnés d'une traduction en anglais.~~
- b) le permis d'exploitation aérienne numérique et les spécifications d'exploitation numériques connexes spécifiés au chapitre 4, § 4.2.1.9.

Note.— Des dispositions relatives à la teneur et au format du permis d'exploitation aérienne et des spécifications d'exploitation connexes figurent aux § 4.2.1.5 et 4.2.1.6 du chapitre 4.

(...)

Origine :	Justification
FLTOPSP/11 et 12 et Secrétariat	L'authentification est requise pour les permis d'exploitation aérienne numériques et les spécifications d'exploitation numériques afin de faciliter la confirmation de leur validité par les autres États. Les normes proposées sont fondées sur les normes actuelles de l'Annexe 1 pour les licences du personnel délivrées par voie électronique.

APPENDICE 5. SUPERVISION DE LA SÉCURITÉ DES EXPLOITANTS DE TRANSPORT AÉRIEN

(Voir le chapitre 4, § 4.2.1.8 ~~4.2.1.10~~)

(...)

Origine :	<i>Justification</i>
Secrétariat	Amendement corrélatif pour indiquer le renvoi.

APPENDICE 6. PERMIS D'EXPLOITATION AÉRIENNE (AOC)

(Voir le chapitre 4, § 4.2.1.5 et 4.2.1.6)

(...)

2. MODÈLE D'AOC

2.1 La présentation graphique du permis d'exploitation aérienne sur papier ou sur toute autre matière appropriée, dont il est question au chapitre 4, § 4.2.1.8.1, sera la suivante :

Note.— Le chapitre 6, § 6.1.2, dispose qu'une copie authentifiée de l'AOC doit être emportée à bord.

(...)

Insérer le nouveau texte comme suit :

2.2 La présentation graphique du permis d'exploitation aérienne numérique, dont il est question au chapitre 4, § 4.2.1.9.4 sera la suivante :

MODÈLE D'AOC NUMÉRIQUE

(chapitre 4, § 4.2.1.9)

PERMIS D'EXPLOITATION AÉRIENNE NUMÉRIQUE	
1	Nom de l'État de l'exploitant
2	Autorité de délivrance de l'État de l'exploitant
3a	N° du permis d'exploitation aérienne, en caractères alphanumériques, délivré par l'État de l'exploitant
3b	Date d'expiration (aaaa-mm-jj)
4a	Nom de l'exploitant
4b	Nom commercial de l'exploitant, le cas échéant : « faisant affaires sous le nom »
4c	Adresse de l'établissement principal de l'exploitant
4d	N° de téléphone de l'établissement principal de l'exploitant
4e	N° de fax de l'établissement principal de l'exploitant
4f	Adresse électronique de l'exploitant
5	Nom du document et de la référence contenant les coordonnées nécessaires à la gestion de l'exploitation ¹
6	Le présent document atteste que l'exploitant aérien a reçu l'autorisation d'effectuer les opérations de transport aérien commercial indiquées dans les spécifications d'exploitation, conformément au manuel d'exploitation et à (aux) [insérer les renvois aux règlements applicables].
7	Date (aaaa -mm-jj) et heure [hh:mm Temps universel coordonné (UTC)] de délivrance
8	Date (aaaa-mm-jj) et heure (hh:mm UTC) de la dernière synchronisation avec le serveur de l'autorité de délivrance
9	Autres informations complémentaires

¹ Le présent document sera transporté à bord et les coordonnées comprendront le numéro de téléphone (avec indicatif de pays) ainsi que l'adresse électronique permettant de joindre le service de gestion de l'exploitation sans délai excessif en cas de questions concernant les vols, la navigabilité, la compétence des équipages de conduite et de cabine, les marchandises dangereuses et d'autres sujets, selon qu'il convient.

Fin du nouveau texte.

Origine :	Justification
FLTOPSP/11 et Secrétariat	Afin de faciliter la validation par d'autres États, il a été nécessaire d'ajouter un modèle standard de permis d'exploitation aérienne numérique de l'OACI.

3. SPÉCIFICATIONS D'EXPLOITATION APPLICABLES À CHAQUE TYPE D'AÉRONEF

(...)

3.2 La présentation graphique des spécifications d'exploitation sur papier ou sur toute autre matière appropriée, dont il est question au chapitre 4, § 4.2.1.6 4.2.1.8.1, sera la suivante :

Note. — La LME fait partie intégrante du Manuel d'exploitation.

SPÉCIFICATIONS D'EXPLOITATION

(sous réserve des conditions approuvées figurant dans le Manuel d'exploitation)

*(Applicable jusqu'au 17 novembre 2032)***COORDONNÉES DE L'AUTORITÉ DE DÉLIVRANCE¹**

Téléphone n° : _____

Fax n° : _____

Courriel : _____

AOC n°² : _____ Nom de l'exploitant³ : _____ Date⁴ : _____ Signature : _____

s/n Nom commercial : _____

Type ~~Modèle~~^{*} d'aéronef⁵ :Types d'exploitation : Transport aérien commercial ☐ Passagers ☐ Fret ☐ Autre⁶ : _____Zones d'exploitation⁷ :Restrictions spéciales⁸ :

APPROBATION PARTICULIÈRE	OUI	NON	DESCRIPTION ⁹	OBSERVATIONS
Marchandises dangereuses	☐	☐		
Opérations par faible visibilité				
Approche et atterrissage	☐	☐	CAT ¹⁰ : _____ RVR : _____ m DH : _____ ft	
Décollage	☐	☐	RVR ¹¹ : _____ m	
Crédit(s) opérationnels [*] (s)	☐	☐	¹²	
RVSM ¹³ ☐ S/O	☐	☐		
EDTO ¹⁴ ☐ S/O	☐	☐	Seuil de temps ¹⁵ : _____ minutes Temps de déroutement max. ¹⁵ : _____ minutes	
Spécifications de navigation AR pour l'exploitation PBN	☐	☐	¹⁶	¹⁶
Maintien de la navigabilité	☒	☒	¹⁷	
EFB	☐	☐	¹⁸	
Autres ¹⁹	☐	☐		

* Modification du français seulement.

Notes.—

(...)

16. *Navigation fondée sur les performances (PBN) : utiliser une ligne pour chaque approbation relative à une spécification de navigation AR en PBN (p. ex. RNP AR APCH), les restrictions appropriées figurant dans la colonne « ~~Description~~ Observations ».*

(...)

Origine :	Justification
FLTOPSP/11 et Secrétariat	Correction de l'emplacement de la note relative aux spécifications de navigation AR pour l'exploitation PBN. Suppression de la note relative à la LME, après le § 3.2, car elle n'est pas pertinente pour les spécifications d'exploitation.

Note rédactionnelle.— La présentation graphique des *spécifications d'exploitation* proposée ci-dessous est certes entièrement nouvelle, mais les ajouts et les suppressions sont indiqués selon la présentation habituelle (grisé/rayé) afin de refléter les changements par rapport à la présentation existante.

SPÉCIFICATIONS D'EXPLOITATION

(sous réserve des conditions approuvées figurant dans le Manuel d'exploitation)

*(Applicable à compter du 18 novembre 2032)***COORDONNÉES DE L'AUTORITÉ DE DÉLIVRANCE¹**

Autorité de délivrance : _____

Téléphone n° : _____

Fax n° : _____

Courriel : _____

AOC n°² : _____ Nom de l'exploitant³ : _____ Date⁴ : _____ Signature : _____s/n Nom commercial³ : _____Date⁴ : _____ Signature : _____Marque et type-modèle* d'aéronef⁵ : _____Types d'exploitation : Transport aérien commercial ☐ Passagers ☐ Fret ☐ Autre⁶ Poste : _____Zones d'exploitation⁷ : _____Restrictions spéciales⁸⁷ : _____Maintenance de la navigabilité⁸ : _____

APPROBATION PARTICULIÈRE	OUI	NON	DESCRIPTION ⁹	OBSERVATIONS
Marchandises dangereuses	☐	☐	¹⁰	
Opérations par faible visibilité				
Approche et atterrissage	☐	☐	CAT ¹⁰¹¹ : ____ RVR : ____ m DH : ____ m (____ ft)	
Décollage	☐	☐	RVR ¹⁴ : ____ m ou visibilité horizontale : ____ m ¹²	
Crédit(s) opérationnels*(s)	☐	☐	⁴²¹³	
RVSM ¹³ ☐ S/O	☐	☐		
EDTO ¹⁴ ☐ S/O	☐	☐	Seuil de temps ¹⁵ : ____ minutes (____ NM) et temps de déroutement max. ¹⁵ : ____ minutes (____ NM) Temps de déroutement max. ¹⁶ : ____ minutes	¹⁵
Spécifications de navigation AR pour l'exploitation PBN	☐	☐	¹⁶	¹⁶
Maintenance de la navigabilité	☐	☐	¹⁷	
EFB	☐	☐	¹⁸¹⁷	
Autres ¹⁹¹⁸	☐	☐		

* Modification du français seulement.

Notes.—

1. ~~Numéros de téléphone et de fax de l'autorité~~ Nom et coordonnées de l'autorité de l'aviation civile, avec le code téléphonique du pays. L'adresse électronique et le numéro de fax sont indiqués s'ils sont disponibles.
2. Numéro de l'AOC connexe.
3. Nom officiel de l'exploitant, ~~et Si le nom commercial de l'exploitant, s'il est différent de son nom officiel.~~ Ajouter, ajouter la mention « s/n » avant le nom commercial (pour « faisant affaires sous le nom » (s/n)).
4. Date d'émission des spécifications d'exploitation (jj-mm-aaaa-mm-jj) et signature du représentant de l'autorité.
5. Marque, modèle et, le cas échéant, série, ou série principale, de l'aéronef d'après la taxonomie établie par l'Équipe pour la sécurité de l'aviation commerciale (CAST)/OACI (p. ex. : Boeing-737-3K2 ou Boeing-777-232). La taxonomie CAST/OACI figure sur le site web situé à l'adresse suivante : <http://www.intlaviationstandards.org/>.
6. ~~Autre type d'exploitation à préciser (p. ex. service médical d'urgence).~~
76. Zones géographiques* d'exploitation autorisée (définies par des coordonnées géographiques, des routes précises, des frontières nationales, des limites de région d'information de vol ou des limites régionales), y compris, le cas échéant, les limitations-restrictions* applicables à l'altitude des aérodromes [p. ex. aérodromes à haute altitude (HEA)], définies clairement par l'autorité de délivrance, et tout espace aérien désigné pour lequel une approbation est obligatoire [p. ex. espace aérien supérieur de l'Atlantique Nord (NAT HLA)]. Les zones d'exploitation autorisée peuvent figurer dans un supplément aux spécifications d'exploitation.
87. Restrictions spéciales applicables (p. ex. VFR seulement, de jour seulement).
178. Nom de la personne ou de l'organisation responsable de veiller au maintien de la navigabilité de l'aéronef et le règlement en cause, c'est-à-dire le règlement AOC ou une approbation particulière (p. ex. EC2042/2003, partie M, section G [p. ex. États-Unis, Federal Aviation Regulation, part 121, ou Union européenne, Règlement (UE) n° 1321/2014 de la Commission, annexe Vc (partie CAMO)]).
9. On indique dans cette colonne les critères les plus permissifs de chaque approbation particulière (avec les critères appropriés).
10. Décrire les restrictions concernant les types de marchandises dangereuses dont le transport par l'exploitant est approuvé (voir le supplément G pour des orientations détaillées).
1011. ~~Opération d'approche aux instruments de type B~~ Catégorie d'approche de précision* applicable (CAT II ou III). RVR minimale, en mètres, et hauteur de décision, en mètres. La hauteur équivalente peut aussi être indiquée en pieds. On peut utiliser une ligne pour chaque approbation éventuellement accordée.
112. RVR minimale de décollage approuvée, en mètres, ou visibilité horizontale équivalente si la RVR n'est pas utilisée. On peut utiliser une ligne pour chaque approbation si différentes approbations sont accordées*.
1213. Énumérer les possibilités embarquées (p. ex. atterrissage automatique, HUD, EVS, SVS, CVS) et les crédits opérationnels-connexes accordés pour les aéronefs avancés. On peut utiliser une ligne pour chaque approbation si différentes approbations sont accordées.
13. On ne peut cocher la case « S/O » (sans objet) que si le plafond théorique de l'aéronef est inférieur au FL 290.
14. Si l'approbation particulière EDTO (vols à temps de déroutement prolongé) ne s'applique pas sur la base des dispositions figurant au chapitre 4, section 4.7, cocher « S/O ». Dans le cas contraire, il faut spécifier un seuil de temps et un temps de déroutement maximal. Si une approbation particulière EDTO est accordée, cocher « Oui » et spécifier un seuil de temps ainsi que le temps de déroutement maximal. Si une approbation particulière EDTO n'est pas accordée, mais que les spécifications de l'approbation particulière EDTO sur la base du chapitre 4, section 4.7.2, s'appliquent, cocher « Non » et spécifier le seuil de temps et le temps de déroutement maximal. Si les spécifications de l'approbation particulière EDTO ne s'appliquent pas, cocher « S/O ».
15. Le seuil de temps et le temps de déroutement maximal peuvent aussi être indiqués en distances (NM). Des renseignements détaillés sur pour chaque combinaison cellule-moteurs donnée pour laquelle le seuil de temps est établi et le temps de déroutement maximal accordé peuvent être seront indiqués et les combinaisons cellule-moteurs correspondantes seront insérées dans la colonne « Observations ». Le seuil de temps et le temps de déroutement maximal peuvent aussi être indiqués en distances (NM). On peut utiliser une ligne pour chaque approbation éventuellement accordée si différentes approbations sont accordées*.

* Modification du français seulement.

16. ~~Navigation fondée sur les performances (PBN) - utiliser~~ Utiliser une ligne pour chaque approbation relative à une spécification de navigation AR en PBN (p. ex. RNP AR APCH), les restrictions appropriées figurant dans la colonne « ~~Description~~ Observations ».
17. ~~Nom de la personne ou de l'organisation responsable de veiller au maintien de la navigabilité de l'aéronef et le règlement en cause, c'est à dire le règlement AOC ou une approbation particulière (p. ex. EC2042/2003, partie M, section G).~~
18. ~~Énumérer les fonctions EFB servant à assurer la sécurité de l'exploitation des avions, ainsi que toutes les limitations restrictions* applicables.~~
19. ~~On peut indiquer d'autres autorisations ou renseignements approbations particulières dans ce champ, en utilisant une ligne (ou un bloc de plusieurs lignes) par autorisation-approbation particulière (p. ex. autorisation d'approche spéciale, MNPS,* performance de navigation homologuée).~~

Origine :	Justification
FLTOSP/12 et Secrétariat	Actualisation pour harmoniser le modèle et ses notes avec les normes. a) <i>Type d'exploitation</i>. Selon la définition de « transport aérien commercial », il y a trois options - passagers, fret ou poste. b) <i>Maintien de la navigabilité</i>. Bien que cet élément soit listé dans les approbations particulières, il ne requiert pas d'approbation particulière ; il a donc été déplacé vers l'en-tête. c) <i>Marchandises dangereuses</i>. Une note a été ajoutée pour clarifier quelle information devrait être incluse dans le champ de la description. d) <i>Opérations par faible visibilité</i>. Le mètre est l'unité de mesure standard dans l'Annexe 5 ; par conséquent, la hauteur doit être indiquée en mètres avec la possibilité de l'indiquer en pieds. La note 12 indiquait que la visibilité horizontale peut être saisie si la RVR n'est pas utilisée, mais cela ne figure pas dans le modèle. La note 13 est harmonisée avec la norme 4.2.8.1.1, qui renvoie seulement aux aéronefs avancés. e) <i>RSVM</i>. La mention S/O n'est pas nécessaire. Les spécifications d'exploitation doivent indiquer si l'exploitant est approuvé. f) <i>EDTO</i>. L'application de l'approbation particulière et les renseignements qui doivent être inscrits dans les colonnes « description » et « observations » ont été clarifiés, en conformité avec le § 4.7.2 du chapitre 4. Ajout de la possibilité d'indiquer le seuil de temps EDTO et le temps de déroutement maximal en distances (NM), conformément à la note 15. g) <i>Navigation fondée sur les performances (PBN)</i>. Correction de l'emplacement de la note. h) <i>Autres</i>. Clarification afin d'indiquer que seules les autres approbations particulières devraient être saisies dans ce champ.

Insérer le nouveau texte comme suit :

3.3 La présentation graphique des spécifications d'exploitation numériques, dont il est question au chapitre 4, § 4.2.1.9.4, sera la suivante :

SPÉCIFICATIONS D'EXPLOITATION (sous réserve des conditions approuvées figurant dans le manuel d'exploitation)	
0a	Autorité de délivrance de l'État de l'exploitant
0b	N° de téléphone de l'autorité de délivrance ¹
0c	N° de fax de l'autorité de délivrance ¹
0d	Courriel de l'autorité de délivrance ¹
1a	N° du permis d'exploitation aérienne, en caractères alphanumériques, délivré par l'État de l'exploitant
1b	Nom de l'exploitant
1c	s/n Nom commercial, le cas échéant ²
2	Marque et modèle-d'aéronef ³
3	Transport aérien commercial : ☐ Passagers ☐ Fret ☐ Poste
4	Zone(s) d'exploitation ⁴
5	Restrictions spéciales ⁵
6	Maintien de la navigabilité ⁶
7a	Approbation particulière pour marchandises dangereuses : ☐ Oui ☐ Non
7b	Descriptions ^{7,8}
7c	Observations
8a	Opérations par faible visibilité – Approbation particulière pour approche et atterrissage : ☐ Oui ☐ Non
8b	Descriptions : CAT : [catégorie d'approche de précision applicable (CAT II ou III)], RVR : [RVR minimale, en mètres] m, DH : [hauteur de décision, en mètres] m [(hauteur de décision, en pieds) ft] ^{7,9}
8c	Observations ⁹
9a	Opérations par faible visibilité – Approbation particulière pour décollage : ☐ Oui ☐ Non
9b	Descriptions : RVR : [RVR minimale de décollage approuvée, en mètres] m ou visibilité horizontale : [visibilité horizontale minimale approuvée, en mètres] m ^{7,10}
9c	Observations ¹⁰
10a	Opérations par faible visibilité – Approbation particulière pour crédit(s) opérationnel(s) : ☐ Oui ☐ Non
10b	Descriptions ^{7,11}
10c	Observations ¹¹
11a	Approbation particulière pour RVSM : ☐ Oui ☐ Non
11b	Descriptions ⁷

SPÉCIFICATIONS D'EXPLOITATION (sous réserve des conditions approuvées figurant dans le manuel d'exploitation)	
11c	Observations
12a	Approbation particulière pour EDTO ¹² : ☐ Oui ☐ Non ☐ S/O
12b	Descriptions : Seuil de temps : [valeur en minutes] minutes ([valeur en distance] NM) et temps de déroutement maximal : [valeur en minutes] minutes ([valeur en distance] NM) ^{7,13}
12c	Observations ¹³
13a	Approbation particulière pour spécifications de navigation AR en exploitation PBN : ☐ Oui ☐ Non
13b	Descriptions ^{7,14}
13c	Observations ¹⁴
14a	Approbation particulière pour EFB : ☐ Oui ☐ Non
14b	Descriptions ^{7,15}
14c	Observations
15a	Autre approbation particulière : ¹⁶ ☐ Oui ☐ Non
15b	Descriptions ^{7,16}
15c	Observations ¹⁶
16	Date (aaaa-mm-jj) et heure [hh:mm Temps universel coordonné (UTC)] de délivrance
17	Date (aaaa-mm-jj) et heure (hh:mm UTC) de la dernière synchronisation avec le serveur de l'autorité de délivrance

Notes.—

1. Y compris le code téléphonique du pays. Le courriel et le numéro de fax sont indiqués s'ils sont disponibles.
2. Si le nom commercial de l'exploitant est différent de son nom officiel, ajouter la mention « faisant affaires sous le nom » (s/n).
3. Marque, modèle et, le cas échéant, série, ou série principale, de l'aéronef d'après la taxonomie établie par l'Équipe pour la sécurité de l'aviation commerciale (CAST)/OACI (p. ex. : Boeing-737-3K2 ou Boeing-777-232). La taxonomie CAST/OACI figure sur le site web situé à l'adresse suivante : <http://www.intlaviationstandards.org/>.
4. Zone(s) d'exploitation autorisée (définies par des coordonnées géographiques, des routes précises, des frontières nationales, des limites de région d'information de vol ou des limites régionales), y compris, le cas échéant, les restrictions applicables à l'altitude des aérodromes [p. ex. aérodromes à haute altitude (HEA)], définies clairement par l'autorité de délivrance, et tout espace aérien désigné pour lequel une approbation est obligatoire [p. ex. espace aérien supérieur de l'Atlantique Nord (NAT HLA)].
5. Restrictions spéciales applicables (p. ex. VFR seulement, de jour seulement).
6. Nom de la personne ou de l'organisation responsable de veiller au maintien de la navigabilité de l'aéronef et le règlement en cause, c'est-à-dire le règlement AOC ou une approbation particulière [p. ex. États-Unis, Federal Aviation Regulation, part 121, ou Union européenne, Règlement (UE) n° 1321/2014 de la Commission, annexe Vc (partie CAMO)].
7. On indique dans cette colonne les critères les plus permissifs de chaque approbation particulière (avec les

- critères appropriés).*
8. *Décrire les restrictions concernant les types de marchandises dangereuses dont le transport par l'exploitant est approuvé (voir le supplément G pour des orientations détaillées).*
 9. *La hauteur de décision équivalente peut aussi être indiquée en pieds. Un bloc de plusieurs lignes 8a, 8b et 8c est utilisé par catégorie d'approche indiquée.*
 10. *Un bloc de plusieurs lignes 9a, 9b et 9c est utilisé par approbation si différentes approbations sont accordées.*
 11. *Crédit(s) opérationnel(s) accordé(s) pour les aéronefs avancés. Un bloc de plusieurs lignes 10a, 10b et 10c est utilisé par approbation si différentes approbations sont accordées.*
 12. *Si une approbation particulière EDTO est accordée, cocher « Oui » et spécifier un seuil de temps ainsi que le temps de déroutement maximal à la ligne 12b. Si une approbation particulière EDTO n'est pas accordée, mais que les spécifications de l'approbation particulière EDTO sur la base du chapitre 4, section 4.7.2, s'appliquent, cocher « Non » et spécifier le seuil de temps et le temps de déroutement maximal à la ligne 12b. Si les spécifications de l'approbation particulière EDTO ne s'appliquent pas, cocher « S/O ».*
 13. *Le seuil de temps et le temps de déroutement maximal pour chaque combinaison cellule-moteurs donnée seront indiqués et les combinaisons cellule-moteurs correspondantes seront insérées dans la colonne « Observations ». Le seuil de temps et le temps de déroutement maximal peuvent aussi être indiqués en distances (NM). Un bloc de plusieurs lignes 12a, 12b et 12c est utilisé par approbation si différentes approbations sont accordées.*
 14. *Un bloc de plusieurs lignes 13a, 13b et 13c est utilisé pour chaque approbation relative à une spécification de navigation AR en PBN (p. ex. RNP AR APCH), les restrictions appropriées figurant dans la colonne « Observations ».*
 15. *Énumérer les fonctions EFB servant à assurer la sécurité de l'exploitation des aéronefs, ainsi que toutes les restrictions applicables.*
 16. *On peut indiquer d'autres approbations particulières dans ce champ, en utilisant un bloc de plusieurs lignes 15a, 15b et 15c par approbation particulière (p. ex. autorisation d'approche spéciale, performance de navigation homologuée).*

Fin du nouveau texte.

Origine :	<i>Justification</i>
FLTOPSP/12 et Secrétariat	Afin de faciliter la validation par d'autres États, il a été nécessaire d'ajouter un modèle standard de l'OACI pour les spécifications d'exploitation numériques.

SUPPLÉMENT B. CERTIFICATION ET VALIDATION DES EXPLOITANTS

Complément aux dispositions du chapitre 4, § 4.2.1

1. OBJET ET PORTÉE

(...)

1.3 Pratiques de certification normalisées

Conformément à la norme ~~4.2.1.8~~ 4.2.1.10, l'État de l'exploitant est tenu d'établir un système de certification pour veiller au respect des normes applicables au type de vol à exécuter. Plusieurs États ont élaboré des politiques et des procédures leur permettant de se conformer à cette norme de certification à mesure que les capacités de l'industrie évoluent. Même si ces États ont élaboré leurs pratiques de certification sans se concerter, les prescriptions qu'elles contiennent se ressemblent et concordent de façon

remarquable. L'efficacité de ces pratiques a été validée au fil des années et elles ont permis d'améliorer les dossiers de sécurité des exploitants du monde entier. Un grand nombre de ces pratiques ont été incorporées par renvoi dans les dispositions de l'OACI.

2. ÉVALUATIONS TECHNIQUES REQUISES EN MATIÈRE DE SÉCURITÉ

(...)

2.3 Enregistrement des certifications

2.3.1 Il est important que les certifications, approbations particulières, approbations et acceptations accordées par l'État soient convenablement documentées. L'État doit délivrer un ~~instrument écrit~~ document officiel (une lettre ou un document officiel) qui constitue un acte authentique attestant la certification. Ces ~~instruments documents officiels~~ doivent être conservés tant et aussi longtemps que l'exploitant continue à utiliser les autorisations pour lesquelles l'approbation particulière, l'approbation ou l'acceptation a été délivrée. ~~Ces instruments~~ Ils attestent sans équivoque les autorisations détenues par l'exploitant et constituent une preuve en cas de désaccord entre l'État et l'exploitant au sujet des opérations que l'exploitant est autorisé à exécuter.

2.3.2 Certains États rassemblent les documents de certification tels que les ~~instruments~~ les documents relatifs aux inspections, aux démonstrations, aux approbations particulières, aux approbations et aux acceptations dans un même dossier, qui est conservé tant que l'exploitant poursuit son activité. D'autres États conservent ces documents dans des dossiers différents selon la certification et révisent le dossier lorsqu'un ~~instrument document~~ d'approbation particulière, d'approbation ou d'acceptation est mis à jour. Quelle que soit la méthode utilisée, ces documents de certification sont une preuve convaincante qu'un État se conforme aux obligations que lui impose l'OACI en matière de certification des exploitants.

(...)

3. AUTORISATIONS

(...)

3.2 Permis d'exploitation aérienne (AOC)

3.2.1 L'AOC exigé par l'Annexe 6, partie 1, chapitre 4, § 4.2.1, est un ~~instrument~~ document officiel. Le chapitre 4, § 4.2.1.5, énumère les renseignements qui doivent figurer sur l'AOC.

(...)

3.3 Approbations

3.3.1 Dans le cadre d'une certification, une « approbation » indique une action plus formelle de la part de l'État qu'une « acceptation ». Certains États exigent que le directeur ou qu'un fonctionnaire subalterne de l'autorité de l'aviation civile établisse un ~~instrument écrit~~ un document officiel pour chaque approbation. D'autres États permettent l'utilisation de divers documents comme preuve de l'approbation. Le document d'approbation délivré et l'objet de l'approbation dépendent de l'autorité qui a été déléguée au fonctionnaire. Dans ces États, l'autorité pour signer les approbations courantes, comme les listes minimales

d'équipements (LME) pour certains aéronefs, est déléguée aux inspecteurs techniques. Les approbations plus complexes ou plus importantes sont normalement délivrées par des fonctionnaires de niveau supérieur.

(...)

3.5 Acceptations

3.5.1 Définition

(...)

3.5.1.2 Certains États utilisent le concept d'« acceptation » comme moyen formel de s'assurer qu'ils ont examiné tous les aspects essentiels de la certification de l'exploitant avant de délivrer l'AOC. Lorsqu'ils appliquent ce concept, ces États exercent leur prérogative de confier à des inspecteurs techniques l'examen de toutes les politiques et procédures de l'exploitant ayant une incidence sur la sécurité opérationnelle. L'établissement d'un ~~instrument~~ document officiel attestant cette acceptation (si le document est délivré) peut être délégué à l'inspecteur technique affecté à la certification.

(...)

3.5.3 Manuel d'exploitation et manuel de maintenance

3.5.3.1 Le manuel d'exploitation et le manuel de maintenance, ainsi que les amendements apportés à ces manuels, doivent être soumis à l'État (§ 4.2.3.2, 8.1.1, 8.2.4, 8.3.2 et Annexe 8, partie 2, chapitre 6, § 6.3.3). C'est l'État qui détermine le contenu minimal de ces manuels (§ 11.2, 11.3, 11.4 et appendice 2). Il doit également indiquer dans ses guides techniques les parties pertinentes des manuels de l'exploitant qui doivent faire l'objet d'une évaluation, par exemple, le manuel des politiques d'exploitation, le manuel d'utilisation de l'aéronef, le manuel de l'équipage de cabine, le guide routier et le manuel de formation. Certains États délivrent un ~~instrument~~ document officiel pour l'acceptation de chaque manuel et des amendements correspondants.

5. VALIDATION DES NORMES D'EXPLOITATION

La norme 4.2.1.4 spécifie que la validité d'un AOC dépend de ce que l'exploitant aura satisfait aux exigences de certification originales (~~chapitre 4, § 4.2.1.3~~) sous la supervision de l'État de l'exploitant. Cette supervision exige l'établissement d'un système de surveillance continue pour veiller au respect des normes d'exploitation requises (~~chapitre 4, § 4.2.1.8-4.2.1.10~~). La réalisation d'inspections annuelles ou semestrielles, d'observations et de tests pour valider les approbations particulières, les approbations et les acceptations requises pour la certification constitue un bon point de départ pour la mise en place de ce système.

6. AMENDEMENT DES PERMIS D'EXPLOITATION AÉRIENNE

La certification des exploitants est un processus continu. Peu d'exploitants pourront se contenter, après un certain temps, des autorisations initiales obtenues avec leur AOC. L'évolution du marché obligera certains exploitants à changer de modèles d'aéronefs et à demander des approbations pour de nouvelles zones d'exploitation exigeant des fonctionnalités additionnelles. L'État devrait effectuer d'autres évaluations techniques avant de délivrer les ~~instruments~~ documents officiels approuvant la modification de l'AOC d'origine et d'autres autorisations. Dans la mesure du possible, toutes les demandes devraient être liées et l'autorisation originale devrait être utilisée comme base pour déterminer la portée de l'évaluation qui doit être effectuée par l'État avant de délivrer l'~~instrument~~ le document officiel.

(…)

Origine :	<i>Justification</i>
Secrétariat	Amendement corrélatif pour indiquer des renvois et révision des variantes du terme « instrument écrit » qui est remplacé par celui de « document officiel » puisque le permis d'exploitation aérienne numérique et les approbations particulières numériques ne peuvent pas être considérés comme des documents « écrits ».

PROPOSITION INITIALE 2
Inspections sur l'aire de trafic

CHAPITRE 3. GÉNÉRALITÉS

(…)

Insérer le nouveau texte comme suit :

(…)

Note 3. — Nonobstant la responsabilité qui lui incombe en vertu de la Convention de Chicago, un État peut déléguer, à un autre État ou à une organisation régionale de supervision de la sécurité (RSOO), les tâches et les fonctions que lui impose la présente Annexe s'agissant de la supervision de la sécurité. Chaque État garde la responsabilité des tâches et des fonctions qu'il délègue à un autre État ou à une RSOO. Ces délégations peuvent comprendre, mais sans s'y limiter :

- a) la délivrance d'un permis d'exploitation aérienne ;*
- b) la supervision de la sécurité et la surveillance des exploitants et des exploitants étrangers ;*
- c) l'évaluation technique de la sécurité et la délivrance d'une approbation particulière, d'une approbation ou d'une acceptation.*

Note 4.— Des orientations sur la délégation des tâches et des fonctions figurent dans le Manuel de supervision de la sécurité (Doc 9734), partie B – Mise en place et gestion d'une organisation régionale de supervision de la sécurité.

Fin du nouveau texte.

Origine :	<i>Justification</i>
FLTOPSP/11	L'Annexe 19 dispose qu'un État peut déléguer les fonctions et les activités liées au programme national de sécurité à un autre État ou à une organisation régionale de supervision de la sécurité (RSOO). La note proposée donne ces renseignements factuels et des exemples de tâches et de fonctions spécifiques à l'Annexe 6, partie 1, qu'un État peut déléguer. Comme l'a demandé la Commission technique, à la 42^e session de l'Assemblée, et compte tenu de la résolution A42-10 de l'Assemblée, <i>Coopération régionale et</i>

assistance pour résoudre les carences en matière de sécurité, l'inclusion de fonctions déléguées dans l'Annexe 6 aiderait les États à comprendre et à appliquer la délégation des tâches et des fonctions tout en préservant leurs responsabilités au titre de la Convention de Chicago.
--

3.1 RESPECT DES LOIS, RÈGLEMENTS ET PROCÉDURES

~~4.2.2.3~~ 3.1.1 Les exploitants respecteront les exigences. Les exploitants se conformeront aux lois, règlements et procédures fixés par les États sur le territoire desquels ils mènent des opérations.

~~3.1.1~~ 3.1.2 L'exploitant* veillera à ce que tous ses employés soient informés, ~~lorsqu'ils sont en fonctions à l'étranger,~~ qu'ils doivent se conformer aux lois, règlements et procédures des États dans le territoire desquels ~~ses avions sont en service~~ ils mènent des opérations**.

(...)

Note rédactionnelle.— Renuméroter les paragraphes suivants en conséquence.

Origine :	Justification
FLTOPSP/11	La norme 4.2.2.3 contenait une obligation pour les exploitants, tandis que la norme 4.2 contient des obligations pour les États. Il serait préférable de placer l'obligation concernant les exploitants au § 3.1.

(...)

CHAPITRE 4. PRÉPARATION ET EXÉCUTION DES VOLS

(...)

4.2 PERMIS D'EXPLOITATION ET SUPERVISION

(...)

4.2.2 Surveillance des opérations ~~d'un~~ effectuées par un exploitant d'un autre État

Note.— Aux fins de la présente section, le terme « exploitant étranger » désigne tout exploitant titulaire d'un permis d'exploitation aérienne délivré par un État qui effectue ou qui sollicite la permission d'effectuer des vols au-dessus ou à partir du territoire d'un autre État, à travers celui-ci ou à l'intérieur de celui-ci.

4.2.2.1 Un permis d'exploitation aérienne délivré par un État ~~contractant~~ sera reconnu valable par un autre État ~~contractant~~ si les conditions qui ont régi la délivrance du permis sont équivalentes ou supérieures aux normes applicables spécifiées dans la présente Annexe et dans l'Annexe 19.

4.2.2.2 Jusqu'au 17 novembre 2032, Les États mettront en place un programme comprenant des procédures pour surveiller les opérations effectuées sur leur territoire par des exploitants d'autres États et prendre les mesures appropriées pour préserver la sécurité lorsque cela est nécessaire.

* La modification est sans incidence en français.

** Modification du français seulement.

4.2.2.2 Au 18 novembre 2032, chaque État mettra en place, dans le cadre de son système national de supervision de la sécurité, un programme comprenant des procédures pour surveiller les opérations effectuées sur son territoire par des exploitants d'autres États et prendre les mesures appropriées pour préserver la sécurité lorsque cela est nécessaire. Ce programme comprendra un programme d'inspection sur l'aire de trafic des aéronefs exploités par les exploitants étrangers, mis en œuvre conformément à l'appendice 11.

~~4.2.2.3 Les exploitants respecteront les exigences fixées par les États sur le territoire desquels ils mènent des opérations.~~

~~— Note Des orientations sur la surveillance des opérations d'exploitants d'autres États sont données dans le Manuel des procédures d'inspection, d'autorisation et de surveillance continue de l'exploitation (Doc 8335).~~

4.2.2.3 **Recommandation.**— *Au 18 novembre 2032, il est recommandé que le programme de formation des inspecteurs chargés des inspections sur l'aire de trafic applicables aux exploitants étrangers comprenne, mais sans s'y limiter, les éléments suivants :*

a) formation initiale

1) formation théorique et pratique, spécifique et appropriée, dans un ou plusieurs des domaines d'inspection suivants :

i) poste de pilotage ;

ii) sécurité en cabine ;

iii) état de l'aéronef ;

iv) transport du fret, y compris les marchandises dangereuses ;

2) formation en cours d'emploi appropriée, dispensée par un inspecteur d'aire de trafic dûment qualifié ;

b) formation périodique, à des intervalles ne dépassant pas trois ans, portant au moins sur les éléments suivants :

1) nouveautés concernant la réglementation et les procédures ;

2) pratiques opérationnelles ;

3) questions de standardisation et d'harmonisation.

Note.— L'Annexe 19 impose aux États de fixer des exigences minimales de qualification pour le personnel technique s'acquittant de fonctions liées à la sécurité et de fournir des programmes de formation initiale et périodique appropriés. Cela comprend le personnel qui effectue des inspections sur l'aire de trafic.

(...)

4.4 PROCÉDURES EN VOL

(...)

4.4.8 Procédures de vol aux instruments

(...)

4.4.8.2 Tous les avions exploités conformément aux règles de vol aux instruments se conformeront aux procédures de vol aux instruments approuvées par l'État dans lequel l'aérodrome est situé.

(...)

Note 2.— Des renseignements à l'intention des pilotes sur les paramètres des procédures de vol et les procédures opérationnelles figurent dans les PANS-OPS (Doc 8168), volume I. Les critères de construction des procédures de vol à vue et de vol aux instruments figurent dans les PANS-OPS (Doc 8168), volume II. Les critères et les procédures de franchissement d'obstacles employés dans certains États pouvant présenter des différences par rapport aux PANS-OPS, il est important de connaître ces différences pour des raisons de sécurité (voir le chapitre 3, § ~~3.1.1~~ 3.1.2).

Insérer le nouveau texte comme suit :

APPENDICE 11. INSPECTIONS SUR L'AIRE DE TRAFIC DES AÉRONEFS EXPLOITÉS PAR DES EXPLOITANTS ÉTRANGERS

(Applicable au 18 novembre 2032)

(Voir le chapitre 4, § 4.2.2.2)

Note.— Des orientations concernant l'inspection sur l'aire de trafic des aéronefs exploités par des exploitants d'autres États figurent dans le Manuel des procédures d'inspection, d'autorisation et de surveillance continue de l'exploitation (Doc 8335).

1. Législation et réglementation relatives à l'aviation

Chaque État adoptera et mettra en œuvre une réglementation relative aux inspections sur l'aire de trafic applicables aux exploitants étrangers effectuant des vols de transport aérien commercial.

2. Éléments du programme d'inspection sur l'aire de trafic applicable aux exploitants étrangers

Le programme d'inspection sur l'aire de trafic applicable aux exploitants étrangers comprendra au moins les éléments suivants :

- a) licences du personnel ;
- b) exploitation technique des aéronefs ;
- c) immatriculation des aéronefs ;
- d) navigabilité des aéronefs ;

- e) transport du fret, y compris de marchandises dangereuses.

3. Ressources suffisantes et personnel technique qualifié

3.1 Chaque État veillera à mettre à disposition un nombre suffisant d'inspecteurs pour mener à bien le programme d'inspection sur l'aire de trafic.

3.2 Chaque État veillera à ce que les inspecteurs disposent du soutien, des accréditations, des moyens de transport et de l'accès aux aéroports qu'il faut pour accomplir de manière indépendante les tâches d'inspection sur l'aire de trafic qui leur incombent s'agissant des exploitants étrangers.

3.3 Chaque État veillera à ce que les inspecteurs chargés des inspections sur l'aire de trafic des aéronefs exploités par des exploitants étrangers possèdent les qualifications appropriées ainsi que l'expérience et les compétences voulues.

4. Indications techniques, outillage et fourniture de renseignements critiques pour la sécurité

4.1 Chaque État veillera à ce que les inspecteurs disposent d'indications techniques, d'outils et de renseignements critiques pour la sécurité contenant les politiques, les procédures, les listes de vérification et les normes à utiliser lors de :

- a) l'inspection sur l'aire de trafic applicable aux exploitants étrangers ;
- b) la résolution des problèmes de sécurité, y compris les mesures d'application effective visant les exploitants étrangers.

4.2 Chaque État veillera à ce que les inspecteurs reçoivent des indications techniques sur l'éthique, la conduite personnelle et la prévention des conflits d'intérêts potentiels, réels ou apparents, dans l'exercice de fonctions officielles se rapportant à l'inspection sur l'aire de trafic applicable aux exploitants étrangers.

5. Obligations en matière d'inspection sur l'aire de trafic

Chaque État veillera, sur la base d'une évaluation des risques, à hiérarchiser et à planifier les inspections sur l'aire de trafic applicables aux exploitants étrangers afin d'assurer le respect continu des normes de sécurité pertinentes.

6. Résolution des problèmes de sécurité

Chaque État élaborera des processus et des procédures, en tenant compte du chapitre 3, section 3.2, pour surveiller et consigner les progrès réalisés en vue de résoudre les problèmes de sécurité recensés sur son territoire s'agissant des exploitants étrangers.

Note.— Des dispositions relatives à la résolution des problèmes de sécurité figurent dans l'appendice 1 de l'Annexe 19.

SUPPLÉMENT G. MARCHANDISES DANGEREUSES*Complément ~~au~~ aux dispositions du* chapitre 14*

(…)

4. EXPLOITANT

(…)

4.4 Les exploitants devraient respecter et maintenir les exigences fixées par les États sur le territoire desquels ils mènent des opérations, conformément au § ~~4.2.2.3~~ 3.1.1 de la présente Annexe.

Origine :	<i>Justification</i>
FLTOPSP/11 et Secrétariat	Un appendice clarifie davantage les exigences minimales à remplir lorsqu'on met en place un programme d'inspection sur l'aire de trafic des exploitants étrangers, pour faciliter une approche harmonisée entre les États lorsqu'ils mettent en œuvre des programmes et promouvoir la coopération régionale. L'harmonisation de ces programmes serait utile pour les exploitants car il y aurait moins de différences dans l'application de la supervision par les États.

PROPOSITION INITIALE 3 Plan d'intervention d'urgence de l'exploitant

(…)

CHAPITRE 3. GÉNÉRALITÉS

(…)

3.3 GESTION DE LA SÉCURITÉ

(…)

3.3.1 Analyse des données de vol

~~3.3.1~~ 3.3.1.1 **Recommandation.**— *Il est recommandé que les exploitants d'avions dont la masse au décollage certifiée excède 15 000 kg établissent et maintiennent un programme d'analyse des données de vol dans le cadre de leur système de gestion de la sécurité.*

~~3.3.2~~ 3.3.1.2 Tous les avions dont la masse au décollage certifiée excède :

(…)

~~3.3.3~~ 3.3.1.3 Les exploitants d'avions équipés conformément au § ~~3.3.2~~ 3.4.1.2 établiront et maintiendront un programme d'analyse des données de vol dans le cadre de leur système de gestion de la sécurité.

* Modification du français seulement.

~~3.3.4~~ ~~3.3.1.4~~ Les exploitants d'avions dont la masse maximale au décollage certifiée excède 27 000 kg établiront et maintiendront un programme d'analyse des données de vol dans le cadre de leur système de gestion de la sécurité.

(...)

~~3.3.5~~ Jusqu'au 22 novembre 2028, les programmes d'analyse des données de vol contiendront des garanties adéquates pour protéger les sources de données conformément aux dispositions de l'appendice 3 de l'Annexe 19.

~~3.3.5~~ ~~3.3.1.5~~ À partir du 23 novembre 2028, les programmes d'analyse des données de vol incluront des mesures de protection contre la divulgation et l'utilisation des données de sécurité et des informations de sécurité ainsi que des mesures de protection pour les personnes et organisations concernées conformément aux dispositions de l'Annexe 19.

(...)

Note rédactionnelle 1.— Supprimer les paragraphes 3.3.6, 3.3.7 et les notes correspondantes.

Note rédactionnelle 2.— Le paragraphe 3.3.8 est renuméroté ci-après en tant que paragraphe 3.3.3.

(...)

Insérer le nouveau texte comme suit :

3.3.2 Plan d'intervention d'urgence de l'exploitant

3.3.2.1 L'État de l'exploitant veillera à ce que l'exploitant établisse un plan d'intervention d'urgence, compatible avec l'ampleur et la complexité des activités de l'exploitant en question.

Note.— Voir l'Annexe 19 pour des exigences supplémentaires relatives à la coordination des plans d'intervention d'urgence.

3.3.2.2 Le plan d'intervention d'urgence indiquera au moins :

- a) les types de situation d'urgence auxquels il est destiné à faire face ;
- b) les conditions de mise à exécution du plan ;
- c) la coordination requise avec d'autres organismes ;
- d) les détails de la transition vers un retour à des opérations normales.

3.3.2.3 L'exploitant aura établi et documenté des procédures visant à assurer l'exécution coordonnée du plan d'intervention d'urgence.

3.3.2.4 Le plan d'intervention d'urgence contiendra des procédures permettant de valider son adéquation, au moyen d'exercices ou d'exams périodiques, et d'évaluer les résultats afin d'en améliorer l'efficacité.

3.3.2.5 Le plan tiendra compte des principes des facteurs humains afin de favoriser l'intervention optimale de tous les organismes existants qui participent aux opérations d'urgence.

Note.— On trouve des éléments indicatifs sur les principes des facteurs humains dans le Manuel d’instruction sur les facteurs humains (Doc 9683).

Fin du nouveau texte.

~~3.3.8~~ 3.3.3 Les exploitants établiront, dans le cadre de leur système de gestion de la sécurité, un système de documents sur la sécurité des vols destiné à l’usage et à l’orientation du personnel d’exploitation.

(...)

Note rédactionnelle.— Renuméroter les sections qui suivent ainsi que les paragraphes connexes.

Origine :	<i>Justification</i>
FLTOSP/10	L’Annexe 19 impose aux fournisseurs de service de coordonner leurs plans d’intervention d’urgence concernant les accidents et incidents survenant durant les opérations aériennes avec les autres organisations avec lesquelles ils sont en relation pendant ces opérations. Par conséquent, il est nécessaire d’introduire une prescription dans l’Annexe 6 afin que les exploitants établissent et tiennent à jour un plan d’intervention d’urgence. Les exploitants de transport aérien commercial international doivent avoir un plan d’intervention d’urgence pour réagir à des situations d’urgence comme des accidents.

(...)

SUPPLÉMENT B. CERTIFICATION ET VALIDATION DES EXPLOITANTS

Complément aux dispositions du chapitre 4, § 4.2.1

(...)

4. AUTRES CONSIDÉRATIONS RELATIVES AUX APPROBATIONS ET AUX ACCEPTATIONS

Certains États prévoient l’approbation ou l’acceptation de certains documents, états ou procédures essentiels indiqués dans l’Annexe 6, partie 1, même si les normes pertinentes de l’Annexe 6 ne spécifient pas qu’ils doivent être approuvés ou acceptés par l’État de l’exploitant. En voici quelques exemples :

- a) Programme d’analyse des données de vol (§ ~~3.3.5~~ 3.3.1.5) ;

(...)

SUPPLÉMENT D. SYSTÈME DE DOCUMENTS SUR LA SÉCURITÉ DES VOLS

Complément aux dispositions du chapitre 3, § ~~3.5~~ 3.3.3

1. INTRODUCTION

(...)

1.3 Les lignes directrices du présent supplément portent sur les principaux aspects du processus d'élaboration par les exploitants d'un système de documents sur la sécurité des vols, en vue de l'application du § ~~3.5~~ 3.3.3 du chapitre 3. Ces lignes directrices sont fondées non seulement sur des recherches scientifiques, mais également sur les meilleures pratiques actuelles de l'industrie, et elles accordent une grande importance à l'utilité opérationnelle.

Origine :	<i>Justification</i>
Secrétariat	Amendement corrélatif pour indiquer des renvois.

PROPOSITION INITIALE 4 Minimums opérationnels d'aérodrome basés sur les performances

ABRÉVIATIONS ET SYMBOLES

(utilisés dans la présente Annexe)

Abréviations

(...)

PBAOM Minimum opérationnel d'aérodrome basé sur les performances

(...)

Origine :	<i>Justification</i>
FLTOPSP/12	Ajout de l'abréviation en conformité avec la définition.

CHAPITRE 4. PRÉPARATION ET EXÉCUTION DES VOLS

(...)

4.2 PERMIS D'EXPLOITATION ET SUPERVISION

(...)

4.2.8 Minimums opérationnels d'aérodrome

(...)

4.2.8.1.1 L'État de l'exploitant autorisera un ou des crédits opérationnels pour l'exploitation d'aéronefs avancés. Lorsque le crédit opérationnel est lié à des opérations par faible visibilité, l'État de l'exploitant délivrera une approbation particulière. Une telle autorisation sera sans effet sur la classification de la procédure d'approche aux instruments.

Note 1.— Un crédit opérationnel inclut :

(...)

- c) *l'exigence d'un moins grand nombre d'installations de capacités au sol ou de capacités de niveau moindre, ~~elles et~~ ces réductions étant compensées par les capacités disponibles à bord.*

(...)

Origine :	<i>Justification</i>
FLTOPSP/12	Le concept de PBAOM comprend la possibilité d'utiliser des installations au sol de niveau moindre et non pas uniquement un nombre réduit d'installations au sol.

CHAPITRE 9. ÉQUIPAGE DE CONDUITE DES AVIONS

(...)

9.3 PROGRAMMES DE FORMATION DES MEMBRES D'ÉQUIPAGE DE CONDUITE

(...)

9.3.1 L'exploitant établira et tiendra à jour un programme de formation au sol et en vol homologué par l'État de l'exploitant, qui garantira que chaque membre de l'équipage de conduite reçoit une formation lui permettant de s'acquitter des fonctions qui lui sont confiées. Le programme de formation :

(...)

Note 12.— Des orientations sur la formation à l'exploitation dans des conditions où la référence visuelle est limitée par les conditions météorologiques figurent dans le Manuel d'exploitation tous temps (Doc 9365).

(...)

Origine :	<i>Justification</i>
FLTOPSP/12	Ajout d'un renvoi aux orientations sur la formation.

**SUPPLÉMENT B. CERTIFICATION ET
VALIDATION DES EXPLOITANTS**
Complément aux dispositions du chapitre 4, § 4.2.1

(…)

3. AUTORISATIONS

(…)

3.3 Approbations

(…)

3.3.2 Dispositions exigeant une approbation

Les dispositions relatives aux éléments énumérés ci-après exigent ou encouragent l’obtention d’une approbation de l’État spécifié. L’État de l’exploitant doit fournir une approbation pour tous les éléments qui ne sont pas précédés d’un astérisque. Les éléments précédés d’au moins un astérisque exigent l’approbation de l’État d’immatriculation (*) ou de l’État de conception (**). Cependant, l’État de l’exploitant doit prendre les mesures nécessaires pour s’assurer que les exploitants dont il est responsable respectent les approbations délivrées par l’État d’immatriculation et/ou par l’État de conception et qu’ils se conforment à ses propres spécifications.

(…)

- e) crédits opérationnels pour les aéronefs avancés qui ne sont pas liés à des opérations par faible visibilité (§ 4.2.8.1.1) ;

(…)

Note rédactionnelle.— Renuméroter les éléments suivants de la liste.

Origine :	<i>Justification</i>
FLTOPSP/12	Il a été précisé que les crédits opérationnels des aéronefs avancés qui ne sont pas liés à des opérations par faible visibilité doivent être approuvés.

PROPOSITION INITIALE 5 Amendements mineurs (terminologie)
--

CHAPITRE 1. DÉFINITIONS

(…)

Services d’assistance en escale. Services aéroportuaires d’aérodrome nécessaires à l’arrivée et au départ d’un aéronef, qui ne font pas partie des services de la circulation aérienne.

(…)

CHAPITRE 11. MANUELS, LIVRES DE BORD ET ENREGISTREMENTS

Note.— Les manuels, livres de bord et enregistrements supplémentaires énumérés ci-dessous rentrent dans le cadre de la présente Annexe mais ne figurent pas dans ce chapitre :

(...)

État des qualifications de route et des qualifications d'aéroport d'aérodrome du pilote commandant de bord — voir § 9.4.3.4.

(...)

Origine :	<i>Justification</i>
FLTOPSP/12	Correction afin d'utiliser le terme défini.

CHAPITRE 1. DÉFINITIONS

(...)

NOTAM. Avis diffusé par télécommunication et donnant, sur l'établissement, l'état ou la modification d'une installation, d'un service ou d'une procédure aéronautiques, ou d'un danger pour la navigation aérienne, des renseignements qu'il est essentiel de communiquer à temps au personnel chargé des opérations aériennes.

(...)

APPENDICE 8. ENREGISTREURS DE BORD

(Voir le chapitre 6, § 6.3 et 6.18)

(...)

**Tableau A8-2. Enregistreurs de communications par liaison de données —
Description des applications**

<i>Application n°</i>	<i>Type</i>	<i>Description</i>	<i>Teneur de l'enregistrement</i>
(...)			
4	Information de vol	Tout service utilisé pour communiquer des renseignements de vol à des aéronefs particuliers ; par exemple, service de messages d'observations météorologiques régulières pour l'aviation assuré par liaison de données (D-METAR), service automatique d'information de région terminale par liaison de données (D-ATIS), NOTAM* numérique	C

* La modification est sans objet en français.

<i>Application n°</i>	<i>Type</i>	<i>Description</i>	<i>Teneur de l'enregistrement</i>
---------------------------	-------------	--------------------	---------------------------------------

(...)

(D-NOTAM) et autres services de liaison de données textuelles.

(...)

(...)

Origine :	<i>Justification</i>
FLTOPSP/12	Les <i>Procédures pour les services de navigation aérienne — Gestion de l'information aéronautique</i> (PANS-AIM, Doc 10066) ont été modifiées pour utiliser « NOTAM » en tant que terme, plutôt que comme acronyme d'« avis aux navigants ». La définition manquait dans l'Annexe 6, partie 1. L'ancien terme est remplacé.

CHAPITRE 6. ÉQUIPEMENT, INSTRUMENTS DE BORD ET DOCUMENTS DE VOL DES AVIONS

(...)

6.3 ENREGISTREURS DE BORD

(...)

6.3.5 Enregistreurs de bord — Généralités

(...)

6.3.5.2 Utilisation

(...)

6.3.5.2.2 En vue de la conservation des enregistrements, les enregistreurs de bord seront arrêtés à la conclusion du temps de vol à la suite d'un accident ou d'un incident grave. Ils ne seront pas remis en marche tant qu'il n'en aura pas été disposé conformément à l'Annexe 13.

(...)

CHAPITRE 11. MANUELS, LIVRES DE BORD ET ENREGISTREMENTS

(...)

11.6 ENREGISTREMENTS PROVENANT DES

ENREGISTREURS DE BORD

(...)

En cas d'accident ou d'incident grave survenant à l'avion, l'exploitant assurera, dans la mesure du possible, la conservation de tous les enregistrements de bord qui se rapportent à cet accident ou incident et, s'il y a lieu, la conservation des enregistreurs de bord en cause, ainsi que leur garde en lieu sûr, jusqu'à ce qu'il en soit disposé conformément aux spécifications de l'Annexe 13.

(...)

Origine :	<i>Justification</i>
FLTOPSP/12	Actualisation afin d'assurer l'harmonisation avec l'Annexe 13 ; des enquêtes sont faites pour les accidents et les « incidents graves ». À ce titre, les enregistreurs doivent être désactivés et leurs données doivent être conservées pour les incidents graves, mais non pour tous les incidents.

CHAPITRE 7. ÉQUIPEMENT DE COMMUNICATION, DE NAVIGATION ET DE SURVEILLANCE DES AVIONS

(...)

7.2 ÉQUIPEMENT DE NAVIGATION

(...)

7.2.7 Avant d'accorder l'approbation particulière RVSM prescrite au § 7.2.6, alinéa b), l'État s'assurera* :

(...)

CHAPITRE 9. ÉQUIPAGE DE CONDUITE DES AVIONS

(...)

9.4 QUALIFICATIONS

(...)

9.4.3 Pilote commandant de bord — Qualification de région, de route et d'aérodrome

(...)

9.4.3.4 L'exploitant consignera, ~~d'une manière satisfaisante pour l'État de l'exploitant,~~ la qualification du pilote et la façon dont cette qualification a été acquise.

(...)

* La modification est sans objet en français.

Origine :	<i>Justification</i>
Secrétariat	Révision pour assurer la cohérence avec l'Amendement n° 51 de l'Annexe 6, partie 1, portant sur les termes autorisation, acceptation et approbation.

9.5 ÉQUIPEMENT DE L'ÉQUIPAGE DE CONDUITE

Un membre d'équipage de conduite titulaire d'une licence dont il ne peut exercer les privilèges qu'à condition de porter des verres correcteurs aura à sa portée ~~des verres correcteurs~~ une paire de lunettes correctrices appropriées de rechange lorsqu'il exercera les privilèges de sa licence.

(...)

Origine :	<i>Justification</i>
FLTOPSP/11	Clarification pour assurer la cohérence entre les Annexes 1 et 6. La disposition vise à s'assurer que les membres d'équipage de conduite qui ont été informés que des lunettes correctrices ou des lentilles de contact correctrices sont obligatoires pour respecter les dispositions relatives à la vision de l'Annexe 1, chapitre 6, paragraphe 6.3, 6.4 ou 6.5, doivent toujours avoir une paire de lunettes de rechange pour parer à toute éventualité (perte ou bris des lunettes ou déchirure des lentilles de contact) compte tenu qu'une vision optimale est obligatoire pour piloter un aéronef en toute sécurité. Des lentilles de contact de rechange ou supplémentaires ne sont pas une option puisqu'il n'est pas pratique de les changer ou de les rajuster pendant le vol.

SUPPLÉMENT B. CERTIFICATION ET VALIDATION DES EXPLOITANTS

Complément aux dispositions du chapitre 4, § 4.2.1

(...)

3. AUTORISATIONS

(...)

3.3.2 Dispositions exigeant une approbation

Les dispositions relatives aux éléments énumérés ci-après exigent ou encouragent l'obtention d'une approbation de l'État spécifié. L'État de l'exploitant doit fournir une approbation pour tous les éléments qui ne sont pas précédés d'un astérisque. Les éléments précédés d'au moins un astérisque exigent l'approbation de l'État d'immatriculation (*) ou de l'État de conception (**). Cependant, l'État de l'exploitant doit prendre les mesures nécessaires pour s'assurer que les exploitants dont il est responsable respectent les approbations délivrées par l'État d'immatriculation et/ou par l'État de conception et qu'ils se conforment à ses propres spécifications.

(...)

w) Programmes de formation des membres ~~des équipages~~ d'équipage de cabine (§ 12.4) ;

(...)

3.4 Dispositions exigeant une évaluation technique

Certaines dispositions de l'Annexe 6, partie 1, exigent que l'État effectue une évaluation technique. Ces dispositions portent sur les éléments énumérés ci-après ; elles n'exigent pas nécessairement que ces éléments soient approuvés par l'État mais celui-ci doit à tout le moins les accepter après avoir effectué un examen ou une évaluation :

(...)

- aa) Effectif ~~Nombre~~ minimal de l'équipage de cabine ~~membres d'équipage de cabine~~ affectés à chaque type d'avion (§ 12.1) ;

(...)

Origine :	<i>Justification</i>
Secrétariat	Correction afin d'utiliser le terme défini.

PROPOSITION INITIALE 6 Amendements mineurs (correction de renvois)

PUBLICATIONS

(mentionnées dans la présente Annexe)

Publications de l'OACI

Manuels⁺

(...)

Manuel sur la formation et l'évaluation fondées sur la compétence des agents techniques d'exploitation (Doc 10106)

(...)

Manuel d'~~approbation~~ autorisation opérationnelle de la navigation fondée sur les performances (PBN) (Doc 9997)

(...)

Manuel d'instruction (Doc 7192)

— *Partie D-3 Agent technique d'exploitation*

(...)

⁺ Les manuels indiqués seront mis à jour selon les besoins de manière à harmoniser la terminologie utilisée dans la nouvelle Annexe 19.

CHAPITRE 3. GÉNÉRALITÉS

(...)

3.5 SUIVI DES AÉRONEFS

(...)

3.5.4 Indépendamment des dispositions des § 3.5.2 et 3.5.3, l'État de l'exploitant peut, sur la base des résultats d'un processus d'évaluation des risques approuvé et mis en œuvre par l'exploitant, autoriser des variations des intervalles des comptes rendus automatisés. Ce processus montrera comment les risques pour l'exploitation découlant de ces variations peuvent être gérés et comprendra au minimum les éléments suivants :

(...)

Note.— On trouvera des orientations sur l'élaboration, la mise en œuvre et l'approbation du processus d'évaluation des risques qui permet de faire varier la nécessité des comptes rendus automatisés et l'intervalle requis, y compris des exemples de variation, dans le les Lignes directrices relatives à la mise en œuvre du suivi des aéronefs (Cir 347). Manuel sur le système mondial de détresse et de sécurité aéronautique (Doc 10165).

(...)

CHAPITRE 7. ÉQUIPEMENT DE COMMUNICATION, DE NAVIGATION ET DE SURVEILLANCE DES AVIONS

(...)

7.2 ÉQUIPEMENT DE NAVIGATION

(...)

7.2.3 Pour les opérations visées par une spécification de navigation PBN prescrite, l'État de l'exploitant s'assurera que l'exploitant a établi et documenté :

(...)

Note 1.— Des orientations sur les risques pour la sécurité et des mesures d'atténuation pour l'exploitation PBN, en conformité avec les dispositions de l'Annexe 19, figurent dans le Manuel d'approbation autorisation opérationnelle de la navigation fondée sur les performances (PBN) (Doc 9997).

(...)

7.2.4 L'État de l'exploitant délivrera une approbation particulière pour les opérations basées sur des spécifications de navigation à autorisation obligatoire (AR) en PBN.

Note.— Des orientations sur les approbations particulières pour les spécifications de navigation à autorisation obligatoire (AR) en PBN figurent dans le Manuel d'approbation autorisation opérationnelle de la navigation fondée sur les performances (PBN) (Doc 9997).

(...)

CHAPITRE 10. AGENT TECHNIQUE D'EXPLOITATION

(...)

10.3 Un agent technique d'exploitation ne recevra une affectation que s'il a :

- a) suivi de manière satisfaisante et complète un cours de formation de l'exploitant, portant sur tous les éléments de la méthode approuvée de contrôle et de supervision des vols spécifiée au § 4.2.1.3 ;

Note.— Le Manuel d'instruction (Doc 7192), Partie D-3 — Agent technique d'exploitation, Manuel sur la formation et l'évaluation fondées sur la compétence des agents techniques d'exploitation (Doc 10106) contient des éléments indicatifs sur la composition des programmes de formation.

(...)

CHAPITRE 11. MANUELS, LIVRES DE BORD ET ENREGISTREMENTS

(...)

11.2 MANUEL DE CONTRÔLE DE MAINTENANCE DE L'EXPLOITANT

Le manuel de contrôle de maintenance de l'exploitant prévu par le § 8.2, qui peut être publié en parties distinctes, contiendra les renseignements suivants :

(...)

- f) une description des procédures à suivre pour respecter les spécifications du chapitre 4, § 4.2.3, ~~alinéa f) 4.2.4~~ et ~~4.2.4 4.2.5~~ de l'Annexe 8, partie 2, relatives à la communication des renseignements d'ordre opérationnel ;

(...)

Origine :	Justification
FLTOPSP/11	• Suppression du renvoi au Doc 7192 qui est obsolète et ajout du renvoi au nouveau Doc 10106. • Suppression du renvoi à la Circulaire 347 qui est obsolète et ajout du renvoi au nouveau Doc 10165. • Mise à jour du titre du Doc 9997. • Actualisation des renvois pour harmonisation avec l'Amendement n° 110 de l'Annexe 8.

D-35
CHAPITRE 13. SÛRETÉ ††

(...)

13.6 QUESTIONS DIVERSES

(...)

13.6.2 Recommandation.— *Il est recommandé que, lorsqu'un exploitant accepte le transport d'armes qui ont été retirées à des passagers, il soit prévu à bord de l'avion le moyen de placer ces armes en un endroit inaccessible à quiconque pendant la durée du vol.*

Note.— Les orientations relatives à la sûreté de l'aviation figurent dans le Manuel de sûreté de l'aviation (Doc 8973 – Diffusion restreinte), tandis que les orientations relatives à la sûreté qui doivent figurer dans le manuel d'exploitation figurent dans les Orientations sur la préparation d'un manuel d'exploitation (Doc 10153).

Origine :	<i>Justification</i>
FLTOPS/12	Ajout d'un renvoi aux orientations appropriées.

(...)

**CHAPITRE 6. ÉQUIPEMENT, INSTRUMENTS DE BORD
ET DOCUMENTS DE VOL DES AVIONS**

(...)

6.5 TOUS AVIONS — SURVOL DE L'EAU

(...)

6.5.2 Avions terrestres

(...)

6.5.2.2 L'équipement mentionné au § 6.5.2.1 comportera un gilet de sauvetage ou un dispositif individuel de flottaison équivalent pour chaque personne se trouvant à bord, rangé de manière que chaque occupant puisse l'atteindre facilement de son siège ou de sa couchette.

(...)

Note 3.— Des renseignements sur le moyen acceptable de conformité pour cette norme, notamment en ce qui concerne les bébés, figurent dans le Doc 10153 (~~Guidance on the Preparation of an Operations Manual~~) – Orientations sur la préparation d'un manuel d'exploitation, chapitre 11, supplément D-C.*

(...)

* Note du traducteur : Modifications du français seulement. Le manuel a été traduit depuis la dernière édition.

SUPPLÉMENT B. CERTIFICATION ET VALIDATION DES EXPLOITANTS

Complément aux dispositions du chapitre 4, § 4.2.1

(...)

3. AUTORISATIONS

(...)

3.5 Acceptations

(...)

3.5.2 Rapport de conformité

Certains États utilisent un rapport de conformité pour documenter les acceptations qu'ils donnent à un exploitant. Il s'agit d'un document soumis par l'exploitant dans lequel il explique en détail, par des renvois au manuel d'exploitation et au manuel de maintenance, comment il compte se conformer à tous les règlements nationaux applicables. ~~Ce type de document est indiqué dans le Doc 8335 et le Manuel de navigabilité (Doc 9760), volume I, § 6.2.1, alinéa c) 4).~~ Le rapport de conformité doit être activement utilisé pendant le processus de certification et il doit être révisé au besoin pour tenir compte des modifications que l'exploitant doit apporter à ses politiques et procédures à la demande de l'État. Un rapport final de conformité est ensuite ajouté aux documents de certification de l'État et conservé avec les autres documents de certification. Le rapport de conformité est une excellente manière de démontrer que l'exploitant a été dûment certifié en fonction de toutes les prescriptions réglementaires applicables.

3.5.3 Manuel d'exploitation et manuel de maintenance

3.5.3.1 Le manuel d'exploitation et le manuel de maintenance, ainsi que les amendements apportés à ces manuels, doivent être soumis à l'État (§ 4.2.3.2, ~~8.1.1~~, 8.2.4, 8.3.2 et Annexe 8, partie II, chapitre 6, § 6.3.3). C'est l'État qui détermine le contenu minimal de ces manuels (§ 4.2.3.2, 11.1, 11.2, 11.3, ~~11.4~~ et appendice 2). Il doit également indiquer dans ses guides techniques les parties pertinentes des manuels de l'exploitant qui doivent faire l'objet d'une évaluation, par exemple, le manuel des politiques d'exploitation, le manuel d'utilisation de l'aéronef, le manuel de l'équipage de cabine, le guide routier et le manuel de formation. Certains États délivrent un instrument officiel pour l'acceptation de chaque manuel et des amendements correspondants.

(...)

Origine:	<i>Justification</i>
FLTOPSP/12 et Secrétariat	Correction des renvois et suppression des renvois obsolètes.

APPENDICE 2. STRUCTURE ET TENEUR DU MANUEL D'EXPLOITATION

(Voir le chapitre 4, § 4.2.3.1)

(...)

2. TENEUR

2.1 Généralités

(...)

2.1.10 Procédures (prescrites dans l'Annexe 12) à suivre par les pilotes commandants de bord qui interceptent un message de détresse ou lorsqu'ils sont témoins d'un accident d'une situation où un aéronef ou un navire se trouve en détresse.

2.1.11 Effectif et composition de l'équipage l'équipage de conduite nécessaire pour chaque type de vol, y compris l'indication de la hiérarchie du commandement à bord.

(...)

2.3 Routes et aérodromes

(...)

2.3.8 Renseignements sur le niveau de protection RFFS jugé acceptable par l'exploitant.

Origine :	Justification
FLTOPSP/12	• Correction d'une omission involontaire concernant le contenu d'un manuel d'exploitation. • Actualisation aux fins de l'harmonisation avec l'Amendement n° 19 de l'Annexe 12 concernant les procédures pour intercepter un message de détresse. • Comme l'exige la partie 1, § 9.1, le nombre et la composition de l'équipage de conduite sera précisé dans le manuel d'exploitation. • Comme l'exige la partie 1, § 4.1.6, le niveau minimum de protection SSLI figurera dans le manuel d'exploitation.

PROPOSITION INITIALE 7
Amendements mineurs (utilisation des unités SI)

ABRÉVIATIONS ET SYMBOLES
(utilisés dans la présente Annexe)

Abréviations

(...)

~~inHg~~ — Pouce de mercure

(...)

~~mb~~ — millibar

(...)

APPENDICE 8. ENREGISTREURS DE BORD
(Voir le chapitre 6, § 6.3 et 6.18)

(...)

Tableau A8-1. Enregistreurs de données de vol — Caractéristiques des paramètres

<i>Numéro de série</i>	<i>Paramètre</i>	<i>Application</i>	<i>Plage de mesure</i>	<i>Intervalle maximal d'échan- tillonnage et d'enregis- trement (secondes)</i>	<i>Limites de précision (signal d'entrée comparé au dépouillement de l'enregistreur)</i>	<i>Résolution d'enregistrement</i>
(...)						
38*	Calage barométrique (pilote, copilote)		Selon l'installation	64	Selon l'installation	0,1 mb hPa (0,003 inHg)

(...)

(...)

**Tableau A8-3. Systèmes d'enregistrement de données d'aéronef —
Caractéristiques des paramètres**

<i>Nº</i>	<i>Paramètre</i>	<i>Plage minimale d'enregistrement</i>	<i>Intervalle maximal d'enregistrement (secondes)</i>	<i>Précision minimale d'enregistrement</i>	<i>Résolution minimale d'enregistrement</i>	<i>Remarques</i>
(...)						

<i>N°</i>	<i>Paramètre</i>	<i>Plage minimale d'enregistrement</i>	<i>Intervalle maximal d'enregistrement (secondes)</i>	<i>Précision minimale d'enregistrement</i>	<i>Résolution minimale d'enregistrement</i>	<i>Remarques</i>
8	Pression statique externe (ou altitude-pression)	De 34,4 mbhPa (1,02 in-Hg) à 310,2 mbhPa (9,16 in-Hg) ou plage de mesure du capteur	1	Selon l'installation [recommandé : (±1 mbhPa (0,03 in-Hg) ou ±30 m (±100 ft) à ±210 m (±700 ft)]	0,1 mbhPa (0,003 in-Hg) ou 1,5 m (5 ft)	

(...)

(...)

Origine :	<i>Justification</i>
FLTOPSP/11	Correction afin d'utiliser le système international d'unités (SI) pour la pression atmosphérique en conformité avec l'Annexe 5, tableau 3-4, qui ne permet pas l'utilisation d'une autre unité que l'unité SI.

PROPOSITION INITIALE 8

Amendements mineurs (corrections rédactionnelles)

CHAPITRE 4. PRÉPARATION ET EXÉCUTION DES VOLS

(...)

4.2 PERMIS D'EXPLOITATION ET SUPERVISION

(...)

4.2.8 Minimums opérationnels d'aérodrome

(...)

4.2.8.3 Les opérations d'approche aux instruments seront classées en fonction des minimums opérationnels les plus bas prévus, au-dessous desquels une opération d'approche ne doit se poursuivre qu'avec la référence visuelle nécessaire, comme suit :

(...)

Note 1.— Lorsque la hauteur de décision (DH) et la portée visuelle de piste (RVR) ne correspondent pas à la même catégorie, l'opération d'approche aux instruments sera exécutée dans les conditions de la catégorie la plus exigeante (exemples : si la hauteur de décision relève de la catégorie IIIA et la portée visuelle de piste, de la catégorie IIIB-II, on doit considérer qu'il s'agit d'une opération de catégorie IIIB ; si la hauteur de décision relève de la catégorie II et la portée visuelle de piste, de la catégorie I, on doit

considérer qu'il s'agit d'une opération de catégorie II). Cela ne s'applique pas si la RVR et/ou la DH ont été approuvées comme crédits opérationnels.

(...)

4.4 PROCÉDURES EN VOL

(...)

4.4.2 Observations météorologiques

(...)

4.4.2.1 Le pilote commandant de bord produira un* compte rendu en vol (AIREP) spécial sur l'efficacité du freinage sur la piste quand le freinage n'est pas aussi efficace que ce qui a été signalé.

(...)

Origine :	<i>Justification</i>
FLTOPSP/10	Corrections de forme.

CHAPITRE 6. ÉQUIPEMENT, INSTRUMENTS DE BORD ET DOCUMENTS DE VOL DES AVIONS

(...)

6.3 ENREGISTREURS DE BORD

6.3.1 Enregistreurs de données de vol et systèmes d'enregistrement de données d'aéronef

(...)

6.3.1.1 Application

6.3.1.1.1 Tous les avions à turbomachines de masse maximale au décollage certifiée égale ou inférieure à 5 700 kg pour lesquels la demande de certification de type a été présentée à un État ~~contractant~~ le 1^{er} janvier 2016 ou après seront équipés :

(...)

Note 1.— La date visée par le membre de phrase « demande de certification de type (...) présentée à un État ~~contractant~~ le » est la date du dépôt de la demande du certificat de type original de l'avion considéré, et non pas la date de certification de variantes ou de versions dérivées particulières de l'avion.

(...)

* La modification est sans objet en français.

6.3.1.1.11 Tous les avions dont la masse maximale au décollage certifiée est supérieure à 5 700 kg et pour lesquels la demande de certification de type est soumise à un État ~~contractant~~ le 1^{er} janvier 2023 ou après seront équipés d'un FDR ~~capable d'enregistrer~~ qui ~~enregistrera~~ au moins les 82 paramètres énumérés au tableau A8-1 de l'appendice 8.

Origine :	Justification
FLTOPSP/11	Correction de forme au § 6.3.1.1.11 en cohérence avec le § 6.3.1.1.10 qui exige que le FDR enregistre les paramètres. L'utilisation du terme « État contractant » introduit de la confusion dans ces dispositions. Conformément au guide de rédaction des SARP et des PANS, le terme « État contractant » au § 4.3.1.2 a été modifié pour indiquer « État ».

6.3.1.1.12 **Recommandation.**— *Il est recommandé* que tous les avions dont la masse maximale au décollage certifiée est supérieure à 5 700 kg et dont le premier certificat de navigabilité individuel aura été délivré le 1^{er} janvier 2023 ou après soient équipés d'un FDR ~~capable d'enregistrer~~ qui ~~enregistre~~ au moins les 82 paramètres énumérés au tableau A8-1 de l'appendice 8.*

Origine :	Justification
FLTOPSP/11	Révision afin d'utiliser le temps de verbe adéquat puisque le § 6.3.1.1.12 est une recommandation.

APPENDICE 8. ENREGISTREURS DE BORD

(Voir le chapitre 6, § 6.3 et 6.18)

(...)

3. ENREGISTREUR DE CONVERSATIONS DE POSTE DE PILOTAGE (CVR) ET SYSTÈME D'ENREGISTREMENT AUDIO DE POSTE DE PILOTAGE (CARS)

(...)

3.2 Signaux à enregistrer

(...)

3.2.2 **Recommandation.**— *Il est recommandé que ~~L'attribution~~ l'attribution audio du CVR ~~devrait~~ soit de préférence être la suivante :*

(...)

3.2.4 **Recommandation.**— *Il est recommandé que ~~L'attribution~~ l'attribution audio du CARS ~~devrait~~ soit de préférence être la suivante :*

Note rédactionnelle.— Mettre en italique les listes à puces qui suivent les paragraphes 3.2.2 et 3.2.4, conformément au format des recommandations.

* La première modification est sans objet en français.

(...)

Origine :	<i>Justification</i>
FLTOPSP/11	Puisque ces dispositions utilisent le mode verbal correspondant à « should » en anglais, on doit indiquer que ce sont des Recommandations. Cette correction est harmonisée avec les dispositions similaires de la partie 3, qui sont des Recommandations.

PROPOSITION INITIALE 9

Amendements mineurs (correction du caractère des pratiques recommandées)

AVANT-PROPOS

(...)

Caractère des éléments de l'Annexe

(...)

~~Il convient de noter que certaines normes de cette Annexe comprennent par référence d'autres spécifications qui ont le caractère de pratiques recommandées. Dans ce cas, le texte de la pratique recommandée devient partie intégrante de la norme.~~

(...)

Origine :	<i>Justification</i>
FLTOPSP/11	L'intégration des dispositions telle que précisée dans l'avant-propos n'est pas cohérente avec le caractère de Normes et pratiques recommandées. Le fait que certaines dispositions ayant le caractère de « recommandation » doivent, en raison de leur mention dans d'autres normes, être considérées comme des normes peut également être source de confusion pour le lecteur. La suppression de cet énoncé de l'avant-propos garantira le caractère adéquat des pratiques recommandées concernées et évitera l'ambiguïté.

CHAPITRE 6. ÉQUIPEMENT, INSTRUMENTS DE BORD ET DOCUMENTS DE VOL DES AVIONS

(...)

6.3 ENREGISTREURS DE BORD

(...)

6.3.1 Enregistreurs de données de vol et systèmes d'enregistrement de données d'aéronef

(...)

6.3.1.3 Durée d'enregistrement

6.3.1.3.1 Hormis les FDR des avions visés au § 6.3.1.1.5, ~~Tous les enregistreurs de données de vol conserveront les éléments enregistrés au cours des 25 dernières heures de fonctionnement au moins, sauf les FDR des avions visés au § 6.3.1.1.5, qui conserveront les éléments enregistrés au cours des 30 dernières minutes de fonctionnement au moins,~~ et assez de renseignements du décollage précédent, à des fins d'étalonnage.

6.3.1.3.2 Si un FDR est installé dans un avion visé au § 6.3.1.1.5, le FDR conservera les éléments enregistrés au cours des 30 dernières minutes de fonctionnement au moins, et assez de renseignements du décollage précédent, à des fins d'étalonnage.

Origine:	Justification
FLTOPSP/11	Révision pour supprimer l'intégration d'une pratique recommandée dans une norme. Si un FDR est installé sur un avion mentionné au § 6.3.1.1.5, il est important pour des raisons de sécurité, qu'un minimum de renseignements soit conservé afin de disposer de renseignements utiles pendant les enquêtes sur les accidents ou incidents.

CHAPITRE 11. MANUELS, LIVRES DE BORD ET ENREGISTREMENTS

(...)

11.4 CARNET DE ROUTE

11.4.1 **Recommandation.** ~~Il est recommandé que le~~ Le carnet de route d'un avion ~~comporte~~ comportera les rubriques suivantes correspondant aux chiffres romains indiqués informations suivantes :

I—a) Nationalité et immatriculation de l'avion

II—b) Date

III—c) Noms des membres de l'équipage

IV—d) Affectation des membres de l'équipage

V—e) Lieu de départ

VI—f) Lieu d'arrivée

VII—g) Heure de départ

VIII—h) Heure d'arrivée

IX—i) Heures de vol

X—j) Nature du vol (par exemple, privé, travail aérien, transport régulier ou non régulier)

XI—k) Incidents et observations notés pendant le vol, s'il y a lieu

XII—l) Signature ~~de la personne responsable~~ du pilote commandant de bord

Origine :	<i>Justification</i>
FLTOPSP/11	• Révision d'une norme conformément à l'article 34 de la Convention de Chicago. • Suppression des chiffres romains puisqu'ils ne sont pas exigés dans le carnet de route. • Révision de la partie 1, § 11.4.1, alinéa XII, en vue de l'harmonisation avec le § 4.5.5, qui indique que le pilote commandant de bord sera responsable de la tenue à jour du carnet de route.

PIÈCES JOINTE E à la lettre AN11/1.1.37 – 26/61

**PROPOSITION D'AMENDEMENT DES
NORMES ET PRATIQUES RECOMMANDÉES
INTERNATIONALES**

**ANNEXE 6
À LA
CONVENTION RELATIVE À L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE**

EXPLOITATION TECHNIQUE DES AÉRONEFS

**PARTIE 2
*AVIATION GÉNÉRALE INTERNATIONALE – AVIONS ET HÉLICOPTÈRES***

NOTES RELATIVES À LA PRÉSENTATION DE LA PROPOSITION D'AMENDEMENT

Le texte de l'amendement proposé est présenté de la manière suivante :

- | | |
|--|--------------|
| 1. Le texte à supprimer est rayé. | Suppression |
| 2. Le nouveau texte est présenté en grisé. | Addition |
| 3. Le texte à supprimer est rayé et suivi,
en grisé, du texte qui le remplace. | Remplacement |

E-2
**PROPOSITION D'AMENDEMENT DE
L'ANNEXE 6**

EXPLOITATION TECHNIQUE DES AÉRONEFS

**PARTIE 2
AVIATION GÉNÉRALE INTERNATIONALE – AVIONS ET HÉLICOPTÈRES**

PROPOSITION INITIALE 1 Certificats et documents numériques

(...)

SECTION 2

VOL D'AVIATION GÉNÉRALE

CHAPITRE 2.1 GÉNÉRALITÉS

(...)

2.1.4 Approbations particulières

2.1.4.1 Le pilote commandant de bord n'effectuera pas un vol nécessitant une approbation particulière si cette approbation n'a pas été délivrée par l'État d'immatriculation. ~~Les approbations particulières suivront le modèle présenté à l'appendice 2.4 et contiendront au moins les renseignements qui y figurent.~~

Insérer le nouveau texte comme suit :

2.1.4.2 Les approbations particulières seront délivrées dans l'un des formats suivants :

- a) sur papier de première qualité ou sur toute autre matière appropriée, comme les cartes plastifiées ;
- b) ou sous forme de documents numériques lisibles sur un dispositif électronique d'affichage visuel.

Note.— Il s'agit par exemple de dispositifs électroniques d'affichage visuel comme les systèmes d'affichage embarqués, les téléphones mobiles, les tablettes ou autres appareils.

2.1.4.3 *Spécifications applicables aux approbations particulières délivrées sur papier de première qualité ou sur toute autre matière appropriée, comme les cartes plastifiées.*

2.1.4.3.1 La présentation graphique des approbations particulières délivrées sur papier ou sur toute autre manière appropriée suivra le modèle figurant au § 2.1 de l'appendice 2.4.

2.1.4.3.2 Les approbations particulières établies par l'État d'immatriculation dans une autre langue que l'anglais seront accompagnées d'une traduction en anglais.

2.1.4.4 *Spécifications applicables aux approbations particulières numériques.*

2.1.4.4.1 Les approbations particulières numériques porteront la date et l'heure de la délivrance la plus récente.

2.1.4.4.2 Les signatures numériques apposées sur les approbations particulières numériques seront conformes aux normes internationales reconnues et auront un niveau de sécurité approprié.

Note.— Des orientations relatives aux signatures numériques figurent dans le Manual on Technical Specifications for the Implementation and Verification of Digital Certificates and Documents (Doc 10190, à paraître).

2.1.4.4.3 Lorsqu'elles seront affichées, les approbations particulières numériques présenteront des caractéristiques de sécurité dynamiques appropriées permettant de les distinguer d'une image statique.

2.1.4.4.4 *Langue et disposition des rubriques*

Les approbations particulières numériques comprendront l'acronyme « ICAO » qui fera office de lien hypertexte vers l'information en anglais, selon une présentation graphique conforme au § 2.2 de l'appendice 2.4.

2.1.4.4.5 *Vérification en ligne et hors ligne*

2.1.4.4.5.1 L'authenticité et la validité des approbations particulières numériques pourront être vérifiées de manière électronique en ligne, lorsqu'une connexion Internet est disponible.

2.1.4.4.5.2 L'authenticité et la validité des approbations particulières numériques pourront être vérifiées de manière électronique hors ligne lorsqu'aucune connexion Internet n'est disponible, grâce à un moyen qui n'imposera pas une charge excessive à l'État ou aux États vérifiant l'authenticité ou la validité des documents numériques.

Note.— Les États qui délivrent des approbations particulières numériques peuvent consulter le Manual on Technical Specifications for the Implementation and Verification of Digital Certificates and Documents (Doc 10190, à paraître) qui les orientera sur l'utilisation d'une application logiciel standard comme moyen de vérification hors ligne et harmonisé.

Fin du nouveau texte.

Origine:	Justification
FLTOPSP/11 et 12 et Secrétariat	L'authentification est requise pour les approbations particulières numériques afin de faciliter la confirmation de leur validité par les autres États. Les normes proposées sont fondées sur les normes actuelles de l'Annexe 1 pour les licences du personnel délivrées par voie électronique.

APPENDICE 2.4 APPROBATIONS PARTICULIÈRES DE L'AVIATION GÉNÉRALE

(Voir la section 2, chapitre 2.1, § 2.1.4 2.1.5)

2. MODÈLE D'APPROBATION PARTICULIÈRE

2.1 La présentation graphique des approbations particulières sur papier ou sur toute autre matière appropriée, dont il est question au chapitre 2.1, § 2.1.4.3.1, sera la suivante :

APPROBATION PARTICULIÈRE				
<i>(Applicable jusqu'au 17 novembre 2032)</i>				
COORDONNÉES DE L'AUTORITÉ DE DÉLIVRANCE et COORDONNÉES DU CONTACT¹				
Autorité de délivrance ¹ : _____ Adresse : _____ Signature : _____ Date ² : _____ Téléphone : _____ Fax : _____ Courriel : _____				
PROPRIÉTAIRE/EXPLOITANT				
Nom ³ : _____ Adresse : _____ Téléphone : _____ Fax : _____ Courriel : _____				
Modèle d'aéronef ⁴ et marques d'immatriculation :				
APPROBATION PARTICULIÈRE	OUI	NON	DESCRIPTION ⁵	OBSERVATIONS
Opérations par faible visibilité				
Approche et atterrissage	☐	☐	CAT ⁶ : _____ RVR : _____ m DH : _____ ft	
Décollage	☐	☐	RVR ⁷ : _____ m	
Crédit(s) opérationnel(s)	☐	☐	⁸	
RVSM	☐	☐		
Spécifications de navigation AR pour l'exploitation PBN	☐	☐	⁹	⁹
EFB	☐	☐	¹⁰	
Autres ¹¹	☐	☐		

Notes.—

(...)

9. Navigation fondée sur les performances (PBN) : utiliser une ligne pour chaque approbation relative à une spécification de navigation AR en PBN (p. ex. : RNP AR APCH), les restrictions appropriées figurant dans la colonne « ~~Description~~ Observations ».

(...)

Origine :	<i>Justification</i>
FLTOPSP/11	Correction de l'emplacement de la note relative aux spécifications de navigation AR pour l'exploitation en PBN.

Note rédactionnelle.— La présentation graphique des *approbations particulières* proposée ci-dessous est certes entièrement nouvelle, mais les ajouts et les suppressions sont indiqués selon la présentation habituelle (grisé/rayé) afin de refléter les changements par rapport à la présentation existante.

APPROBATION PARTICULIÈRE <i>(Applicable au 18 novembre 2032)</i>				
COORDONNÉES DE L'AUTORITÉ DE DÉLIVRANCE et COORDONNÉES DU CONTACT¹				
Autorité de délivrance ⁴ : _____ Adresse : _____ Signature : _____ Date ² : _____ Téléphone : _____ Fax : _____ Courriel : _____				
PROPRIÉTAIRE/EXPLOITANT				
Nom ³ : _____ Adresse : _____ Téléphone : _____ Fax : _____ Courriel : _____				
Marque et modèle d'aéronef ⁴ et marques d'immatriculation : _____				
APPROBATION PARTICULIÈRE	OUI	NON	DESCRIPTION ⁵	OBSERVATIONS
Opérations par faible visibilité				
Approche et atterrissage	☐	☐	CAT ⁶ : _____ RVR : _____ m DH : _____ m (_____ ft)	
Décollage	☐	☐	RVR ⁷ : _____ m ou visibilité horizontale : _____ m ⁷	
Crédit(s) opérationnel(s)	☐	☐	⁸	
RVSM	☐	☐		
Spécifications de navigation AR pour l'exploitation PBN	☐	☐	⁹	⁹
EFB	☐	☐	¹⁰	
Autres ¹¹	☐	☐		

Notes.—

1. Nom et coordonnées de l'autorité de l'aviation civile et coordonnées du contact, y compris le code téléphonique du pays. Le numéro de fax et l'adresse électronique sont indiqués s'ils sont disponibles, si une est disponible.
2. Date de délivrance de l'approbation particulière (jj-mm-aaaa-mm-jj) et signature du représentant de l'autorité.
3. Nom et adresse-coordonnées du propriétaire ou de l'exploitant, y compris le code téléphonique du pays. Le numéro de fax et l'adresse électronique sont indiqués, s'ils sont disponibles.

4. *Marque, modèle et, le cas échéant, série, ou série principale, de l'avion/l'aéronef* d'après la taxonomie établie par l'Équipe pour la sécurité de l'aviation commerciale (CAST)/OACI. La taxonomie CAST/OACI, laquelle figure sur le site <http://www.intlaviationstandards.org/>.*

(...)

6. *Catégorie d'approche de précision applicable (CAT II ou III). RVR minimale, en mètres, et hauteur de décision, en mètres. La hauteur équivalente peut aussi être indiquée en pieds. On utilise une ligne par catégorie d'approche indiquée.*

(...)

8. *Énumérer les possibilités embarquées (p. ex. atterrissage automatique, HUD, EVS, SVS, CVS) et le ou les crédits opérationnels ~~concernés~~ accordés pour les aéronefs avancés. On peut utiliser une ligne pour chaque approbation si différentes approbations sont accordées.*

9. *~~Navigation fondée sur les performances (PBN) : utiliser~~ Utiliser une ligne pour chaque approbation relative à une spécification de navigation AR en PBN (p. ex. : RNP AR APCH), les restrictions appropriées figurant dans la colonne « ~~Description~~ Observations ».*

(...)

11. *On peut indiquer d'autres approbations ~~ou données~~ particulières dans ce champ, en utilisant une ligne (ou un bloc de plusieurs lignes) par approbation particulière (p. ex. approbation d'approche particulière, ~~MNPS~~*).*

Origine:	Justification
FLTOPSP/12 et Secrétariat	Actualisation pour harmoniser le modèle et ses notes avec les normes. a) <i>Opérations par faible visibilité.</i> Le mètre est l'unité de mesure standard dans l'Annexe 5 ; par conséquent, la hauteur doit être indiquée en mètres avec la possibilité de l'indiquer en pieds. La note 7 indiquait que la visibilité horizontale peut être saisie si la RVR n'est pas utilisée, mais cela ne figure pas dans le modèle. La note 8 est harmonisée avec la norme 2.2.2.3.1.1, qui renvoie seulement aux aéronefs avancés. b) <i>Navigation fondée sur les performances (PBN).</i> Correction de l'emplacement de la note. c) <i>Autres.</i> Clarification selon laquelle seules les autres approbations particulières devraient être saisies dans ce champ.

Insérer le nouveau texte comme suit :

2.2 La présentation graphique des approbations particulières numériques, dont il est question au chapitre 2.1, § 2.1.4.4.4, sera la suivante :

* Modification du français seulement.

APPROBATION PARTICULIÈRE	
0a	Autorité de délivrance
0b	Adresse de l'autorité de délivrance
0c	N° de téléphone de l'autorité de délivrance ¹
0d	N° de fax de l'autorité de délivrance ¹
0e	Courriel de l'autorité de délivrance ¹
1a	Nom du propriétaire ou de l'exploitant
1b	Adresse du propriétaire ou de l'exploitant
1c	N° de téléphone du propriétaire ou de l'exploitant ¹
1d	N° de fax du propriétaire ou de l'exploitant ¹
1e	Courriel du propriétaire ou de l'exploitant ¹
2a	Marque et modèle d'aéronef ²
2b	Marques d'immatriculation de l'aéronef
3a	Opérations par faible visibilité – Approbation particulière pour approche et atterrissage : ☐ Oui ☐ Non
3b	Descriptions : CAT : [catégorie d'approche de précision applicable (CAT II ou III)], RVR : [RVR minimale, en mètres] m, DH : [hauteur de décision, en mètres] m [(hauteur de décision en pieds) ft] ^{3,4}
3c	Observations ⁴
4a	Opérations par faible visibilité – Approbation particulière pour décollage : ☐ Oui ☐ Non
4b	Descriptions : RVR : [RVR minimale de décollage en mètres] m ou visibilité horizontale : [visibilité horizontale minimale approuvée en mètres] m ^{3,5}
4c	Observations ⁵
5a	Opérations par faible visibilité – Approbation particulière pour crédit(s) opérationnel(s) : ☐ Oui ☐ Non
5b	Descriptions ^{3,6}
5c	Observations ⁶
6a	Approbation particulière pour RVSM : ☐ Oui ☐ Non
6b	Descriptions ³
6c	Observations
7a	Approbation particulière pour spécifications de navigation AR en exploitation PBN : ☐ Oui ☐ Non
7b	Descriptions ^{3,7}
7c	Observations ⁷

APPROBATION PARTICULIÈRE	
8a	Approbation particulière pour EFB : ☐ Oui ☐ Non
8b	Descriptions ^{3,8}
8c	Observations
9a	Autre approbation particulière : ⁹ ☐ Oui ☐ Non
9b	Descriptions ^{3,9}
9c	Observations ⁹
10	Date (aaaa-mm-jj) et heure [hh:mm temps universel coordonné (UTC)] de délivrance de l'approbation particulière
11	Date (aaaa-mm-jj) et heure (hh:mm UTC) de la dernière synchronisation avec le serveur de l'autorité de délivrance

Notes.—

1. Y compris le code téléphonique du pays. Le courriel et le numéro de fax sont indiqués s'ils sont disponibles.
2. Marque, modèle et, le cas échéant, série, ou série principale, de l'aéronef d'après la taxonomie établie par l'Équipe pour la sécurité de l'aviation commerciale (CAST)/OACI. La taxonomie CAST/OACI figure sur le site <http://www.intlaviationstandards.org/>.
3. On indique dans cette colonne les critères les plus permissifs de chaque approbation particulière (avec les critères appropriés).
4. La hauteur de décision équivalente peut aussi être indiquée en pieds. Un bloc de plusieurs lignes 3a, 3b et 3c est utilisé par catégorie d'approche indiquée.
5. Un bloc de plusieurs lignes 4a, 4b et 4c est utilisé par approbation si différentes approbations sont accordées.
6. Crédit(s) opérationnel(s) accordé(s) pour les aéronefs avancés. Un bloc de plusieurs lignes 5a, 5b et 5c est utilisé par approbation si différentes approbations sont accordées.
7. Un bloc de plusieurs lignes 7a, 7b et 7c est utilisé pour chaque approbation relative à une spécification de navigation AR en PBN (p. ex. : RNP AR APCH), les restrictions appropriées figurant dans la colonne « Observations ».
8. Énumérer les fonctions EFB servant à assurer la sécurité de l'exploitation des aéronefs, ainsi que toutes les restrictions applicables.
9. On peut indiquer d'autres approbations particulières dans ce champ, en utilisant un bloc de plusieurs lignes 9a, 9b et 9c par approbation particulière (p. ex. : autorisation d'approche spéciale, performance de navigation homologuée).

 Fin du nouveau texte.

(...)

Origine :	<i>Justification</i>
FLTOPSP/12 et Secrétariat	Pour faciliter la validation par d'autres États, il a été nécessaire d'ajouter un modèle standard de l'OACI pour les approbations particulières numériques.

SUPPLÉMENT 3.D AUTORISATIONS

(...)

2. APPROBATIONS

Dans le cadre d'une certification, une « approbation » indique une action plus formelle de la part de l'État qu'une « acceptation ». Certains États exigent que le directeur ou qu'un fonctionnaire subalterne de l'autorité de l'aviation civile établisse un ~~instrument écrit~~ document officiel pour chaque approbation. D'autres États permettent l'utilisation de divers documents comme preuve de l'approbation. Le document d'approbation délivré et l'objet de l'approbation dépendent de l'autorité qui a été déléguée au fonctionnaire. Dans ces États, l'autorité pour signer les approbations courantes est déléguée aux inspecteurs techniques. Les approbations plus complexes ou plus importantes sont normalement délivrées par des fonctionnaires de niveau supérieur.

Origine :	<i>Justification</i>
Secrétariat	Révision du terme « instrument écrit » qui devient « document officiel » puisque les approbations particulières numériques ne peuvent pas être considérées comme des documents « écrits ».

PROPOSITION INITIALE 2 Inspection sur l'aire de trafic

SECTION 2

VOLS D'AVIATION GÉNÉRALE

CHAPITRE 2.1 GÉNÉRALITÉS

(...)

Insérer le nouveau texte comme suit :

Note 5.— Nonobstant la responsabilité qui lui incombe en vertu de la Convention de Chicago, un État peut déléguer, à un autre État ou à une organisation régionale de supervision de la sécurité (RSOO), les tâches et les fonctions que lui impose la présente Annexe s'agissant de la supervision de la sécurité. Chaque État garde la responsabilité des tâches et des fonctions qu'il délègue à un autre État ou à une RSOO. Un exemple d'une telle délégation est l'évaluation technique de sécurité et la délivrance d'une approbation particulière.

Note 6.— Des orientations sur la délégation des tâches et des fonctions figurent dans le Manuel de supervision de la sécurité (Doc 9734), partie B – Mise en place et gestion d'une organisation régionale de supervision de la sécurité.

Fin du nouveau texte.

Origine :	<i>Justification</i>
FLTOPSP/11	L'Annexe 19 dispose qu'un État peut déléguer les fonctions et les activités liées au programme national de sécurité à un autre État ou à une organisation régionale de supervision de la sécurité (RSOO). La note proposée donne ces renseignements factuels et un exemple de tâches et de fonctions spécifiques à l'Annexe 6, partie 2, qu'un État peut déléguer. Comme l'a demandé la Commission technique, à la 42 ^e session de l'Assemblée, et compte tenu de la résolution A42-10 de l'Assemblée, <i>Coopération régionale et assistance pour résoudre les carences en matière de sécurité</i> , l'inclusion de fonctions déléguées dans l'Annexe 6 aiderait les États à comprendre et à appliquer la délégation des tâches et des fonctions tout en préservant leurs responsabilités au titre de la Convention de Chicago.

PROPOSITION INITIALE 3
Plan d'intervention d'urgence de l'exploitant

SECTION 3. AVIONS LOURDS ET AVIONS À TURBORÉACTEURS

(...)

CHAPITRE 3.3 GÉNÉRALITÉS

(...)

3.3.2 Gestion de la sécurité

(...)

Insérer le nouveau texte comme suit :

3.3.2.1 Plan d'intervention d'urgence de l'exploitant

3.3.2.1.1 Recommandation.— *Il est recommandé que l'État d'immatriculation veille à ce que l'exploitant établisse un plan d'intervention d'urgence, compatible avec l'ampleur et la complexité des activités de l'exploitant en question.*

Note.— *Voir l'Annexe 19 pour des exigences supplémentaires relatives à la coordination des plans d'intervention d'urgence.*

3.3.2.1.2 Recommandation.— *Il est recommandé que le plan d'intervention d'urgence indique au moins :*

- a) les types de situation d'urgence auxquels il est destiné à faire face ;*
- b) les conditions de mise à exécution du plan ;*
- c) la coordination requise avec d'autres organismes ;*

d) les détails de la transition vers un retour à des opérations normales.

3.3.2.1.3 Recommandation.— *Il est recommandé que l'exploitant établisse et documente des procédures visant à assurer l'exécution coordonnée du plan d'intervention d'urgence.*

3.3.2.1.4 Recommandation.— *Il est recommandé que le plan d'intervention d'urgence contienne des procédures permettant de valider son adéquation, au moyen d'exercices ou d'examens périodiques, et d'évaluer les résultats afin d'en améliorer l'efficacité.*

3.3.2.1.5 Recommandation.— *Il est recommandé que le plan d'intervention d'urgence tienne compte des principes des facteurs humains afin de favoriser l'intervention optimale de tous les organismes existants qui participent aux opérations d'urgence.*

Note.— *On trouve des éléments indicatifs sur les principes des facteurs humains dans le Manuel d'instruction sur les facteurs humains (Doc 9683).*

Fin du nouveau texte.

Note rédactionnelle.— *Supprimer les § 3.3.2.1 et 3.3.2.2, et les notes correspondantes.*

3.3.3 PROTECTION DES ENREGISTREMENTS ET DES TRANSCRIPTIONS D'ENREGISTREMENTS ~~Applicable au 23 novembre 2028.~~

(...)

Origine :	Justification
FLTOPSP/10	L'Annexe 19 exige des fournisseurs de service qu'ils coordonnent leurs plans d'intervention d'urgence concernant les accidents et incidents survenant durant les opérations aériennes avec les autres organisations avec lesquelles ils sont en relation pendant ces opérations. Par conséquent, il est souhaitable que les exploitants de l'aviation générale d'avions lourds ou d'avions à turboréacteurs aient un plan d'intervention d'urgence.

PROPOSITION INITIALE 4 Minimums opérationnels d'aérodrome basés sur les performances

ABRÉVIATIONS ET SYMBOLES (utilisés dans la présente Annexe)

Abréviations

(...)

PBAOM Minimum opérationnel d'aérodrome basé sur les performances

(…)

Origine :	<i>Justification</i>
FLTOPSP/12	Ajout de l'abréviation en conformité avec la définition.

SECTION 2

VOLS D'AVIATION GÉNÉRALE

(…)

CHAPITRE 2.2 EXÉCUTION DES VOLS

2.2.2 Gestion de l'exploitation

2.2.2.3 Minimums opérationnels

(…)

2.2.2.3.1.1 L'État d'immatriculation autorisera un ou des crédits opérationnels pour l'exploitation d'aéronefs avancés. Lorsque le crédit opérationnel est lié à des opérations par faible visibilité, l'État d'immatriculation délivrera une approbation particulière. Une telle autorisation sera sans effet sur la classification de la procédure d'approche aux instruments.

Note 1.— Un crédit opérationnel inclut :

(…)

- c) *l'exigence d'un moins grand nombre d'installations de capacités au sol, ou de capacités de niveau moindre, ~~elles et ces réductions~~ étant compensées par les capacités disponibles à bord.*

(…)

Origine :	<i>Justification</i>
FLTOPSP/12	Le concept de PBAOM comprend la possibilité d'utiliser des capacités au sol de niveau moindre et non pas uniquement un nombre réduit de capacités au sol.

CHAPITRE 2.7 ÉQUIPAGE DE CONDUITE DES AÉRONEFS

2.7.1 Composition de l'équipage de conduite

L'équipage de conduite ne sera pas inférieur, en nombre et en composition, à celui que spécifie le manuel de vol ou tout autre document associé au certificat de navigabilité et comprendra des membres d'équipage de conduite supplémentaires lorsque le type d'aéronef et le type d'exploitation considérés le nécessiteront.

Origine :	<i>Justification</i>
FLTOPSP/12	Il a été précisé qu'un membre d'équipage de conduite peut être nécessaire pour les besoins opérationnels, ce qui inclut des opérations avec crédits opérationnels.

E-13
SECTION 3

AVIONS LOURDS ET AVIONS À TURBORÉACTEURS

(...)

CHAPITRE 3.4 PRÉPARATION ET EXÉCUTION DES VOLS

(...)

3.4.2 Gestion de l'exploitation

(...)

3.4.2.7 Minimums opérationnels d'aérodrome

3.4.2.7.1 L'exploitant établira des minimums opérationnels d'aérodrome compatibles* avec les critères spécifiés par l'État d'immatriculation pour chaque aérodrome utilisé dans les opérations. Lors de l'établissement des minimums opérationnels d'aérodrome, toutes les conditions éventuellement prescrites dans la liste des approbations particulières seront respectées. Ces minimums ne seront pas inférieurs à ceux qui pourront avoir été établis pour ces aérodromes par l'État de l'aérodrome, sauf s'ils sont expressément approuvés par cet État.

(...)

Insérer le nouveau texte comme suit :

3.4.2.7.1.1 L'État d'immatriculation exigera que, pour l'établissement des minimums opérationnels d'aérodrome qui s'appliqueront à une opération donnée, l'exploitant tienne intégralement compte de ce qui suit :

- a) type, performances et caractéristiques de manœuvrabilité de l'avion et toutes conditions ou limitations énoncées dans le manuel de vol ;
- b) composition de l'équipage de conduite, compétence et expérience de ses membres ;
- c) dimensions et caractéristiques des pistes susceptibles d'être utilisées ;
- d) mesure dans laquelle les aides au sol, visuelles et non visuelles existantes répondent aux besoins, ainsi que leurs performances ;
- e) équipement disponible à bord de l'avion pour la navigation, l'acquisition de références visuelles et/ou le contrôle de la trajectoire de vol au cours de l'approche, de l'atterrissage et de l'approche interrompue ;
- f) obstacles situés dans les aires d'approche et d'approche interrompue et altitude/hauteur de franchissement d'obstacles à utiliser pour la procédure d'approche aux instruments ;
- g) moyens utilisés pour déterminer et communiquer les conditions météorologiques ;

* Modification du français seulement.

- h) obstacles situés dans les aires de montée au décollage et marges de franchissement nécessaires ;
- i) conditions prescrites dans les approbations particulières ;
- j) tous minimums qui pourraient être promulgués par l'État de l'aérodrome.

Note.— Des orientations sur l'établissement de minimums opérationnels d'aérodrome figurent dans le Manuel d'exploitation tous temps (Doc 9365).

Fin du nouveau texte.

Origine :	Justification
FLTOPSP/12	Pour les exploitants d'avions lourds ou à turboréacteurs de l'aviation générale, des facteurs appropriés doivent être pris en compte dans l'établissement des minimums opérationnels d'aérodrome. La liste des facteurs est cohérente par rapport aux facteurs qui figurent dans la norme similaire 4.2.8.2 de la partie 1.

SUPPLÉMENT 3.A MANUEL D'EXPLOITATION D'ENTREPRISE

Complément aux dispositions du § 3.4.2.2

Voici la teneur suggérée d'un manuel d'exploitation d'entreprise. Le manuel peut être publié en plusieurs parties distinctes correspondant à des aspects précis de l'exploitation. Il devrait contenir les consignes et les renseignements dont le personnel a besoin pour s'acquitter de ses fonctions en sécurité. Il ~~contiendra~~ devrait contenir au minimum les parties suivantes :

(...)

- i) instructions nécessaires à l'établissement des minimums opérationnels d'aérodrome ;

(...)

Note rédactionnelle.— Renuméroter les points suivants

Origine :	Justification
FLTOPSP/12	Le manuel d'exploitation de l'entreprise pour les exploitants d'avions lourds ou à turboréacteurs de l'aviation générale devrait contenir des instructions pour l'équipage de conduite sur la manière d'établir les minimums opérationnels d'aérodromes.

SUPPLÉMENT 3.D AUTORISATIONS

(…)

3. DISPOSITIONS EXIGEANT UNE APPROBATION

Les dispositions relatives aux éléments énumérés ci-après exigent ou encouragent l'obtention d'une approbation de l'État spécifié. L'État d'immatriculation doit fournir une approbation pour tous les éléments qui ne sont pas précédés d'un astérisque. Les éléments précédés d'un ou de plusieurs astérisques exigent l'approbation de l'État d'immatriculation (*) ou de l'État de conception (**). Cependant, l'État d'immatriculation devrait prendre les mesures nécessaires pour s'assurer que les exploitants dont il est responsable respectent les approbations délivrées par l'État de conception et qu'ils se conforment à ses propres spécifications.

(…)

- f) Procédures de gestion des données électroniques de navigation (§ 3.7.3);
- g) ** Tâches et intervalles obligatoires de maintenance (§ 3.11.2.2);
- h) crédits opérationnels pour les aéronefs avancés qui ne sont pas liés à des opérations par faible visibilité (§ 2.2.2.3.1.1).

Origine :	<i>Justification</i>
FLTOPSP/12	On a précisé que les crédits opérationnels des aéronefs avancés qui ne sont pas liés à des opérations par faible visibilité doivent être approuvés.

PROPOSITION INITIALE 5
Amendements mineurs (terminologie)

SECTION 1 GÉNÉRALITÉS

CHAPITRE 1.1 DÉFINITIONS

(…)

Opération. Activité, ou groupe d'activités présentant les mêmes dangers ou des dangers similaires, qui exige d'utiliser un équipement spécifié ou d'obtenir et de maintenir un ensemble particulier de compétences en pilotage, pour éviter ou réduire le risque de sécurité qui découle d'un danger de ces dangers.

(…)

Origine :	<i>Justification</i>
FLTOPSP/12	Harmonisation avec l'Annexe 19 concernant l'utilisation des termes « danger » et « risque ».

SECTION 1 GÉNÉRALITÉS

CHAPITRE 1.1 DÉFINITIONS

(…)

NOTAM. Avis diffusé par télécommunication et donnant, sur l'établissement, l'état ou la modification d'une installation, d'un service ou d'une procédure aéronautiques, ou d'un danger pour la navigation aérienne, des renseignements qu'il est essentiel de communiquer à temps au personnel chargé des opérations aériennes.

(…)

APPENDICE 2.3 ENREGISTREURS DE BORD

(Voir la section 2, chapitre 2.4, § 2.4.16)

(…)

**Tableau A2.3-3 Enregistreurs de communications par liaison de données —
Description des applications**

Application n°	Type	Description	Teneur de l'enregistrement
(…)			
4	Information de vol	Tout service utilisé pour communiquer des renseignements de vol à des aéronefs particuliers ; par exemple, service de messages d'observations météorologiques régulières pour l'aviation assuré par liaison de données (D-METAR), service automatique d'information de région terminale par liaison de données (D-ATIS), NOTAM* numérique (D-NOTAM) et autres services de liaison de données textuelles	C

Origine :	<i>Justification</i>
FLTOPSP/12	Les <i>Procédures pour les services de navigation aérienne — Gestion de l'information aéronautique</i> (PANS-AIM, Doc 10066) ont été modifiées pour utiliser « NOTAM » en tant que terme, plutôt que comme acronyme d'« avis aux navigants ». La définition manquait dans l'Annexe 6, partie 2. L'ancien terme est remplacé.

* La modification est sans objet en français.

SECTION 2 VOLS D'AVIATION GÉNÉRALE

(...)

CHAPITRE 2.8 MANUELS, LIVRES DE BORD ET ENREGISTREMENTS

(...)

2.8.3 États de l'équipement de secours et de sauvetage transporté à bord

À tout moment, le propriétaire de l'avion ~~l'aéronef ou, dans le cas d'un avion loué, le locataire,~~ doit pouvoir communiquer sans délai aux centres de coordination de sauvetage des listes contenant des renseignements sur l'équipement de secours et de sauvetage transporté dans l'avion ~~l'aéronef~~ lorsqu'il effectue un vol international. Les renseignements comprendront notamment le nombre, la couleur et le type des canots de sauvetage et des signaux pyrotechniques, le détail des fournitures médicales de secours, les réserves d'eau potable, ainsi que le type de l'équipement radio portatif de secours et les fréquences utilisées.

(...)

Origine :	Justification
Secrétariat	Actualisation du § 2.8.3 pour remplacer « avion » par « aéronef » puisque la partie 2 s'applique aux avions et aux hélicoptères de l'aviation générale. Cette modification figurait dans la proposition de la réunion FLTOPSP/8, mais semble avoir été omise involontairement pendant le processus d'examen préliminaire.

CHAPITRE 2.4 ÉQUIPEMENT, INSTRUMENTS DE BORD ET DOCUMENTS DE VOL DES AVIONS

(...)

2.4.16 Enregistreurs de bord

(...)

2.4.16.4 Avions — Enregistreurs de bord — Généralités

(...)

2.4.16.4.2 Utilisation

(...)

2.4.16.4.2.2 En vue de la conservation des enregistrements, les enregistreurs de bord seront désactivés à la conclusion du temps de vol à la suite d'un accident ou d'un incident grave. Ils ne seront pas réactivés tant qu'il n'en aura pas été disposé conformément à l'Annexe 13.

(...)

2.4.16.4.3 Enregistrements des enregistreurs de bord

En cas d'accident ou d'incident grave survenant à l'avion, le pilote commandant de bord et/ou le propriétaire/l'exploitant assureront, dans toute la mesure du possible, la conservation de tous les enregistrements de bord qui se rapportent à cet accident ou incident et, s'il y a lieu, la conservation des enregistreurs de bord en question, ainsi que leur garde en lieu sûr, jusqu'à ce qu'il en soit disposé conformément aux dispositions de l'Annexe 13.

(...)

2.4.16.8 Hélicoptères — Enregistreurs de bord — Généralités

(...)

2.4.16.8.2 Utilisation

(...)

2.4.16.8.2.2 En vue de la conservation des enregistrements, les enregistreurs de bord seront désactivés à la conclusion du temps de vol à la suite d'un accident ou d'un incident grave. Ils ne seront pas réactivés tant qu'il n'en aura pas été disposé conformément à l'Annexe 13.

(...)

2.4.16.8.3 Enregistrements des enregistreurs de bord

En cas d'accident ou d'incident grave survenant à l'hélicoptère, le pilote commandant de bord et/ou le propriétaire/l'exploitant assureront, dans toute la mesure du possible, la conservation de tous les enregistrements de bord qui se rapportent à cet accident ou incident et, s'il y a lieu, la conservation des enregistreurs de bord en question, ainsi que leur garde en lieu sûr, jusqu'à ce qu'il en soit disposé conformément aux dispositions de l'Annexe 13.

(...)

SECTION 3

AVIONS LOURDS ET AVIONS À TURBORÉACTEURS

(...)

CHAPITRE 3.11 MANUELS, LIVRES DE BORD ET ENREGISTREMENTS

(...)

3.11.3 Enregistrements provenant des enregistreurs de bord

En cas d'accident ou d'incident concernant l'avion, le propriétaire de l'avion ou, si celui-ci est loué, le locataire, veillera, dans la mesure du possible, à la conservation de tous les enregistrements de bord qui se rapportent à cet accident ou à cet incident grave et, s'il y a lieu, à la conservation des enregistreurs de bord, ainsi qu'à leur garde en lieu sûr, jusqu'à ce qu'il en soit disposé conformément aux spécifications de l'Annexe 13.

(...)

Origine :	<i>Justification</i>
FLTOPSP/12	Actualisation pour les besoins de l'harmonisation avec l'Annexe 13 : des enquêtes sont menées pour les accidents et les « incidents graves ». À ce titre, les enregistreurs doivent être désactivés et leurs données doivent être conservées pour les incidents graves, mais non pour tous les incidents.

PROPOSITION INITIALE 6
Amendements mineurs (correction d'un renvoi)

PUBLICATIONS
(mentionnées dans la présente Annexe)

Publications de l'OACI

Manuels

(...)

Manuel d'autorisation opérationnelle de la navigation fondée sur les performances (PBN) (Doc 9997)

(...)

SECTION 2

VOLS D'AVIATION GÉNÉRALE

(...)

**CHAPITRE 2.5 ÉQUIPEMENT DE COMMUNICATION,
DE NAVIGATION ET DE SURVEILLANCE DES AVIONS**

(...)

2.5.2 Équipement de navigation

(...)

2.5.2.4 Dans les critères pour les opérations visées par une spécification de navigation PBN prescrite, l'État d'immatriculation exigera que l'exploitant/le propriétaire établisse :

(...)

Note 1.— Des orientations sur les risques pour la sécurité et des mesures d'atténuation pour l'exploitation PBN, en conformité avec les dispositions de l'Annexe 19, figurent dans le Manuel d'autorisation opérationnelle de la navigation fondée sur les performances (PBN) (Doc 9997).

(...)

2.5.2.5 L'État d'immatriculation délivrera une approbation particulière pour les opérations basées sur des spécifications de navigation à autorisation obligatoire (AR) en PBN.

Note.— Des orientations sur les approbations particulières pour les spécifications de navigation à autorisation obligatoire (AR) en PBN figurent dans le Manuel d'approbation autorisation opérationnelle de la navigation fondée sur les performances (PBN) (Doc 9997).

(...)

Origine :	<i>Justification</i>
FLTOPSP/11	Mise à jour du titre du Doc 9997.

CHAPITRE 2.9 SÛRETÉ

2.9.1 Sûreté de l'avion

Le pilote commandant de bord sera responsable de la sûreté de l'avion durant son utilisation.

Note.— Les orientations relatives à la sûreté de l'aviation figurent dans le Manuel de sûreté de l'aviation (Doc 8973 – Diffusion restreinte), tandis que les orientations relatives à la sûreté qui doivent figurer dans le manuel d'exploitation figurent dans les Orientations sur la préparation d'un manuel d'exploitation (Doc 10153).

(...)

SECTION 3

AVIONS LOURDS ET AVIONS À TURBORÉACTEURS

CHAPITRE 3.13 SÛRETÉ

3.13.1 Programme de sûreté

Recommandation.— *Il est recommandé que chaque État contractant veille à ce que chaque entité qui effectue des vols d'aviation générale, y compris des vols d'aviation d'affaires, en utilisant des aéronefs d'une masse maximale au décollage supérieure à 5 700 kg, établisse, mette en œuvre et tienne à jour un programme écrit de sûreté de l'exploitant conforme aux exigences du programme national de sûreté de l'aviation civile de cet État.*

Note 1.— Des codes de pratiques de l'industrie acceptés peuvent servir de base à l'élaboration d'un programme écrit de sûreté de l'exploitant.

Note 2.— Les orientations relatives à la sûreté de l'aviation figurent dans le Manuel de sûreté de l'aviation (Doc 8973 – Diffusion restreinte), tandis que les orientations relatives à la sûreté qui doivent figurer dans le manuel d'exploitation figurent dans les Orientations sur la préparation d'un manuel d'exploitation (Doc 10153).

(...)

Origine :	<i>Justification</i>
FLTOPSP/12 et Secrétariat	Ajout d'un renvoi vers les orientations appropriées. Conformément au guide de rédaction des SARP et des PANS, le terme « État contractant » au §4.3.1.2 a été modifié pour indiquer « État ».

PROPOSITION INITIALE 7
Amendements mineurs (utilisation des unités SI)

ABRÉVIATIONS ET SYMBOLES
(utilisés dans la présente Annexe)

Abréviations

(...)

~~inHg~~ — Pouce de mercure

(...)

~~mb~~ Millibar

(...)

SECTION 2

VOLS D'AVIATION GÉNÉRALE

(...)

APPENDICE 2.3 ENREGISTREURS DE BORD
(Voir la section 2, chapitre 2.4, § 2.4.16)

(...)

**Tableau A2.3-1. Enregistreurs de données de vol —
Caractéristiques des paramètres – Avions**

Numéro de série	Paramètre	Application	Plage de mesure	Intervalle maximal d'échantillonnage et d'enregistrement (secondes)	Limites de précision (signal d'entrée comparé au dépouillement de l'enregistreur)	Résolution d'enregistrement
(...)						
38*	Calage barométrique (pilote, copilote)		Selon l'installation	64	Selon l'installation	0,1 mb hPa (0,03 inHg)

**Tableau A2.3-2. Enregistreurs de données de vol —
Caractéristiques des paramètres – Hélicoptères**

Numéro de série	Paramètre	Application	Plage de mesure	Intervalle maximal d'échantillonnage et d'enregistrement (secondes)	Limites de précision (signal d'entrée comparé au dépouillement de l'enregistreur)	Résolution d'enregistrement
(...)						
38*	Calage barométrique (pilote, copilote)		Selon l'installation	64 (4 recommandé)	Selon l'installation	0,1 mb hPa (0,003 inHg)

(...)

**Tableau A2.3-4. Systèmes d'enregistrement de données d'aéronef —
Caractéristiques des paramètres – Avions**

N°	Paramètre	Plage minimale d'enregistrement	Intervalle maximal d'enregistrement (secondes)	Précision minimale d'enregistrement	Résolution minimale d'enregistrement	Remarques
1	Cap :					
±	a) Cap (magnétique ou vrai)	±180°	1	±2°	0,5°	*Cap, de préférence. À défaut, le taux de lacet sera enregistré.
(...)						
2	Tangage :					
(...)						
	b) Taux de tangage	±300°/s	0,25	±1% + dérive de 360°/h	2°/s	
3	Roulis :					
	a) Assiette en roulis	±180°	0,25	±2°	0,5°	* Assiette en roulis, de préférence. À défaut, le taux de roulis sera enregistré.
	b) Taux de roulis	±300°/s	0,25	±1% + dérive de 360°/h	2°/s	
(...)						
8	Pression statique externe (ou altitude-pression)	de 34,4 m mb hPa (1,02 in-Hg) à 310,2 m mb hPa (9,16 in-Hg) ou plage de mesure du capteur	1	Selon l'installation [recommandé : (±1 m mb hPa (0,03 in-Hg) ou ±30 m (±100 ft) à ±210 m (±700 ft)]	0,1 m mb hPa (0,003 in-Hg) ou 1,5 m (5 ft)	
(...)						

**Tableau A2.3-5. Systèmes d'enregistrement de données d'aéronef —
Caractéristiques des paramètres – Hélicoptères**

N°	Paramètre	Plage minimale d'enregistrement	Intervalle maximal d'enregistre- ment (secondes)	Précision minimale d'enregistre- ment	Résolution minimale d'enregistre- ment	Remarques
(...)						
8	Pression statique externe (ou altitude-pression)	de 34,4 mb hPa (1,02 in-Hg) à 310,2 mb hPa (9,16 in-Hg) ou plage de mesure du capteur	1	Selon l'installation [recommandé : (±1 mb hPa (0,3 in-Hg) ou ±30 m (±100 ft) à ±210 m (±700 ft)]	0,1 mb hPa (0,003 in-Hg) ou 1,5 m (5 ft)	
(...)						

Origine :	<i>Justification</i>
FLTOPSP/11	- Correction afin d'utiliser le système international d'unités (SI) pour la pression atmosphérique en conformité avec l'Annexe 5, tableau 3-4, qui ne permet pas d'utiliser d'autre unité que l'unité SI. - Corrections de forme aux lignes 1a, 2b, 3a et 3b du tableau A-2-.3-4 de la partie 2.

PROPOSITION INITIALE 8
Amendements mineurs (corrections rédactionnelles)

CHAPITRE 2.1 GÉNÉRALITÉS

(...)

2.1.2 Marchandises dangereuses

(...)

2.1.2.2 Application aux hélicoptères

~~2.1.2.2.1~~ *Note 1.*— Les dispositions des Instructions techniques pour la sécurité du transport aérien des marchandises dangereuses (Doc 9284) s'appliquent aussi à l'acceptation au transport, au chargement et au transport de marchandises dangereuses dans tout hélicoptère de l'aviation générale.

~~2.1.2.2.2~~ *Exemptions.* *Note 2.*— Les exemptions générales figurant dans la partie 1, § 1.1.5, des Instructions techniques, et les exemptions figurant dans la partie 1, section 2.2, s'appliquent aussi à tous les hélicoptères de l'aviation générale.

(...)

Origine :	<i>Justification</i>
FLTOPSP/11	Ces paragraphes étaient considérés comme des normes dans l'Amendement n° 43, mais ils ne contiennent pas de verbe d'obligation au futur. Puisque ces paragraphes contiennent des informations factuelles, ils devraient apparaître comme des notes.

2.2.2 Gestion de l'exploitation

2.2.2.3 Minimums opérationnels d'aérodrome

(...)

2.2.2.3.2 Les opérations d'approche aux instruments seront classées en fonction des minimums opérationnels les plus bas prévus, au-dessous desquels une opération d'approche ne doit se poursuivre qu'avec la référence visuelle nécessaire, comme suit :

(...)

Note 1.— Lorsque la hauteur de décision (DH) et la portée visuelle de piste (RVR) ne correspondent pas à la même catégorie, l'opération d'approche aux instruments sera exécutée dans les conditions de la catégorie la plus exigeante (exemples : si la hauteur de décision relève de la catégorie III et la portée visuelle de piste, de la catégorie ~~III~~ II, on doit considérer qu'il s'agit d'une opération de catégorie III ; si la hauteur de décision relève de la catégorie II et la portée visuelle de piste, de la catégorie I, on doit considérer qu'il s'agit d'une opération de catégorie II). Ceci ne s'applique pas si la RVR et/ou la DH ont été approuvées comme crédits opérationnels.

(...)

Origine :	<i>Justification</i>
FLTOPSP/10	Correction de forme.

CHAPITRE 2.4 ÉQUIPEMENT, INSTRUMENTS DE BORD ET DOCUMENTS DE VOL DES AVIONS

(...)

2.4.16 Enregistreurs de bord

(...)

2.4.16.1 Avions — Enregistreurs de données de vol et systèmes d'enregistrement de données d'aéronef

(...)

2.4.16.1.1.2 Tous les avions dont la masse maximale au décollage certifiée est supérieure à 5 700 kg et pour lesquels la demande de certification de type est présentée à un État contractant le 1^{er} janvier 2023 ou après seront équipés d'un FDR ~~capable d'enregistrer~~ qui enregistrera au moins les 82 premiers* paramètres énumérés au tableau A 2.3-1 de l'appendice 2.3.

(...)

Origine :	Justification
FLTOPSP/11 et Secrétariat	Correction de forme au § 2.4.16.1.1.2 en cohérence avec la partie 1, qui prévoit que le FDR enregistrera les paramètres. Conformément au guide de rédaction des SARP et des PANS, le terme « État contractant » au § 4.3.1.2 a été modifié pour indiquer « État ».

2.4.16.1.1.3 **Recommandation.**— *Il est recommandé que tous les avions dont la masse maximale au décollage certifiée est supérieure à 5 700 kg et dont le premier certificat de navigabilité individuel est délivré le 1^{er} janvier 2023 ou après soient équipés d'un FDR ~~capable d'enregistrer~~ qui enregistrera au moins les 82 premiers* paramètres énumérés au tableau A2.3-1 de l'appendice 2.3.*

(...)

Origine :	Justification
FLTOPSP/11	Correction de forme au § 2.4.16.1.1.3 en cohérence avec la partie 1, qui recommande que le FDR enregistre les paramètres.

APPENDICE 2.3 ENREGISTREURS DE BORD

(Voir la section 2, chapitre 2.4, § 2.4.16)

(...)

3. ENREGISTREUR DE CONVERSATIONS DE POSTE DE PILOTAGE (CVR) ET SYSTÈME D'ENREGISTREMENT AUDIO DE POSTE DE PILOTAGE (CARS)

(...)

3.2 Signaux à enregistrer

(...)

3.2.2 **Recommandation.**— *Il est recommandé que ~~L'attribution~~ l'attribution audio du CVR ~~devrait~~ soit de préférence être la suivante :*

- a) panneau audio du pilote commandant de bord ;

* Modification du français seulement.

- b) panneau audio du copilote ;
- c) autres postes d'équipage de conduite et la référence chronologique ;
- d) microphone d'ambiance sonore du poste de pilotage.

(...)

3.2.4 **Recommandation.**— *Il est recommandé que L'attribution l'attribution audio du CARS devrait soit de préférence être la suivante :*

- a) communications vocales ;
- b) ambiance sonore du poste de pilotage.

(...)

Origine :	Justification
FLTOPSP/11	Puisque ces dispositions utilisent le conditionnel en anglais, on doit indiquer que ce sont des Recommandations. Cette correction est harmonisée avec les dispositions similaires de la partie 3, qui sont des Recommandations.

Tableau A2.3-1. Enregistreurs de données de vol — Caractéristiques des paramètres – Avions

Numéro de série	Paramètre	Application	Plage de mesure	Intervalle maximal d'échantillonnage et d'enregistrement (secondes)	Limites de précision (signal d'entrée comparé au dépouillement de l'enregistreur)	Résolution d'enregistrement
(...)						
75*	Toutes forces exercées sur les commandes de vol du poste de pilotage (volant, manche, palonnier)		Plage totale [± 311 N (± 70 lbf), ± 378 N (± 85 lbf), ± 734 N (± 165 lbf)]	1	$\pm 5\%$	0,2% de la plage totale ou selon l'installation
(...)						

(...)

Origine :	Justification
FLTOPSP/12	Le paramètre 75 est identifié par un astérisque (*) par souci de cohérence avec l'Annexe 6, partie 1, appendice 8, tableau A8-1.

PROPOSITION INITIALE 9 Amendements mineurs (utilisation cohérente de termes définis)

SECTION 1

GÉNÉRALITÉS

CHAPITRE 1.1. DÉFINITIONS

(...)

Période de service. Période qui commence au moment où un membre d'équipage de conduite ou de cabine est tenu par l'exploitant de se présenter pour le service ou de prendre son service et qui se termine au moment où cette personne est dégagée de tout service.

(...)

Hélistation isolée ou emplacement d'atterrissage isolé. Hélistation ou emplacement d'atterrissage à destination pour lesquels il n'existe pas d'hélistation ni d'emplacement d'atterrissage de dégagement à destination approprié pour le type d'hélicoptère utilisé.

(...)

SECTION 3

AVIONS LOURDS ET AVIONS À TURBORÉACTEURS

(...)

CHAPITRE 3.4 PRÉPARATION ET EXÉCUTION DES VOLS

(...)

3.4.2 Gestion de l'exploitation

(...)

3.4.2.8 Programme de gestion de la fatigue

L'exploitant établira et mettra en œuvre un programme de gestion de la fatigue qui garantit qu'aucun membre de son personnel engagé dans l'exploitation et la maintenance des aéronefs n'exercera ses fonctions quand il est fatigué. Le programme tiendra compte des temps de vol, et des périodes de service de vol, des périodes de service et des périodes de repos, et sera inclus dans le manuel d'exploitation.

(...)

SUPPLÉMENT 3.A MANUEL D'EXPLOITATION D'ENTREPRISE*Complément aux dispositions du § 3.4.2.2*

Voici la teneur suggérée d'un manuel d'exploitation d'entreprise. Le manuel peut être publié en plusieurs parties distinctes correspondant à des aspects précis de l'exploitation. Il devrait contenir les consignes et les renseignements dont le personnel a besoin pour s'acquitter de ses fonctions en sécurité. Il ~~contiendra~~ **devrait contenir** au minimum les parties suivantes :

(...)

j) limites de temps de vol et de période de service ~~de vol~~ ;

(...)

Origine :	<i>Justification</i>
FLTOPSP/11	• Ajout de la définition de « période de service » pour assurer la cohérence terminologique entre les parties 1, 2 et 3 de l'Annexe 6. • Ajout de la définition « hélistation isolée ou emplacement d'atterrissage isolé » puisque les termes sont utilisés dans la partie 2. La définition actuelle du terme aérodrome isolé est spécifique aux avions. • Des révisions sont faites pour que la terminologie soit cohérente avec les termes définis.

PROPOSITION INITIALE 10

Amendements mineurs (correction du caractère des Pratiques recommandées)

AVANT-PROPOS

(...)

Caractère des éléments de l'Annexe

(...)

~~Il convient de noter que certaines normes de cette Annexe comprennent par référence d'autres spécifications qui ont le caractère de pratiques recommandées. Dans ce cas, le texte de la pratique recommandée devient partie intégrante de la norme.~~

(...)

Origine :	<i>Justification</i>
FLTOPSP/11	L'intégration des dispositions telle que précisée dans l'avant-propos n'est pas cohérente avec le caractère de Normes et pratiques recommandées. Le fait que certaines dispositions ayant le caractère de « recommandation » doivent, en raison de leur mention dans d'autres normes, être considérées comme des normes peut

	également être source de confusion pour le lecteur. La suppression de cet énoncé de l'avant-propos garantira le caractère adéquat des pratiques recommandées concernées et évitera l'ambiguïté.	
--	---	--

PIÈCE JOINTE F à la lettre AN 11/1.1.37 – 26/61

**PROPOSITION D'AMENDEMENT DES
NORMES ET PRATIQUES RECOMMANDÉES
INTERNATIONALES**

**ANNEXE 6
À LA
CONVENTION RELATIVE À L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE**

EXPLOITATION TECHNIQUE DES AÉRONEFS

**PARTIE 3
*AVIATION DE TRANSPORT COMMERCIAL INTERNATIONAL – HÉLICOPTÈRES***

NOTES RELATIVES À LA PRÉSENTATION DE LA PROPOSITION D'AMENDEMENT

Le texte de l'amendement proposé est présenté de la manière suivante :

- | | |
|--|--------------|
| 1. Le texte à supprimer est rayé. | Suppression |
| 2. Le nouveau texte est présenté en grisé. | Addition |
| 3. Le texte à supprimer est rayé et suivi,
en grisé, du texte qui le remplace. | Remplacement |

F-2
**PROPOSITION D'AMENDEMENT DE
L'ANNEXE 6**

EXPLOITATION TECHNIQUE DES AÉRONEFS

**PARTIE 3
*AVIATION DE TRANSPORT COMMERCIAL INTERNATIONAL – HÉLICOPTÈRES***

PROPOSITION INITIALE 1 Certificats et documents numériques

(...)

SECTION II

AVIATION DE TRANSPORT COMMERCIAL INTERNATIONAL

(...)

CHAPITRE 2. PRÉPARATION ET EXÉCUTION DES VOLS

(...)

2.2 PERMIS D'EXPLOITATION ET SUPERVISION

2.2.1 Permis d'exploitation aérienne

(...)

2.2.1.2 Le permis d'exploitation aérienne autorisera l'exploitant à effectuer des vols de transport commercial conformément aux spécifications d'exploitation.

Note.— Des dispositions relatives à la teneur du permis d'exploitation aérienne et des spécifications d'exploitation connexes figurent aux § 2.2.1.5, ~~et 2.2.1.6, 2.2.1.8 et 2.2.1.9.~~

(...)

2.2.1.5 Le permis d'exploitation aérienne contiendra au moins les renseignements suivants, ~~et sa présentation graphique suivra le modèle figurant à l'appendice 3, § 2 :~~

(...)

2.2.1.7 ~~La présentation graphique des permis d'exploitation aérienne délivrés pour la première fois à compter du 20 novembre 2008 et celle des spécifications d'exploitation connexes suivront les modèles figurant à l'appendice 3, § 2 et 3. Les permis d'exploitation aérienne et les spécifications d'exploitation connexes seront délivrés dans l'un des formats suivants :~~

- a) sur papier de première qualité ou sur toute autre matière appropriée, comme les cartes plastifiées ;

b) ou sous forme de documents numériques lisibles sur un dispositif électronique d’affichage visuel.

Note.— Il s’agit par exemple de dispositifs électroniques d’affichage visuel comme les systèmes d’affichage embarqués, les téléphones mobiles, les tablettes ou autres appareils.

Insérer le nouveau texte comme suit :

2.2.1.8 *Spécifications applicables aux permis d’exploitation aérienne et aux spécifications d’exploitation connexes délivrés sur papier de première qualité ou sur toute autre matière appropriée, comme les cartes plastifiées*

2.2.1.8.1 La présentation graphique des permis d’exploitation aérienne et celle des spécifications d’exploitation connexes délivrées sur papier ou sur toute autre matière appropriée suivront le modèle figurant au § 2.1 et au § 3.2 de l’appendice 3, respectivement.

2.2.1.8.2 Les permis d’exploitation aérienne et les spécifications d’exploitation connexes établis par l’État de l’exploitant dans une autre langue que l’anglais seront accompagnés d’une traduction en anglais.

2.2.1.9 *Spécifications applicables aux permis d’exploitation aérienne numériques et aux spécifications d’exploitation numériques connexes*

2.2.1.9.1 Les permis d’exploitation aérienne numériques et les spécifications d’exploitation connexes numériques porteront la date et l’heure de la délivrance la plus récente.

2.2.1.9.2 Les signatures numériques apposées sur les permis d’exploitation aérienne numériques et les spécifications d’exploitation connexes numériques seront conformes aux normes internationales reconnues et auront un niveau de sécurité approprié.

Note.— Des orientations relatives aux signatures numériques figurent dans le Manual on Technical Specifications for the Implementation and Verification of Digital Certificates and Documents (Doc 10190, à paraître).

2.2.1.9.3 Lorsqu’ils seront affichés, les permis d’exploitation aérienne numériques et les spécifications d’exploitation connexes numériques présenteront des caractéristiques de sécurité dynamiques appropriées permettant de les distinguer d’images statiques.

2.2.1.9.4 *Langue et disposition des rubriques*

Les permis d’exploitation aérienne numériques et les spécifications d’exploitation connexes numériques comprendront l’acronyme « ICAO » qui fera office de lien hypertexte vers l’information en anglais, selon une présentation graphique conforme au § 2.2 et au § 3.3 de l’appendice 3, respectivement.

2.2.1.9.5 *Vérification en ligne et hors ligne*

2.2.1.9.5.1 L’authenticité et la validité des permis d’exploitation aérienne numériques et des spécifications d’exploitation connexes numériques pourront être vérifiées de manière électronique en ligne, lorsqu’une connexion Internet est disponible.

2.2.1.9.5.2 L'authenticité et la validité des permis d'exploitation aérienne numériques et des spécifications d'exploitation connexes numériques pourront être vérifiées de manière électronique hors ligne lorsqu'aucune connexion Internet n'est disponible, grâce à un moyen qui n'imposera pas une charge excessive à l'État ou aux États vérifiant l'authenticité ou la validité des documents numériques.

Note.— Les États qui délivrent des permis d'exploitation aérienne numériques et des spécifications d'exploitation connexes numériques peuvent consulter le Manual on Technical Specifications for the Implementation and Verification of Digital Certificates and Documents (Doc 10190, à paraître) qui les orientera sur l'utilisation d'une application logiciel standard comme moyen de vérification hors ligne et harmonisé.

Fin du nouveau texte.

~~2.2.1.8~~ 2.2.1.10 L'État de l'exploitant établira un système pour la certification et la surveillance continue de l'exploitant conformément à l'appendice 1 de la présente Annexe et à l'appendice 1 de l'Annexe 19, afin de veiller au respect des normes d'exploitation requises établies au § 2.2.

(...)

CHAPITRE 4. ÉQUIPEMENT, INSTRUMENTS DE BORD ET DOCUMENTS DE VOL DES HÉLICOPTÈRES

(...)

4.1 GÉNÉRALITÉS

(...)

4.1.2 Les hélicoptères auront à leur bord :

- a) une copie authentifiée du permis d'exploitation aérienne spécifié au chapitre 2, § 2.2.1.8, et ainsi qu'une copie des spécifications d'exploitation connexes ; ou applicables au type d'hélicoptère auquel ils appartiennent, qui sont émises en même temps que le permis. Les permis et les spécifications d'exploitation connexes établis par l'État de l'exploitant dans une autre langue que l'anglais seront accompagnés d'une traduction en anglais.
- b) le permis d'exploitation aérienne numérique et les spécifications d'exploitation connexes numériques spécifiés au § 2.2.1.9 du chapitre 2.

Note.— Des dispositions relatives à la teneur et au format du permis d'exploitation aérienne et des spécifications d'exploitation connexes figurent au § 2.2.1.5 et 2.2.1.6 du chapitre 2.

(...)

Origine :	Justification
FLTOPSP/11 et 12 et Secrétariat	L'authentification est requise pour les permis d'exploitation aérienne numériques et les spécifications d'exploitation numériques afin de faciliter la confirmation de leur validité par les autres États. Les normes proposées sont fondées sur les normes actuelles de l'Annexe 1 pour les licences du personnel délivrées par voie électronique.

APPENDICE 1. SUPERVISION DE LA SÉCURITÉ DES EXPLOITANTS DE TRANSPORT AÉRIEN

(Voir la section II, chapitre 2, § 2.2.1.8-2.2.1.10)

(...)

Origine :	<i>Justification</i>
Secrétariat	Amendement corrélatif pour indiquer les renvois.

APPENDICE 3. PERMIS D'EXPLOITATION AÉRIENNE (AOC)

(Voir la section II, chapitre 2, § 2.2.1.5 et 2.2.1.6)

(...)

2. MODÈLE D'AOC

2.1 La présentation graphique du permis d'exploitation aérienne sur papier ou sur toute autre matière appropriée, dont il est question à la section II, chapitre 2, § 2.2.1.8.1, sera la suivante :

Note.— La section II, chapitre 4, § 4.1.2, dispose qu'une copie authentifiée de l'AOC doit être emportée à bord.

(...)

Insérer le nouveau texte comme suit :

2.2 La présentation graphique du permis d'exploitation aérienne numérique, dont il est question à la section II, chapitre 2, § 2.2.1.9.4, sera la suivante :

MODÈLE D'AOC NUMÉRIQUE

(section II, chapitre 2, § 2.2.1.9)

PERMIS D'EXPLOITATION AÉRIENNE	
1	Nom de l'État de l'exploitant
2	Nom de l'autorité de délivrance de l'État de l'exploitant
3a	Numéro du permis d'exploitation aérienne, en caractères alphanumériques, délivré par l'État de l'exploitant
3b	Date d'expiration (aaaa-mm-jj)
4a	Nom de l'exploitant
4b	Nom commercial de l'exploitant, le cas échéant : « faisant affaires sous le nom »
4c	Adresse de l'établissement principal de l'exploitant
4d	N° de téléphone de l'établissement principal de l'exploitant
4e	N° de fax de l'établissement principal de l'exploitant
4f	Adresse électronique de l'exploitant
5	Nom du document et de la référence contenant les coordonnées nécessaires à la gestion de l'exploitation ¹
6	Le présent document atteste que l'exploitant aérien a reçu l'autorisation d'effectuer les opérations de transport aérien commercial indiquées dans les spécifications d'exploitation, conformément au manuel d'exploitation et à (aux) [insérer les renvois aux règlements applicables].

7	Date (aaaa-mm-jj) et heure [hh:mm temps universel coordonné (UTC)] de délivrance
8	Date (aaaa-mm-jj) et heure (hh:mm UTC) de la dernière synchronisation avec le serveur de l'autorité de délivrance
9	Autres informations complémentaires

¹ Le présent document sera transporté à bord et les coordonnées comprendront le numéro de téléphone (avec indicatif de pays) ainsi que l'adresse électronique permettant de joindre le service de gestion de l'exploitation sans délai excessif en cas de questions concernant les vols, la navigabilité, la compétence des équipages de conduite et de cabine, les marchandises dangereuses et d'autres sujets, selon qu'il convient.

Fin du nouveau texte.

Origine :	<i>Justification</i>
FLTOPSP/11 et Secrétariat	Pour faciliter la validation par d'autres États, il a été nécessaire d'ajouter un modèle standard de l'OACI pour les permis d'exploitation aérienne numériques.

3. SPÉCIFICATIONS D'EXPLOITATION APPLICABLES À CHAQUE TYPE D'AÉRONEF

(...)

3.2 La présentation graphique des spécifications d'exploitation délivrées sur papier ou sur toute autre matière appropriée, dont il est question à la section II, chapitre 2, § ~~2.2.1.6~~ 2.2.1.8.1, sera la suivante :

Note. — La LME fait partie intégrante du Manuel d'exploitation.

SPÉCIFICATIONS D'EXPLOITATION (sous réserve des conditions approuvées figurant dans le Manuel d'exploitation) <i>(Applicable jusqu'au 17 novembre 2032)</i>			
COORDONNÉES DE L'AUTORITÉ DE DÉLIVRANCE¹			
Téléphone : _____	Fax : _____	Courriel : _____	
AOC n° ² : _____	Nom de l'exploitant ³ : _____	Date ⁴ : _____	Signature : _____
s/n Nom commercial : _____			
Type <u>Modèle</u> [*] d'aéronef ⁵ :			
Types d'exploitation : Transport aérien commercial ☐ Passagers ☐ Fret ☐ Autre ⁶ _____			
Zones d'exploitation ⁷ :			
Restrictions spéciales ⁸ :			

* Modification du français seulement.

APPROBATION PARTICULIÈRE	OUI	NON	DESCRIPTION ⁹	OBSERVATIONS
Marchandises dangereuses	☐	☐		
Opérations par faible visibilité				
Approche et atterrissage	☐	☐	CAT ¹⁰ : ____ RVR : ____ m DH : ____ ft	
Décollage	☐	☐	RVR ¹¹ : ____ m	
Crédit(s) opérationnel(s)	☐	☐	¹²	
Spécifications de navigation AR pour l'exploitation PBN ¹³	☐	☐		¹³
Maintien de la navigabilité			¹⁴	
EFB	☐	☐	¹⁵	
Autres	☐	☐	¹⁶	

Notes.—

(...)

13. Navigation fondée sur les performances (PBN) : utiliser une ligne pour chaque approbation relative à une spécification de navigation AR en PBN (p. ex. : RNP AR APCH), les restrictions appropriées figurant dans la colonne « ~~Description~~ Observations ».

(...)

Origine :	<i>Justification</i>
FLTOPSP/11 et Secrétariat	Correction de l'emplacement de la note relative aux spécifications de navigation AR pour l'exploitation en PBN. Suppression de la note après le 3.2 relative à la LME, car elle n'est pas pertinente pour les spécifications d'exploitation.

Note rédactionnelle.— La présentation graphique des *spécifications d'exploitation* proposée ci-dessous est certes entièrement nouvelle, mais les ajouts et les suppressions sont indiqués selon la présentation habituelle (grisé/rayé) afin de refléter les changements par rapport à la présentation existante.

SPÉCIFICATIONS D'EXPLOITATION (sous réserve des conditions approuvées figurant dans le manuel d'exploitation) <i>(Applicable au 18 novembre 2032)</i>				
COORDONNÉES DE L'AUTORITÉ DE DÉLIVRANCE ¹				
Autorité de délivrance : _____				
Téléphone : _____ Fax : _____ Courriel : _____				
AOC n ^{o2} : _____ Nom de l'exploitant ³ : _____ Date ⁴ : _____ Signature : _____ _____ s/n nom commercial ³ : _____				
Date ⁴ : _____ Signature : _____				
Marque et type-modèle [*] d'aéronef ⁵ : _____				
Types d'exploitation : Transport aérien commercial ☐ Passagers ☐ Fret ☐ Autre ⁶ Poste : _____				
Zone(s) d'exploitation ⁷⁶ : _____				
Restrictions spéciales ⁸⁷ : _____				
Maintien de la navigabilité ⁸ : _____				
APPROBATION PARTICULIÈRE	OUI	NON	DESCRIPTION ⁹	OBSERVATIONS
Marchandises dangereuses	☐	☐	¹⁰	
Opérations par faible visibilité				
Approche et atterrissage	☐	☐	CAT ¹⁰¹¹ : _____ RVR : _____ m DH : _____ m (_____ ft)	
Décollage	☐	☐	RVR ¹⁴ : _____ m ou visibilité horizontale : _____ m ¹²	
Crédit(s) opérationnel(s)	☐	☐	¹²¹³	
Spécifications de navigation AR pour l'exploitation PBN ⁴³	☐	☐		¹⁴
Maintien de la navigabilité	☐	☐	⁴⁴	
EFB	☐	☐	¹⁵	
Hélistation de dégagement à destination en mer	☐	☐		
Autres ¹⁶	☐	☐	⁴⁶	

Notes.—

1. Nom et coordonnées de l'autorité de l'aviation civile, numéros de téléphone et de fax de l'autorité, avec le code téléphonique du pays. L'adresse électronique et le numéro de fax sont indiqués, s'ils sont disponibles.

* Modification du français seulement.

2. Numéro de l'AOC connexe.
3. Nom officiel de l'exploitant, ~~et Si le nom commercial de l'exploitant, s'il est différent de son nom officiel,~~
~~Ajouter « s/n » avant le nom commercial (pour ajouter la mention « faisant affaires sous le nom » (s/n) .~~
4. Date d'émission des spécifications d'exploitation (jj-mm-aaaa-mm-jj) et signature du représentant de l'autorité.
5. Marque, modèle et, le cas échéant, série, ou série principale, de l'hélicoptère d'après la taxonomie établie par l'Équipe pour la sécurité de l'aviation commerciale (CAST)/OACI (p. ex. : Bell-47G-3 ou SIKORSKY-S55). La taxonomie CAST/OACI figure sur le site web situé à l'adresse suivante : <http://www.intlaviationstandards.org/>.
- ~~6. Autre type d'exploitation à préciser (p. ex. service médical d'urgence).~~
76. Zones d'exploitation autorisée (définies par des coordonnées géographiques, des routes précises, des frontières nationales, des limites de région d'information de vol ou des limites régionales), y compris, le cas échéant, les ~~limitations restrictions~~ applicables à l'altitude des aérodromes [p. ex. : aérodromes à haute altitude (HEA)], définies clairement par l'autorité de délivrance, et tout espace aérien désigné pour lequel une approbation est obligatoire (p. ex. : espace aérien supérieur de l'Atlantique Nord (NAT HLA)). Les zones d'exploitation autorisée peuvent figurer dans un supplément aux spécifications d'exploitation.
87. Restrictions spéciales applicables (p. ex. VFR seulement, de jour seulement).
- ~~448.~~ Nom de la personne ou de l'organisation responsable de veiller au maintien de la navigabilité de l'aéronef et le règlement en cause, c'est-à-dire le règlement AOC ou une approbation particulière ~~(p. ex. EC2042/2003, partie M, section G [p. ex. : États-Unis, Federal Aviation Regulation, part 121, ou Union européenne Règlement (UE) n° 1321/2014 de la Commission, annexe Vc (partie CAMO)])~~.
9. Indiquer dans cette colonne les critères les plus permissifs de chaque approbation particulière (avec les critères appropriés).
10. Décrire les restrictions concernant les types de marchandises dangereuses dont le transport par l'exploitant est approuvé (voir le supplément G pour des orientations détaillées).
- ~~1011.~~ ~~Opération d'approche aux instruments de type A ou de type B applicable~~ Catégorie d'approche de précision applicable (CAT I, II, ~~etc.~~ ou III). RVR minimale, en mètres, et hauteur de décision, en ~~pièds~~ mètres. La hauteur équivalente peut aussi être indiquée en pieds. Utiliser une ligne pour chaque catégorie d'approche indiquée.
- ~~4412.~~ RVR minimale de décollage approuvée, en mètres, ou visibilité horizontale équivalente si la RVR n'est pas utilisée. On peut utiliser une ligne pour chaque approbation éventuellement accordée.
- ~~4213.~~ Énumérer les ~~possibilités embarquées (p. ex. atterrissage automatique, HUD, EVS, SVS, CVS)~~ et les crédits opérationnels ~~connexes~~ accordés pour les aéronefs avancés. On peut utiliser une ligne pour chaque approbation si différentes approbations sont accordées.
- ~~4314.~~ ~~Navigation fondée sur les performances (PBN) :~~ Utiliser une ligne pour chaque approbation relative à une spécification de navigation AR en PBN (p. ex. RNP AR APCH), les restrictions appropriées figurant dans la colonne « ~~Description~~ Observations ».
- ~~14.~~ ~~Nom de la personne ou de l'organisation responsable de veiller au maintien de la navigabilité de l'hélicoptère et le règlement en cause, c'est à dire le règlement AOC ou une approbation particulière (e.g. EC2042/2003, partie M, section G).~~
15. Énumérer les fonctions EFB servant à assurer la sécurité de l'exploitation des hélicoptères, ainsi que toutes les ~~limitations restrictions~~ applicables.
16. On peut indiquer d'autres ~~autorisations ou renseignements~~ approbations particulières dans ce champ, en utilisant une ligne (ou un bloc de plusieurs lignes) par ~~autorisation~~ approbation particulière (p. ex. autorisation d'approche spéciale, opérations spéciales, spécification de la ou des classes de performance dans lesquelles l'aéronef peut être exploité, etc.).

* Modification du français seulement.

Origine :	<i>Justification</i>
FLTOPSP/12 et Secrétariat	Actualisation pour harmoniser le modèle et ses notes avec les normes : a) <i>Type d'exploitation</i>. Selon la définition de « transport aérien commercial », il y a trois options – passagers, fret ou poste. b) <i>Maintien de la navigabilité</i>. Bien que cet élément soit listé dans les approbations particulières, il ne requiert pas d'approbation particulière ; il a donc été déplacé vers l'en-tête. c) <i>Marchandises dangereuses</i>. Une note a été ajoutée pour clarifier quelle information devrait être incluse dans le champ de la description. d) <i>Opérations par faible visibilité</i>. Le mètre est l'unité de mesure standard dans l'Annexe 5 ; par conséquent, la hauteur doit être indiquée en mètres avec la possibilité de l'indiquer en pieds. La note 11 indiquait que la visibilité horizontale peut être saisie si la RVR n'est pas utilisée, mais cela ne figure pas dans le modèle. La note 12 est harmonisée avec la norme 2.2.8.1.1, qui renvoie seulement aux aéronefs avancés. e) <i>Navigation fondée sur les performances (PBN)</i>. Correction de l'emplacement de la note. f) <i>Hélistation de dégagement à destination en mer</i>. Conformément à la section II, § 2.3.4.3.1, l'État délivrera une approbation particulière pour l'utilisation d'hélistations de dégagement à destination en mer ; toutefois, cette approbation particulière ne figurait pas dans le modèle. g) <i>Autres</i>. Clarification selon laquelle seules les autres approbations particulières devraient être saisies dans ce champ.

Insérer le nouveau texte comme suit :

3.3 La présentation graphique des spécifications d'exploitation numériques, dont il est question à la section II, chapitre 2, § 2.2.1.9.4, sera la suivante :

SPÉCIFICATIONS D'EXPLOITATION	
(sous réserve des conditions approuvées figurant dans le manuel d'exploitation)	
0a	Autorité de délivrance de l'État de l'exploitant
0b	N° de téléphone de l'autorité de délivrance ¹
0c	N° de fax de l'autorité de délivrance ¹
0d	Courriel de l'autorité de délivrance ¹
1a	N° du permis d'exploitation aérienne, en caractères alphanumériques, délivré par l'État de l'exploitant
1b	Nom de l'exploitant
1c	s/n Nom commercial, le cas échéant ²
2	Marque et modèle d'aéronef ³

SPÉCIFICATIONS D'EXPLOITATION (sous réserve des conditions approuvées figurant dans le manuel d'exploitation)	
3	Transport aérien commercial : ☐ Passagers ☐ Fret ☐ Poste
4	Zone(s) d'exploitation ⁴
5	Restrictions spéciales ⁵
6	Maintien de la navigabilité ⁶
7a	Approbation particulière pour marchandises dangereuses : ☐ Oui ☐ Non
7b	Descriptions ^{7,8}
7c	Observations
8a	Opérations par faible visibilité – Approbation particulière pour approche et atterrissage : ☐ Oui ☐ Non
8b	Descriptions : CAT : [catégorie d'approche de précision applicable (CAT II ou III)], RVR : [RVR minimale, en mètres] m, DH : [hauteur de décision, en mètres] m [(hauteur de décision, en pieds) ft] ^{7,9}
8c	Observations ⁹
9a	Opérations par faible visibilité – Approbation particulière pour décollage : ☐ Oui ☐ Non
9b	Descriptions : RVR : [RVR minimale de décollage approuvée, en mètres] m ou visibilité horizontale : [visibilité horizontale minimale approuvée, en mètres] m ^{7,10}
9c	Observations ¹⁰
10a	Opérations par faible visibilité – Approbation particulière pour crédit(s) opérationnel(s) : ☐ Oui ☐ Non
10b	Descriptions ^{7,11}
10c	Observations ¹¹
11a	Approbation particulière pour spécifications de navigation AR en exploitation PBN : ☐ Oui ☐ Non
11b	Descriptions ^{7,12}
11c	Observations ¹²
12a	Approbation particulière pour EFB : ☐ Oui ☐ Non
12b	Descriptions ^{7,13}
12c	Observations
13a	Hélistations de dégagement à destination en mer
13b	Description ⁷

SPÉCIFICATIONS D'EXPLOITATION	
(sous réserve des conditions approuvées figurant dans le manuel d'exploitation)	
13c	Observations
14a	Autre approbation particulière : ¹⁴ ☐ Oui ☐ Non
14b	Descriptions ^{7,14}
14c	Observations ¹⁴
15	Date (aaaa-mm-jj) et heure [hh:mm temps universel coordonné (UTC)] de délivrance
16	Date (aaaa-mm-jj) et heure (hh:mm UTC) de la dernière synchronisation avec le serveur de l'autorité de délivrance

Notes.—

1. Y compris le code téléphonique du pays. Le courriel et le numéro de fax sont indiqués s'ils sont disponibles.
2. Si le nom commercial de l'exploitant est différent de son nom officiel, ajouter la mention « faisant affaires sous le nom » (s/n).
3. Marque, modèle et, le cas échéant, série, ou série principale, de l'aéronef d'après la taxonomie établie par l'Équipe pour la sécurité de l'aviation commerciale (CAST)/OACI (p. ex. Boeing-737-3K2 ou Boeing-777-232). La taxonomie CAST/OACI figure sur le site web situé à l'adresse suivante <http://www.intlaviationstandards.org/>.
4. Zone(s) d'exploitation autorisée (définies par des coordonnées géographiques, des routes précises, des frontières nationales, des limites de région d'information de vol ou des limites régionales), y compris, le cas échéant, les restrictions applicables à l'altitude des aéroports [p. ex. aéroports à haute altitude (HEA)], définies clairement par l'autorité de délivrance, et tout espace aérien désigné pour lequel une approbation est obligatoire [p. ex. espace aérien supérieur de l'Atlantique Nord (NAT HLA)].
5. Restrictions spéciales applicables (p. ex. VFR seulement, de jour seulement).
6. Nom de la personne ou de l'organisation responsable de veiller au maintien de la navigabilité de l'aéronef et le règlement en cause, c'est-à-dire le règlement AOC ou une approbation particulière [p. ex. États-Unis, Federal Aviation Regulation, part 121, ou Union européenne, Règlement (UE) n° 1321/2014 de la Commission, annexe Vc (partie CAMO)].
7. On indique dans cette colonne les critères les plus permissifs de chaque approbation particulière (avec les critères appropriés).
8. Décrire les restrictions concernant les types de marchandises dangereuses dont le transport par l'exploitant est approuvé (voir le supplément G pour des orientations détaillées).
9. La hauteur de décision équivalente peut aussi être indiquée en pieds. Un bloc de plusieurs lignes 8a, 8b et 8c est utilisé par catégorie d'approche indiquée.
10. Un bloc de plusieurs lignes 9a, 9b et 9c est utilisé par approbation si différentes approbations sont accordées.
11. Crédit(s) opérationnel(s) accordé(s) pour les aéronefs avancés. Un bloc de plusieurs lignes 10a, 10b et 10c est utilisé par approbation si différentes approbations sont accordées.
12. Un bloc de plusieurs lignes 11a, 11b et 11c est utilisé pour chaque approbation relative à une spécification de navigation AR en PBN (p. ex. RNP AR APCH), les restrictions applicables figurant dans la colonne « Observations ».
13. Énumérer les fonctions EFB servant à assurer la sécurité de l'exploitation des hélicoptères, ainsi que toutes les restrictions applicables.
14. On peut indiquer d'autres approbations particulières dans ce champ, en utilisant un bloc de plusieurs lignes 14a, 14b et 14c par approbation particulière (p. ex. autorisation d'approche spéciale, opérations spéciales, spécification de la ou des classes de performance dans lesquelles l'aéronef peut être exploité).

 Fin du nouveau texte.

Origine :	<i>Justification</i>
FLTOPSP/12 et Secrétariat	Pour faciliter la validation par d'autres États, il a été nécessaire d'ajouter un modèle standard de spécifications d'exploitation numériques de l'OACI.

SUPPLÉMENT C. CERTIFICATION ET VALIDATION DES EXPLOITANTS

Complément aux dispositions de la section II, chapitre 2, § 2.2.1

1. OBJET ET PORTÉE

(...)

1.3 Pratiques de certification normalisées

Conformément à la norme ~~2.2.1.8~~ 2.2.1.10 l'État de l'exploitant est tenu d'établir un système de certification pour veiller au respect des normes applicables au type de vol à exécuter. Plusieurs États ont élaboré des politiques et des procédures leur permettant de se conformer à cette norme de certification à mesure que les capacités de l'industrie évoluent. Même si ces États ont élaboré leurs pratiques de certification sans se concerter, les prescriptions qu'elles contiennent se ressemblent et concordent de façon remarquable. L'efficacité de ces pratiques a été validée au fil des années et elles ont permis d'améliorer les dossiers de sécurité des exploitants du monde entier. Un grand nombre de ces pratiques ont été incorporées par renvoi dans les dispositions de l'OACI.

2. ÉVALUATIONS TECHNIQUES REQUISES EN MATIÈRE DE SÉCURITÉ

(...)

2.3 Enregistrement des certifications

2.3.1 Il est important que les certifications, approbations particulières, approbations et acceptations accordées par l'État soient convenablement documentées. L'État doit délivrer un ~~instrument écrit~~ document officiel (une lettre ou un document officiel*) qui constitue un acte authentique attestant la certification. Ces ~~instruments documents officiels~~ doivent être conservés tant et aussi longtemps que l'exploitant continue à utiliser les autorisations pour lesquelles l'approbation particulière, l'approbation ou l'acceptation a été délivrée. ~~Ces instruments~~ Ils attestent sans équivoque les autorisations détenues par l'exploitant et constituent une preuve en cas de désaccord entre l'État et l'exploitant au sujet des opérations que l'exploitant est autorisé à exécuter.

2.3.2 Certains États rassemblent les documents de certification tels que les ~~instruments documents~~ relatifs aux inspections, aux démonstrations, aux approbations particulières*, aux approbations et aux acceptations dans un même dossier, qui est conservé tant que l'exploitant poursuit son activité. D'autres États conservent ces documents dans des dossiers différents selon la certification et révisent le dossier lorsqu'un ~~instrument document~~ d'approbation particulière, d'approbation ou d'acceptation est mis à jour. Quelle que soit la méthode utilisée, ces documents de certification sont une preuve convaincante qu'un État se conforme aux obligations que lui impose l'OACI en matière de certification des exploitants.

* Cette modification ne concerne que le français.

(...)

3. AUTORISATIONS

(...)

3.1 Approbation particulière

(...)

3.1.2 Les dispositions relatives aux éléments ci-après font explicitement référence à la nécessité d'une approbation particulière :

(...)

- c) utilisation opérationnelle des hélistations de dégagement à destination en mer [section II, § 2.3.4.3] ;
- d) sacoches de vol électroniques [section II, § 4.17.2] ;
- e) spécifications de navigation AR pour l'exploitation PBN [Section II, § 5.2.4] ;
- f) transport de marchandises dangereuses [section II, § 12.4].

(...)

3.2 Permis d'exploitation aérienne (AOC)

3.2.1 L'AOC exigé par l'Annexe 6, partie 3, section II, chapitre 2, § 2.2.1, est un ~~instrument~~ document officiel. La section II, chapitre 2, § 2.2.1.5, énumère les renseignements qui doivent figurer sur l'AOC.

(...)

3.3 Approbations

3.3.1 Dans le cadre d'une certification, une « approbation » indique une action plus formelle de la part de l'État qu'une « acceptation ». Certains États exigent que le directeur ou qu'un fonctionnaire subalterne de l'autorité de l'aviation civile établisse un ~~instrument écrit~~ document officiel pour chaque approbation. D'autres États permettent l'utilisation de divers documents comme preuve de l'approbation. Le document d'approbation délivré et l'objet de l'approbation dépendent de l'autorité qui a été déléguée au fonctionnaire. Dans ces États, l'autorité pour signer les approbations courantes, comme les listes minimales d'équipements (LME) pour certains aéronefs, est déléguée aux inspecteurs techniques. Les approbations plus complexes ou plus importantes sont normalement délivrées par des fonctionnaires de niveau supérieur.

(...)

3.5 ACCEPTATIONS

3.5.1 Définition

(...)

3.5.1.2 Certains États utilisent le concept d'acceptation comme moyen formel de s'assurer qu'ils ont examiné tous les aspects essentiels de la certification de l'exploitant avant de délivrer l'AOC. Lorsqu'ils appliquent ce concept, ces États exercent leur prérogative de confier à des inspecteurs techniques l'examen de toutes les politiques et procédures de l'exploitant ayant une incidence sur la sécurité opérationnelle. L'établissement d'un ~~instrument~~ document officiel attestant cette acceptation (si le document est délivré) peut être délégué à l'inspecteur technique affecté à la certification.

3.5.1.3 L'acceptation s'ajoute à l'approbation. Certaines parties du manuel d'exploitation, par exemple, peuvent être « acceptées » par un ~~instrument~~ document officiel et d'autres parties, comme la liste minimale d'équipements, peuvent être « approuvées » par un ~~instrument~~ document officiel distinct.

(...)

3.5.3 Manuel d'exploitation et manuel de maintenance

3.5.3.1 Le manuel d'exploitation et le manuel de maintenance, ainsi que les amendements apportés à ces manuels, doivent être soumis à l'État (§ 2.2.3.2, 6.1.1, 6.2.4 et 6.3.2). C'est l'État qui détermine le contenu minimal de ces manuels (§ 9.2, 9.3, 9.4 et appendice 7). Il doit également indiquer dans ses guides techniques les parties pertinentes des manuels de l'exploitant qui doivent faire l'objet d'une évaluation, par exemple, le manuel des politiques d'exploitation, le manuel d'utilisation de l'aéronef, le manuel de l'équipage de cabine, le guide routier et le manuel de formation. Certains États délivrent un ~~instrument~~ document officiel pour l'acceptation de chaque manuel et des amendements correspondants.

(...)

5. VALIDATION DES NORMES D'EXPLOITATION

La norme 2.2.1.4 spécifie que la validité d'un AOC dépend de ce que l'exploitant aura satisfait aux exigences de certification originales (§ 2.2.1.3) sous la supervision de l'État de l'exploitant. Cette supervision exige l'établissement d'un système de surveillance continue pour veiller au respect des normes d'exploitation requises (§ ~~2.2.1.8–2.2.1.10~~). La réalisation d'inspections annuelles ou semestrielles, d'observations et de tests pour valider les approbations et les acceptations requises pour la certification constitue un bon point de départ pour la mise en place de ce système.

6. AMENDEMENT DES PERMIS D'EXPLOITATION AÉRIENNE

La certification des exploitants est un processus continu. Peu d'exploitants pourront se contenter, après un certain temps, des autorisations initiales obtenues avec leur AOC. L'évolution du marché obligera certains exploitants à changer de modèles d'aéronefs et à demander des approbations pour de nouvelles zones d'exploitation exigeant des fonctionnalités additionnelles. L'État devrait effectuer d'autres évaluations techniques avant de délivrer les ~~instruments~~ documents officiels approuvant la modification de l'AOC d'origine et d'autres autorisations. Dans la mesure du possible, toutes les demandes devraient être liées et l'autorisation originale devrait être utilisée comme base pour déterminer la portée de l'évaluation qui doit être effectuée par l'État avant de délivrer l'~~instrument~~ le document officiel.

(...)

Origine :	<i>Justification</i>
Secrétariat	Amendement corrélatif pour indiquer des renvois et révision des variantes du terme « instrument officiel » qui devient « document officiel » puisque le permis d'exploitation aérienne numérique et les approbations particulières numériques ne peuvent pas être considérés comme des documents « écrits ».

PROPOSITION INITIALE 2
Inspection sur l'aire de trafic

SECTION II

AVIATION DE TRANSPORT COMMERCIAL INTERNATIONAL

CHAPITRE 1. GÉNÉRALITÉS

Insérer le nouveau texte comme suit :

Note 3. — Nonobstant la responsabilité qui lui incombe en vertu de la Convention de Chicago, un État peut déléguer, à un autre État ou à une organisation régionale de supervision de la sécurité (RSOO), les tâches et les fonctions que lui impose la présente Annexe s'agissant de la supervision de la sécurité. Chaque État garde la responsabilité des tâches et des fonctions qu'il délègue à un autre État ou à une RSOO. Ces délégations peuvent comprendre, mais sans s'y limiter :

- a) la délivrance d'un permis d'exploitation aérienne ;*
- b) la supervision de la sécurité et la surveillance des exploitants et exploitants étrangers ;*
- c) l'évaluation technique de la sécurité et la délivrance d'une approbation particulière, d'une approbation ou d'une acceptation.*

Note 4.— Des orientations sur la délégation des tâches et des fonctions figurent dans le Manuel de supervision de la sécurité (Doc 9734), partie B – Mise en place et gestion d'une organisation régionale de supervision de la sécurité.

Fin du nouveau texte.

Origine :	<i>Justification</i>
FLTOPSP/11	L'Annexe 19 dispose qu'un État peut déléguer les fonctions et les activités liées au programme national de sécurité à un autre État ou à une organisation régionale de supervision de la sécurité (RSOO). La note proposée donne ces renseignements factuels et des exemples de tâches et de fonctions spécifiques à l'Annexe 6, partie 3, qu'un État peut déléguer. Comme l'a demandé la Commission technique, à la 42 ^e session de l'Assemblée, et compte tenu de la résolution A42-10 de l'Assemblée, <i>Coopération régionale et assistance pour résoudre les carences en matière de sécurité</i> , l'inclusion de fonctions déléguées dans l'Annexe 6 aiderait les États à comprendre et à appliquer la délégation des tâches et des fonctions tout en préservant leurs responsabilités au titre de la Convention de Chicago.

1.1 RESPECT DES LOIS, RÈGLEMENTS ET PROCÉDURES

~~2.2.2.3~~ ~~1.1.1~~ Les exploitants respecteront les exigences ~~fixées~~ ~~fixés~~ par les États sur le territoire desquels ils mènent des opérations. Les exploitants se conformeront aux lois, règlements et procédures

~~1.1.1~~ ~~1.1.2~~ L'exploitant veillera à ce que tous ses employés soient informés, ~~lorsqu'ils sont en fonctions à l'étranger~~, qu'ils doivent se conformer aux lois, règlements et procédures des États dans le territoire desquels ils effectuent des vols mènent des opérations*.

Note rédactionnelle.— Renumeroter les paragraphes suivants en conséquence.

(...)

Origine :	Justification
FLTOPSP/11	La norme 2.2.2.3 contenait une obligation pour les exploitants, tandis que le norme 2.2 contient des obligations pour les États. Il serait préférable de placer l'obligation concernant les exploitants au § 1.1.

(...)

CHAPITRE 2. PRÉPARATION ET EXÉCUTION DES VOLS

(...)

2.2 PERMIS D'EXPLOITATION ET SUPERVISION

(...)

2.2.2 Surveillance des opérations effectuées par ~~un exploitant d'un autre État~~

Note.— Aux fins de la présente section, le terme « exploitant étranger » désigne tout exploitant titulaire d'un permis d'exploitation aérienne délivré par un État qui effectue ou qui sollicite la permission d'effectuer des vols au-dessus ou à partir du territoire d'un autre État, à travers celui-ci ou à l'intérieur de celui-ci.

2.2.2.1 Un permis d'exploitation aérienne délivré par un État ~~contractant~~ sera reconnu valable par un autre État ~~contractant~~ si les conditions qui ont régi la délivrance du permis sont équivalentes ou supérieures aux normes applicables spécifiées dans la présente Annexe et dans l'Annexe 19.

2.2.2.2 Jusqu'au 17 novembre 2032, Les États mettront en place un programme comprenant des procédures pour surveiller les opérations effectuées sur leur territoire par des exploitants étrangers et prendre les mesures appropriées pour préserver la sécurité lorsque cela est nécessaire.

2.2.2.2 Au 18 novembre 2032, chaque État mettra en place, dans le cadre de son système national de supervision de la sécurité, un programme comprenant des procédures pour surveiller les opérations effectuées sur son territoire par des exploitants d'autres États et prendre les mesures appropriées pour préserver la sécurité lorsque cela est nécessaire. Ce programme comprendra un programme d'inspection sur l'aire de trafic des aéronefs exploités par les exploitants étrangers, mis en œuvre conformément à

* Modification du français seulement.

l'appendice 8.

~~2.2.2.3 Les exploitants respecteront les exigences fixées par les États sur le territoire desquels ils mènent des opérations.~~

~~Note.— Des orientations sur la surveillance des opérations d'exploitants d'autres États sont données dans le Manuel des procédures d'inspection, d'autorisation et de surveillance continue de l'exploitation (Doc 8335).~~

2.2.2.3 Recommandation.— *Au 18 novembre 2032, il est recommandé que le programme de formation des inspecteurs chargés des inspections sur l'aire de trafic applicables aux exploitants étrangers comprenne, mais sans s'y limiter, les éléments suivants :*

a) formation initiale

1) formation théorique et pratique, spécifique et appropriée, dans un ou plusieurs des domaines d'inspection suivants :

i) poste de pilotage ;

ii) sécurité en cabine ;

iii) état de l'aéronef ;

iv) transport du fret, y compris les marchandises dangereuses ;

2) formation en cours d'emploi appropriée, dispensée par un inspecteur d'aire de trafic dûment qualifié ;

b) formation périodique, à des intervalles ne dépassant pas trois ans, portant au moins sur les éléments suivants :

1) nouveautés concernant la réglementation et les procédures ;

2) pratiques opérationnelles ;

3) questions de standardisation et d'harmonisation.

Note.— L'Annexe 19 impose aux États de fixer des exigences minimales de qualification pour le personnel technique s'acquittant de fonctions liées à la sécurité et de fournir des programmes de formation initiale et périodique appropriés. Cela comprend le personnel qui effectue des inspections sur l'aire de trafic.

(...)

2.4 PROCÉDURES EN VOL

2.4.7 Procédures de vol aux instruments

(...)

2.4.7.2 Tous les hélicoptères exploités en régime IFR se conformeront aux procédures d'approche aux instruments approuvées par l'État dans lequel l'hélistation est située, ou par l'État dont elle relève dans le cas où l'hélistation est située hors du territoire de tout État.

(...)

Note 2.— Les critères de construction des procédures de vol aux instruments, destinés à servir de guide aux spécialistes en matière de procédures, figurent dans les PANS-OPS (Doc 8168), volume II. Les critères et les procédures de franchissement d'obstacles employés dans certains États pouvant présenter des différences par rapport aux PANS-OPS, il est important de connaître ces différences, pour des raisons de sécurité (voir section II, chapitre 1, § ~~1.1.1~~ 1.1.2).

Insérer le nouveau texte comme suit :

APPENDICE 8. INSPECTIONS SUR L'AIRE DE TRAFIC DES AÉRONEFS EXPLOITÉS PAR DES EXPLOITANTS ÉTRANGERS

*(Applicable au 18 novembre 2032)
(Voir la section II, chapitre 2, § 2.2.2.2)*

Note.— Des orientations concernant l'inspection sur l'aire de trafic des aéronefs exploités par des exploitants d'autres États figurent dans le Manuel des procédures d'inspection, d'autorisation et de surveillance continue de l'exploitation (Doc 8335).

1. Législation et réglementation relatives à l'aviation

Chaque État adoptera et mettra en œuvre une réglementation relative aux inspections sur l'aire de trafic applicables aux exploitants étrangers effectuant des vols de transport aérien commercial.

2. Éléments du programme d'inspection sur l'aire de trafic applicable aux exploitants étrangers

Le programme d'inspection sur l'aire de trafic applicable aux exploitants étrangers comprendra au moins les éléments suivants :

- a) licences du personnel ;
- b) exploitation technique des aéronefs ;
- c) immatriculation des aéronefs ;
- d) navigabilité des aéronefs ;
- e) transport du fret, y compris de marchandises dangereuses.

3. Ressources suffisantes et personnel technique qualifié

3.1 Chaque État veillera à mettre à disposition un nombre suffisant d'inspecteurs pour mener à bien le programme d'inspection sur l'aire de trafic.

3.2 Chaque État veillera à ce que les inspecteurs disposent du soutien, des accréditations, des moyens de transport et de l'accès aux aérodromes qu'il faut pour accomplir, de manière indépendante, les tâches d'inspection sur l'aire de trafic qui leur incombent s'agissant des exploitants étrangers.

3.3 Chaque État veillera à ce que les inspecteurs chargés des inspections sur l'aire de trafic des aéronefs exploités par des exploitants étrangers possèdent les qualifications appropriées ainsi que l'expérience et les compétences voulues.

4. Indications techniques, outillage et fourniture de renseignements critiques pour la sécurité

4.1 Chaque État veillera à ce que les inspecteurs disposent d'indications techniques, d'outils et de renseignements critiques pour la sécurité contenant les politiques, les procédures, les listes de vérification et les normes à utiliser lors de :

- a) l'inspection sur l'aire de trafic applicable aux exploitants étrangers ;
- b) la résolution des problèmes de sécurité, y compris les mesures d'application effective visant les exploitants étrangers.

4.2 Chaque État veillera à ce que les inspecteurs reçoivent des indications techniques sur l'éthique, la conduite personnelle et la prévention des conflits d'intérêts potentiels, réels ou apparents, dans l'exercice de fonctions officielles se rapportant à l'inspection sur l'aire de trafic applicable aux exploitants étrangers.

5. Obligations en matière d'inspections sur l'aire de trafic

Chaque État veillera, sur la base d'une évaluation des risques, à hiérarchiser et à planifier les inspections sur l'aire de trafic applicables aux exploitants étrangers afin d'assurer le respect continu des normes de sécurité pertinentes.

6. Résolution des problèmes de sécurité

Chaque État élaborera des processus et des procédures, en tenant compte de la section II, chapitre 1, § 1.2, pour surveiller et consigner les progrès réalisés en vue de résoudre les problèmes de sécurité recensés sur son territoire s'agissant des exploitants étrangers.

Note.— Des dispositions relatives à la résolution des problèmes de sécurité figurent dans l'appendice 1 de l'Annexe 19.

Fin du nouveau texte.

SUPPLÉMENT G. MARCHANDISES DANGEREUSES

Complément à ~~aux dispositions de~~ la section II, chapitre 12

(...)

4. EXPLOITANT

(...)

4.4 Les exploitants devraient respecter en permanence les exigences fixées par les États sur le territoire desquels ils mènent des opérations, conformément à la section III, chapitre 2, § ~~2.2.2.3~~ 1.1.1 de la présente Annexe.

Origine :	<i>Justification</i>
FLTOPSP/11 et Secrétariat	Un appendice clarifie davantage les exigences minimales à remplir lorsqu'on met en place un programme d'inspection sur l'aire de trafic des exploitants étrangers, pour faciliter une approche harmonisée entre les États lorsqu'ils mettent en œuvre des programmes et promouvoir la coopération régionale. L'harmonisation de ces programmes serait utile pour les exploitants car il y aurait moins de différences dans l'application de la supervision par les États.

PROPOSITION INITIALE 3
Membre d'équipage technique

SECTION I

GÉNÉRALITÉS

CHAPITRE 1. DÉFINITIONS

(...)

Membre d'équipage de cabine. Membre d'équipage qui effectue des tâches que lui a assignées l'exploitant ou le pilote commandant de bord pour assurer la sécurité des passagers, mais qui n'exercera pas de fonctions de membre d'équipage de conduite ~~ni de membre d'équipage technique~~.

(...)

Service. Toute tâche qu'un membre d'équipage de conduite, d'équipage technique ou d'équipage de cabine est tenu par l'exploitant d'accomplir, y compris, par exemple, le service de vol, les tâches administratives, la formation, la mise en place et la réserve si elle est susceptible de causer de la fatigue.

Période de service. Période qui commence au moment où un membre d'équipage de conduite, d'équipage technique ou d'équipage de cabine est tenu par l'exploitant de se présenter pour le service ou de prendre son service et qui se termine au moment où ~~il~~ cette personne* est déchargée de tout service.

(...)

Période de service de vol. Période qui commence au moment où un membre d'équipage de conduite, d'équipage technique ou d'équipage de cabine est tenu de se présenter pour le service, qui comprend un vol ou une série de vols et qui se termine au moment où l'aéronef s'immobilise et après l'arrêt des moteurs à la fin du dernier vol sur lequel ~~il~~ cette personne assure des fonctions de membre d'équipage.

(...)

Période de repos. Période de temps définie et ininterrompue qui précède et/ou suit le service, pendant laquelle un membre d'équipage de conduite, d'équipage technique ou d'équipage de cabine est déchargé de tout service.

(...)

* Modification du français seulement.

Membre d'équipage technique. Membre d'équipage chargé par l'exploitant d'effectuer des tâches opérationnelles spécifiques, dans le cadre des procédures normales ou anormales ou des procédures d'urgence, qui s'ajoutent aux tâches que les membres d'équipage de conduite ou de cabine sont tenus d'accomplir.

(...)

Origine :	<i>Justification</i>
FLTOPSP/12	Une définition de membre d'équipage technique était nécessaire pour clarifier la différence entre un membre d'équipage technique et les autres membres d'équipage.

SECTION II

AVIATION DE TRANSPORT COMMERCIAL INTERNATIONAL

CHAPITRE 1. DÉFINITIONS

1.1 RESPECT DES LOIS, RÈGLEMENTS ET PROCÉDURES

(...)

~~4.1.2~~ 1.1.3 L'exploitant veillera à ce que tous ses pilotes connaissent les lois, règlements et procédures qui se rapportent à l'exercice de leurs fonctions et qui sont en vigueur dans les régions qu'ils devront traverser, aux hélistations qu'ils seront appelés à utiliser et pour les installations et services correspondants. L'exploitant veillera à ce que les autres membres ~~de l'~~d'équipage ~~de conduite~~ connaissent ~~eux de ces les~~* règlements et ~~celles de ces les~~ procédures qui se rapportent à l'exercice de leurs fonctions respectives à bord de l'hélicoptère.

(...)

Origine :	<i>Justification</i>
FLTOPSP/12	La prescription visant à s'assurer que les membres d'équipage connaissent bien les règlements et les procédures applicables à leurs fonctions s'applique à tous les membres d'équipage.

CHAPITRE 2. PRÉPARATION ET EXÉCUTION DES VOLS

(...)

2.2 PERMIS D'EXPLOITATION ET SUPERVISION

(...)

* Cette correction ne concerne que le français.

2.2.6 Listes de vérification

Les listes de vérification prévues au § 4.1.4 seront utilisées par les membres d'équipage de conduite et d'équipage technique avant, pendant et après toutes les phases de vol et en cas d'urgence, afin que soient respectées les procédures d'exploitation figurant dans le manuel d'utilisation de l'aéronef, dans le manuel de vol de l'hélicoptère ou dans tout autre document associé au certificat de navigabilité ainsi que dans le manuel d'exploitation. La conception et l'utilisation des listes de vérification respecteront les principes des facteurs humains.

(...)

Origine :	Justification
FLTOPSP/12	La prescription imposant l'utilisation des listes de vérification fournies s'applique aux membres d'équipage technique, puisqu'ils peuvent avoir des listes de vérification applicables à leurs fonctions.

2.4 PROCÉDURES EN VOL

(...)

2.4.5 Emploi de l'oxygène

Lorsqu'ils exercent des fonctions indispensables à la sécurité du vol, tous les membres de l'équipage de conduite et d'équipage technique devront utiliser des inhalateurs d'oxygène de manière continue dans tous les cas, spécifiés au § 2.3.8.1 ou au § 2.3.8.2, pour lesquels l'alimentation en oxygène est prévue.

(...)

Origine :	Justification
Secrétariat	Lorsqu'ils s'acquittent de fonctions essentielles à l'exploitation en toute sécurité des hélicoptères, les membres d'équipage technique doivent utiliser des inhalateurs d'oxygène dans les cas où cela s'applique.

2.4.6 Protection des membres de l'équipage technique et de l'équipage de cabine et des passagers à bord des aéronefs pressurisés en cas de chute de pression

Recommandation.— Il est recommandé de prévoir pour les membres de l'équipage technique et de cabine des dispositions telles qu'au cas d'une descente d'urgence nécessitée par une chute de pression, ils aient de bonnes chances de ne pas perdre connaissance. Il est recommandé et de prévoir en outre des moyens de protection pour les membres d'équipe de cabine leur permettant d'être aptes à donner les premiers secours aux passagers quand la situation est stabilisée après la descente d'urgence. Il est recommandé également de prévoir des dispositifs ou des procédures d'exploitation telles que les passagers aient de bonnes chances de survivre à l'hypoxémie consécutive à une chute de pression.

(...)

Origine :	<i>Justification</i>
Secrétariat	La recommandation de prendre des mesures pour que l'équipage ne perde pas connaissance pendant une descente d'urgence s'applique aussi aux membres d'équipage technique.

2.8 GESTION DE LA FATIGUE

(...)

2.8.1 L'État de l'exploitant établira des règlements aux fins de la gestion de la fatigue. Ces règlements seront fondés sur des principes scientifiques, des connaissances et l'expérience opérationnelle, le but étant de garantir que les membres ~~des~~ d'équipages de conduite, d'équipage technique et ~~des~~ d'équipages de cabine s'acquittent de leurs fonctions avec un niveau de vigilance satisfaisant. L'État établira donc :

(...)

2.8.3 L'exploitant tiendra des relevés du temps de vol, des périodes de service de vol, des périodes de service et des périodes de repos de tous ses membres d'équipage de conduite, d'équipage technique et ~~des~~ d'équipages de cabine et les conservera pendant une période fixée par l'État de l'exploitant.

(...)

Origine :	<i>Justification</i>
FLTOPSP/12	En tant que personnel essentiel pour la sécurité, les membres d'équipage technique doivent aussi respecter les prescriptions sur la gestion de la fatigue.

CHAPITRE 4. ÉQUIPEMENT, INSTRUMENTS DE BORD ET DOCUMENTS DE VOL DES HÉLICOPTÈRES

(...)

4.1 GÉNÉRALITÉS

(...)

4.1.4 L'exploitant mettra à la disposition du personnel d'exploitation et des membres de ses équipages un manuel d'utilisation pour chaque type d'aéronef utilisé, contenant les procédures normales, anormales et d'urgence à suivre pour la conduite de l'aéronef. Le manuel contiendra des détails sur les systèmes de bord et sur les listes de vérification à utiliser. La conception du manuel respectera les principes des facteurs humains. Les membres d'équipage de conduite et d'équipage technique ~~aura~~ auront facilement accès au manuel pendant toutes les phases du vol.

(...)

Origine :	<i>Justification</i>
FLTOPSP/12	Les membres d'équipage technique doivent connaître les attentes opérationnelles.

4.8 TOUS HÉLICOPTÈRES — VOLS À HAUTE ALTITUDE

(...)

4.8.3 Un hélicoptère destiné à être utilisé à des altitudes de vol auxquelles la pression atmosphérique est inférieure à 376 hPa ou qui, s'il est utilisé à des altitudes de vol auxquelles la pression atmosphérique est supérieure à 376 hPa, ne peut descendre sans risque en moins de quatre minutes à une altitude de vol à laquelle la pression atmosphérique est égale à 620 hPa, et dont le certificat de navigabilité individuel a été délivré le 9 novembre 1998 ou après cette date, sera doté d'inhalateurs distributeurs d'oxygène à déploiement automatique pour satisfaire aux exigences du § 2.3.8.2. Le nombre total d'inhalateurs dépassera d'au moins 10 % le nombre de sièges prévus pour les passagers, ~~et l'équipage technique et de~~ l'équipage de cabine.

4.8.4 **Recommandation.**— *Il est recommandé qu'un hélicoptère destiné à être utilisé à des altitudes de vol auxquelles la pression atmosphérique est inférieure à 376 hPa ou qui, s'il est utilisé à des altitudes de vol auxquelles la pression atmosphérique est supérieure à 376 hPa, ne peut descendre sans risque en moins de quatre minutes à une altitude de vol à laquelle la pression atmosphérique est égale à 620 hPa, et dont le certificat de navigabilité individuel a été délivré avant le 9 novembre 1998, soit doté d'inhalateurs distributeurs d'oxygène à déploiement automatique pour satisfaire aux exigences du § 2.3.8.2. Le nombre total d'inhalateurs devrait dépasser d'au moins 10 % le nombre de sièges prévus pour les passagers, ~~et~~ l'équipage technique et l'équipage de cabine.*

Origine :	<i>Justification</i>
Secrétariat	Le § 2.3.8.2 prescrit qu'une quantité suffisante d'oxygène soit prévue pour tous les membres d'équipage et les passagers. Par conséquent, la nécessité de disposer d'unités d'oxygène s'applique aux membres d'équipage technique aussi.

Insérer le nouveau texte comme suit :

4.18 HÉLICOPTÈRES FAISANT APPEL À DES MEMBRES D'ÉQUIPAGE TECHNIQUE

4.18.1 Tous les hélicoptères effectuant des vols avec un membre d'équipage technique seront équipés d'un siège et d'une ceinture de sécurité ou d'un harnais de sécurité pour les besoins de ce membre d'équipage technique.

4.18.2 Indépendamment des dispositions du § 4.18.1, l'exploitant peut, sur la base des résultats d'une évaluation du risque de sécurité spécifique, inclure des procédures dans le manuel d'exploitation pour les vols où il n'est pas prévu que le membre d'équipage technique occupe un siège. L'évaluation du risque de sécurité spécifique tiendra compte au minimum des risques opérationnels et des mesures d'atténuation, ainsi que de l'utilisation de dispositifs de retenue.

Fin du nouveau texte.

Origine :	<i>Justification</i>
Secrétariat	Si l'hélicoptère comprend des membres d'équipage technique, il doit être équipé d'un siège pour le membre d'équipage technique à moins que, du fait de l'opération spécifique, le membre d'équipage technique ne soit pas assis pendant le vol.

Insérer le nouveau texte comme suit :

CHAPITRE 13. MEMBRES D'ÉQUIPAGE TECHNIQUE

Note.— Des orientations sur les vols comprenant des membres d'équipage technique figurent dans le Manual for Operations with Technical Crew Members (Doc XXXX, à paraître).

13.1 COMPOSITION DE L'ÉQUIPAGE TECHNIQUE

L'exploitant précisera dans le manuel d'exploitation le nombre de membres d'équipage technique ainsi que la composition de l'équipage technique pour tous les types d'hélicoptère et d'exploitation.

13.2 FONCTIONS DES MEMBRES D'ÉQUIPAGE TECHNIQUE EN CAS D'URGENCE

Pour chaque type d'hélicoptère et chaque type d'exploitation, l'exploitant indiquera à tous les membres d'équipage technique les fonctions dont ils devront s'acquitter en cas d'urgence ou dans une situation appelant une évacuation d'urgence.

13.3 PROGRAMMES DE FORMATION DES MEMBRES D'ÉQUIPAGE TECHNIQUE

13.3.1 L'exploitant établira et tiendra à jour un programme de formation au sol et en vol, homologué par l'État de l'exploitant, qui garantit que tous les membres d'équipage technique sont adéquatement formés pour s'acquitter des fonctions qui leur sont assignées.

13.3.2 L'exploitant veillera, par ces programmes de formation, à ce que chaque personne :

- a) soit formée et fasse la preuve de ses compétences relativement aux tâches spécifiques et à l'équipement qui sera utilisé par le membre d'équipage technique pour s'acquitter de son rôle ;
- b) reçoive la formation couvrant :
 - 1) la coordination d'équipage nécessaire ;
 - 2) les situations normales et anormales ainsi que les situations d'urgence ou les procédures dans lesquelles les membres d'équipage technique s'acquittent d'un rôle ;
- c) soit formée à intervalles réguliers, déterminés par l'État de l'exploitant ;
- d) soit compétente pour s'acquitter des tâches et fonctions de sécurité qui sont attribuées aux membres d'équipage technique en cas d'urgence ou de situation appelant une évacuation d'urgence ;

- e) soit formée dans l'environnement spécifique dans lequel elle exercera :
- f) soit exercée à utiliser l'équipement de secours et de sauvetage dont le transport est exigé pour l'opération et en mesure de le faire, selon ce qui s'applique au rôle attribué au membre d'équipage technique ;

Note.— L'équipement de secours et de sauvetage comprend, sans s'y limiter, les gilets de sauvetage, les radeaux de sauvetage, les toboggans d'évacuation, les issues de secours, les extincteurs portatifs, l'équipement d'oxygène, les trousse de premiers soins et de prévention universelle et les défibrillateurs externes automatisés susceptibles d'être transportés pour le vol en particulier.

- g) connaisse les attributions et les fonctions des autres membres d'équipage en cas d'urgence, dans la mesure où cela lui est nécessaire pour remplir ses propres fonctions de membre d'équipage technique ;
- h) soit formée aux processus et aux procédures relatifs aux tâches associées au transport de marchandises dangereuses, selon ce qui s'applique au rôle attribué au membre d'équipage technique ;
- i) connaisse les performances humaines relatives aux tâches en matière de sécurité attribuées aux membres d'équipage technique, notamment la coordination équipage de conduite-équipage technique.

Note 1.— Des éléments indicatifs sur la conception des programmes de formation de l'équipage technique figurent dans le Manual for Operations with Technical Crew Members (Doc XXXX, à paraître).

Note 2.— Les prescriptions relatives au programme de formation sur les marchandises dangereuses figurent dans l'Annexe 18 — Sécurité du transport aérien des marchandises dangereuses, ainsi que dans les Instructions techniques pour la sécurité du transport aérien des marchandises dangereuses (Doc 9284).

Note 3.— Le chapitre 2, § 2.2.5, interdit la simulation en cours de vol de situations d'urgence ou de situations anormales lorsqu'il y a des passagers ou des marchandises à bord.

Note 4.— Le programme du stage à intervalles réguliers peut varier et ne doit pas nécessairement être aussi étendu que l'instruction initiale donnée pour un type d'hélicoptère déterminé.

Note 5.— Des éléments indicatifs permettant de concevoir des programmes de formation visant à développer les connaissances et les aptitudes en matière de performances humaines figurent dans le Manuel d'instruction sur les facteurs humains (Doc 9683).

13.4 QUALIFICATIONS DES MEMBRES D'ÉQUIPAGE TECHNIQUE

13.4.1 L'exploitant définira dans le manuel d'exploitation les critères de qualification opérationnelle exigés pour les membres d'équipage technique affectés à un type particulier d'exploitation ou à un type d'hélicoptère.

13.4.2 Expérience récente — Membres d'équipage technique

13.4.2.1 L'exploitant n'attribuera pas de tâches opérationnelles à une personne à titre de membre d'équipage technique à moins qu'elle n'ait satisfait aux conditions d'expérience récente associées au rôle, au type d'hélicoptère et au type d'exploitation, qui sont spécifiées dans le manuel d'exploitation.

13.4.2.2 Lorsqu'un membre d'équipage technique est qualifié sur le plan opérationnel pour remplir un rôle opérationnel dans différents types d'hélicoptères ou différents types d'exploitation, l'exploitant définira dans le manuel d'exploitation les conditions permettant de satisfaire aux conditions d'expérience récente définies au § 13.4.2.1.

13.4.3 Vérification des compétences opérationnelles des membres d'équipage technique

Les membres d'équipage technique démontreront à l'exploitant leur compétence opérationnelle à l'égard de leur rôle dans l'opération à effectuer, qui inclura les éléments suivants :

- a) identification et atténuation des dangers pour des risques opérationnels particuliers ;
- b) fonctionnement et limites de l'équipement spécifique à utiliser (p.ex., treuil, NVIS) ;
- c) procédures de coordination de l'équipage de l'hélicoptère définies par l'exploitant ;
- d) procédures d'exploitation normalisées de l'exploitant pour l'exploitation prévue.

Note.— La démonstration de la compétence opérationnelle d'un membre d'équipage technique peut être combinée à la vérification de ses aptitudes professionnelles prescrite au §13.4.4.1.

13.4.4 Vérification des aptitudes professionnelles des membres d'équipage technique

13.4.4.1 L'exploitant veillera à ce que chaque membre d'équipage technique soit soumis à une vérification des aptitudes professionnelles pour le type d'hélicoptère attribué, qui évaluera :

- a) les connaissances et les compétences nécessaires ;
- b) la capacité d'effectuer les tâches du rôle attribué et d'utiliser l'équipement prescrit ;
- c) la capacité d'exécuter les tâches prévues pendant une procédure d'urgence.

Note.— Les vérifications des aptitudes pourront être effectuées, dans la mesure où l'État de l'exploitant le jugera adéquat, sur des simulateurs d'entraînement au vol acceptés par l'État à cet effet.

13.4.4.2 Quand un exploitant affecte des membres d'équipage technique à des opérations faisant appel à différents types d'équipement ou différents types d'hélicoptères qui ont des caractéristiques semblables du point de vue des procédures d'utilisation, des systèmes et de la manœuvrabilité, il définira dans le manuel d'exploitation les conditions auxquelles les spécifications du § 13.4.4.1 pour chaque cas peuvent être combinées.

13.4.5 L'exploitant consignera la qualification du membre d'équipage technique et la façon dont cette qualification a été acquise.

13.5 ÉQUIPEMENT DES MEMBRES D'ÉQUIPAGE TECHNIQUE

L'exploitant définira dans le manuel d'exploitation l'équipement personnel et l'équipement de protection des membres d'équipage technique qui sont nécessaires à l'exécution d'une opération spécifique.

13.6 PROTECTION DES MEMBRES D'ÉQUIPAGE TECHNIQUE PENDANT LE VOL

13.6.1 Chaque membre d'équipage technique occupera un siège et bouclera sa ceinture ou, si le siège en est doté, son harnais de sécurité pendant le décollage et l'atterrissage et toutes les fois que le pilote commandant de bord en donnera l'ordre.

13.6.2 Indépendamment des dispositions du § 13.6.1, l'exploitant peut, sur la base des résultats d'une évaluation du risque de sécurité spécifique, inclure des procédures dans le manuel d'exploitation afin que le membre d'équipage technique n'ait pas à occuper un siège et à boucler sa ceinture de sécurité ou son harnais de sécurité pendant le décollage et l'atterrissage. L'évaluation du risque de sécurité spécifique tiendra compte au minimum des risques opérationnels et des mesures d'atténuation, ainsi que de l'utilisation de dispositifs de retenue.

Fin du nouveau texte.

(...)

Origine :	Justification
FLTOPSP/12 et Secrétariat	Le chapitre 13 proposé fait partie intégrante de la nouvelle section sur les membres d'équipage technique et comprend la prescription de base d'intégrer les membres d'équipage technique en toute sécurité et efficacité aux opérations.

APPENDICE 3. PERMIS D'EXPLOITATION AÉRIENNE (AOC)

(Voir la section II, chapitre 2, § 2.2.1.5 et 2.2.1.6)

2. MODÈLE D'AOC

(...)

Notes.—

(...)

10. Les coordonnées comprennent les numéros de téléphone et de fax, avec le code du pays, ainsi que l'adresse électronique (si elle est disponible) permettant de joindre le service de gestion de l'exploitation sans délai excessif en cas de questions concernant les vols, la navigabilité, la compétence des membres d'équipages de conduite et de cabine, les marchandises dangereuses et d'autres sujets, selon qu'il convient.

(...)

Origine :	<i>Justification</i>
Secrétariat	Révision de la note 10 pour inclure tous les membres d'équipage, étant donné que des membres d'équipage technique peuvent se trouver à bord des hélicoptères.

APPENDICE 6. SPÉCIFICATIONS RELATIVES AU SYSTÈME DE GESTION DES RISQUES DE FATIGUE (FRMS)

(Voir la section II, chapitre 2, § 2.8)

(...)

1. POLITIQUE ET DOCUMENTATION RELATIVES AU FRMS

1.1 Politique relative au FRMS

(...)

1.1.3 La politique :

- a) rendra compte de la responsabilité partagée de la direction, des équipages de conduite, des équipages techniques et des équipages de cabine, ainsi que des autres personnels concernés ;

(...)

- h) exigera l'établissement de lignes claires en matière d'obligation de rendre compte pour la direction, les équipages de conduite, les équipages techniques et les équipages de cabine, et les autres personnels concernés ;

(...)

1.2 Documentation relative au FRMS

L'exploitant élaborera et tiendra à jour une documentation relative au FRMS qui énonce et consigne :

(...)

- d) les mécanismes relatifs à l'engagement permanent de la direction, des équipages de conduite, des équipages techniques et des équipages de cabine, et des autres personnels concernés ;

(...)

2. PROCESSUS DE GESTION DES RISQUES DE FATIGUE

2.1 Détection des dangers

(...)

Processus proactif

2.1.1.2 Le processus proactif détectera les dangers liés à la fatigue présents dans les activités aériennes en cours. Les éléments utilisés à cette fin peuvent comprendre, sans s’y limiter :

(...)

- c) des données pertinentes sur la performance des membres d’équipage de conduite, d’équipage technique et d’équipage de cabine ;

(...)

4. PROCESSUS DE PROMOTION DU FRMS

Les processus de promotion du FRMS appuient le perfectionnement constant du FRMS, l’amélioration continue de son fonctionnement général et la réalisation de niveaux de sécurité optimaux. L’exploitant élaborera et mettra en œuvre, dans le cadre de son FRMS :

- a) des programmes de formation destinés à garantir des compétences qui conviennent aux rôles et responsabilités de la direction, des équipages de conduite, des équipages techniques et des équipages de cabine et de tous les autres personnels visés par le FRMS ;

(...)

Origine :	<i>Justification</i>
FLTOPSP/12	En tant que personnel essentiel pour la sécurité, les membres d’équipage technique doivent aussi respecter les prescriptions sur la gestion de la fatigue.

APPENDICE 7. TENEUR DU MANUEL D’EXPLOITATION

Complément aux dispositions de la section II, chapitre 2, § 2.2.3.1

1. STRUCTURE

1.1 Le manuel d’exploitation établi en application de la section II, chapitre 2, § 2.2.3.1, qui peut être publié en plusieurs parties distinctes correspondant à des aspects précis de l’exploitation, aura la teneur et la structure ci-après :

(...)

- d) Formation et qualification.

Origine :	<i>Justification</i>
Secrétariat	Révision du § 1.1, alinéa d), pour l’harmonisation avec le titre révisé du § 2.4 du présent appendice.

F-32
2. TENEUR

(...)

2.1 Généralités

(...)

2.1.2 Informations et politiques concernant la gestion de la fatigue, notamment :

- a) politique relative à la limitation du temps de vol, des périodes de service de vol et des périodes de service, et exigences en matière de repos pour les membres de l'équipage de conduite, d'équipage technique et d'équipage de cabine, conformément à la section II, chapitre 2, § 2.8 ;

(...)

Insérer le nouveau texte comme suit :

2.1.33 Pour les opérations faisant appel à des membres d'équipage technique, le nombre de membres d'équipage technique et la composition de cet équipage pour chaque type d'hélicoptère et type d'opération.

2.1.34 Pour les opérations faisant appel à des membres d'équipage technique, la liste de l'équipement personnel et de l'équipement de protection des membres d'équipage technique requis pour des opérations spécifiques.

2.1.35 Si elles s'appliquent, les procédures permettant à un membre d'équipage technique de ne pas occuper un siège et de ne pas boucler sa ceinture de sécurité ou son harnais pendant le décollage et l'atterrissage, conformément à la section II, chapitre 13, § 13.6.2.

Fin du nouveau texte.

Origine :	Justification
Secrétariat	• Ajout du § 2.1.33 pour l'harmonisation avec la prescription proposée du § 13.1.2. • Ajout du § 2.1.34 pour l'harmonisation avec la prescription proposée du § 13.5. • Ajout du § 2.1.35 pour l'harmonisation avec la prescription proposée du § 13.6.2.

2.2 Manuel d'utilisation de l'aéronef

(...)

2.2.2 Procédures normales, anormales et procédures* d'urgence à suivre par les membres de l'équipage de conduite, d'équipage technique et d'équipage de cabine, et les listes de vérification connexes et renseignements sur les systèmes de bord requises par la Section II, chapitre 4, § 4.1.4, y compris un énoncé relatif aux procédures à suivre pour la coordination entre les membres d'équipage de conduite, d'équipage technique et d'équipage de cabine.

* Cette modification ne touche que le français.

~~2.2.10 Procédures normales, anormales et d'urgence à suivre par l'équipage de cabine, listes de vérification connexes et renseignements nécessaires sur les systèmes de bord, y compris un énoncé relatif aux procédures à suivre pour la coordination entre les équipages de conduite, technique et de cabine.~~

(...)

Note rédactionnelle.— Renuméroter les paragraphes suivants.

Insérer le nouveau texte comme suit :

2.2.12 Si elles s'appliquent, procédures permettant à un membre d'équipage technique de ne pas occuper un siège, conformément à la section II, chapitre 4, § 4.18.

Fin du nouveau texte.

Origine :	Justification
Secrétariat	• Harmonisation du § 2.2.2 avec les prescriptions de la section II, chapitre 4, § 4.1.4, et suppression de la redondance avec le § 2.2.10. • Ajout du § 2.2.12 pour l'harmonisation avec la prescription proposée à la section II, § 4.18.

(...)

2.4 Formation et qualification

(...)

2.4.4 Renseignements détaillés sur le programme de formation des membres d'équipage technique, les critères de qualification opérationnelle, les conditions d'expérience récente et les conditions permettant de combiner les vérifications des aptitudes professionnelles prescrites par la section II, chapitre 13, § 13.3, 13.4.1, 13.4.2 et 13.4.4.

Origine :	Justification
FLTOPSP/12 et Secrétariat	Le manuel d'exploitation devrait inclure les exigences relatives aux membres d'équipage technique concernant les postes pertinents afin qu'elles fassent partie de l'exploitation de l'hélicoptère.

SUPPLÉMENT B. LISTE MINIMALE D'ÉQUIPEMENTS (LME)

Complément aux dispositions de la section II, chapitre 4, §4.1.3

(...)

6. Les exploitants doivent veiller à ce qu'aucun vol ne soit commencé avec de nombreux éléments de la liste minimale d'équipements hors de fonctionnement, sans déterminer qu'une relation éventuelle entre des systèmes ou composants hors de fonctionnement ne se traduira pas par une dégradation inacceptable

du niveau de sécurité ou par une augmentation injustifiée de la charge de travail des membres d'équipage de conduite ou d'équipage technique.

(...)

9. Pour un système ou élément d'équipement particulier devant être accepté comme hors de fonctionnement, il peut être nécessaire d'établir une procédure d'entretien, à achever avant le vol, visant à mettre hors tension ou à isoler le système ou l'équipement. De même, il peut être nécessaire de préparer une procédure appropriée d'utilisation pour les membres d'équipage de conduite ou d'équipage technique.

(...)

Origine :	Justification
Secrétariat	Révision pour inclure les membres d'équipage technique étant donné que les articles de la liste minimale d'équipement pourraient avoir une incidence sur la charge de travail ou les procédures opérationnelles pour les membres d'équipage technique.

SUPPLÉMENT C. CERTIFICATION ET VALIDATION DES EXPLOITANTS

Complément aux dispositions de la section II, chapitre 2, §2.2.1

(...)

3. AUTORISATIONS

(...)

3.3.2 Dispositions exigeant une approbation

Les dispositions relatives aux éléments énumérés ci-après exigent ou encouragent l'obtention d'une approbation de l'État spécifié. L'État de l'exploitant doit fournir une approbation pour tous les éléments qui ne sont pas précédés d'un astérisque. Les éléments précédés d'au moins un astérisque exigent l'approbation de l'État d'immatriculation (*) ou de l'État de conception (**). Cependant, l'État de l'exploitant doit prendre les mesures nécessaires pour s'assurer que les exploitants dont il est responsable respectent les approbations délivrées par l'État d'immatriculation et/ou par l'État de conception et qu'ils se conforment à ses propres spécifications.

(...)

- n) ** Tâches et intervalles obligatoires de maintenance (section II, § 9.3.2) ;
- o) Programmes de formation des membres des équipages de cabine (section II, § 10.3) ;
- p) Programmes de formation des membres d'équipage technique (section II, § 13.3).

(...)

Origine :	<i>Justification</i>
Secrétariat	• Ajout de l'alinéa p) pour l'harmonisation avec la prescription proposée à la section II, § 13.3. • Correction de la terminologie à l'alinéa o) pour les membres d'équipage de cabine.

3.4 Dispositions exigeant une évaluation technique

Certaines dispositions de la partie 3, section II, exigent que l'État effectue une évaluation technique. Ces dispositions portent sur les éléments énumérés ci-après ; elles n'exigent pas nécessairement que ces éléments soient approuvés par l'État mais celui-ci doit à tout le moins les accepter après avoir effectué un examen ou une évaluation :

(...)

- r) *Modifications apportées au manuel de vol (§ 9.1) ;
- s) ~~Effectif~~ Nombre minimal d'agent de bord de membres d'équipage de cabine affectés à chaque type d'hélicoptère (§ 10.1) ;
- t) États des qualifications des membres d'équipage technique (§ 13.4.5).

Origine :	<i>Justification</i>
Secrétariat	• Ajout de l'alinéa t) pour l'harmonisation avec la prescription proposée à la section II, § 13.4.5 • Correction de la terminologie à l'alinéa s) pour les membres d'équipage de cabine.

PROPOSITION INITIALE 4 Plan d'intervention d'urgence de l'exploitant

SECTION II

AVIATION DE TRANSPORT COMMERCIAL INTERNATIONAL

CHAPITRE 1. GÉNÉRALITÉS

(...)

~~1.3~~ 1.4 GESTION DE LA SÉCURITÉ

(...)

1.4.1 Analyse des données de vol

~~1.3.1~~ 1.4.1.1 **Recommandation.**— *Il est recommandé que les exploitants utilisant des hélicoptères dont la masse au décollage certifiée excède 7 000 kg ou dont le nombre de sièges passagers est supérieur*

à neuf et qui sont équipés d'un enregistreur de données de vol établissent et tiennent un programme d'analyse de données de vol dans le cadre de leur système de gestion de la sécurité.

(...)

~~1.3.2 Jusqu'au 22 novembre 2028, les programmes d'analyse des données de vol contiendront des garanties adéquates pour protéger les sources de données conformément aux dispositions de l'appendice 3 de l'Annexe 19.~~

~~1.3.2~~ **1.4.1.2** À partir du 23 novembre 2028, Les programmes d'analyse des données de vol incluront des mesures de protection contre la divulgation et l'utilisation des données de sécurité et des informations de sécurité ainsi que des mesures de protection pour les personnes et organisations concernées conformément aux dispositions de l'Annexe 19.

(...)

Note rédactionnelle 1.— Supprimer les paragraphes 1.3.3 et 1.3.4.

Note rédactionnelle 2.— Le paragraphe 1.3.5 est renuméroté plus bas en tant que paragraphe 1.4.3.

(...)

Insérer le nouveau texte comme suit :

1.4.2 Plan d'intervention d'urgence de l'exploitant

1.4.2.1 L'État de l'exploitant veillera à ce que l'exploitant établisse un plan d'intervention d'urgence, compatible avec l'ampleur et la complexité des activités de l'exploitant en question.

Note.— Voir l'Annexe 19 pour des exigences supplémentaires relatives à la coordination des plans d'intervention d'urgence.

1.4.2.2 Le plan d'intervention d'urgence indiquera au moins :

- a) les types de situation d'urgence auxquels il est destiné à faire face ;
- b) les conditions de mise à exécution du plan ;
- c) la coordination requise avec d'autres organismes ;
- d) les détails de la transition vers un retour à des opérations normales.

1.4.2.3 L'exploitant aura établi et documenté des procédures visant à assurer l'exécution coordonnée du plan d'intervention d'urgence.

1.4.2.4 Le plan contiendra des procédures permettant de valider son adéquation, au moyen d'exercices ou d'examens périodiques, et d'évaluer les résultats afin d'en améliorer l'efficacité.

1.4.2.5 Le plan tiendra compte des principes des facteurs humains afin de favoriser l'intervention optimale de tous les organismes existants qui participent aux opérations d'urgence.

Note.— On trouve des éléments indicatifs sur les principes des facteurs humains dans le Manuel d’instruction sur les facteurs humains (Doc 9683).

Fin du nouveau texte.

~~1.3.5~~-1.4.3 Les exploitants établiront, dans le cadre de leur système de gestion de la sécurité, un système de documents sur la sécurité des vols destiné à l’usage et à l’orientation du personnel d’orientation.

(...)

Note rédactionnelle.— Renuméroter les sections suivantes et les paragraphes qu’elles contiennent.

~~1.5~~-1.6 PROTECTION DES ENREGISTREMENTS ET DES TRANSCRIPTIONS DES ENREGISTREMENTS

~~Applicable le 23 novembre 2028.~~

(...)

Origine :	<i>Justification</i>
FLTOPSP/10	L’Annexe 19 exige des fournisseurs de service qu’ils coordonnent leurs plans d’intervention d’urgence concernant les accidents et incidents survenant durant les opérations aériennes avec les autres organisations avec lesquelles ils sont en relation pendant ces opérations. Par conséquent, il est nécessaire d’introduire une exigence dans l’Annexe 6 afin que les exploitants établissent et tiennent à jour un plan d’intervention d’urgence. Les exploitants de transport aérien commercial international doivent avoir un plan d’intervention d’urgence pour réagir à des situations d’urgence comme des accidents.

SUPPLÉMENT D. SYSTÈME DE DOCUMENTS SUR LA SÉCURITÉ DES VOLS

Complément aux dispositions de la section II, chapitre 1, § ~~1.3.5~~-1.4.3

1. INTRODUCTION

(...)

1.3 Les lignes directrices du présent supplément portent sur les principaux aspects du processus d’élaboration par les exploitants d’un système de documents sur la sécurité des vols, en vue de l’application de la section II, chapitre 1, § ~~1.3.5~~-1.4.3. Ces lignes directrices sont fondées non seulement sur des recherches scientifiques, mais également sur les meilleures pratiques actuelles de l’industrie, et elles accordent une grande importance à l’utilité opérationnelle.

(...)

Origine :	<i>Justification</i>
Secrétariat	Amendement corrélatif pour indiquer les renvois.

PROPOSITION INITIALE 5
Minimums opérationnels d'aérodrome basés sur les performances

ABRÉVIATIONS ET SYMBOLES
(utilisés dans la présente Annexe)

Abréviations

(...)

PBAOM Minimums opérationnels d'aérodrome basés sur les performances

(...)

Origine :	<i>Justification</i>
FLTOPSP/12	Ajout de l'abréviation en conformité avec la définition.

SECTION II

AVIATION DE TRANSPORT COMMERCIAL INTERNATIONAL

CHAPITRE 2. PRÉPARATION ET EXÉCUTION DES VOLS

(...)

2.2 PERMIS D'EXPLOITATION ET SUPERVISION

(...)

2.2.8 Minimums opérationnels d'hélistation ou d'emplacement d'atterrissage

(...)

2.2.8.1.1 L'État de l'exploitant autorisera un ou des crédits opérationnels pour l'exploitation d'aéronefs avancés. Lorsque le crédit opérationnel est lié à des opérations par faible visibilité, l'État de l'exploitant délivrera une approbation particulière. Une telle autorisation sera sans effet sur la classification de la procédure d'approche aux instruments.

Note 1.— Un crédit opérationnel inclut :

(...)

c) l'exigence d'un moins grand nombre ~~d'installations~~ de capacités au sol, ou de capacités de niveau

moindre, ~~elles et ces réductions~~ étant compensées par les capacités disponibles à bord.

(...)

Origine :	<i>Justification</i>
FLTOPSP/12	Le concept de PBAOM comprend la possibilité d'utiliser des capacités au sol de niveau moindre et non pas uniquement un nombre réduit de capacités au sol.

SUPPLÉMENT C. CERTIFICATION ET VALIDATION DES EXPLOITANTS

Complément aux dispositions de la section II, chapitre 2, § 2.2.1

(...)

3. AUTORISATIONS

(...)

3.3 Approbations

(...)

3.3.2 Dispositions exigeant une approbation

Les dispositions relatives aux éléments énumérés ci-après exigent ou encouragent l'obtention d'une approbation de l'État spécifié. L'État de l'exploitant doit fournir une approbation pour tous les éléments qui ne sont pas précédés d'un astérisque. Les éléments précédés d'au moins un astérisque exigent l'approbation de l'État d'immatriculation (*) ou de l'État de conception (**). Cependant, l'État de l'exploitant doit prendre les mesures nécessaires pour s'assurer que les exploitants dont il est responsable respectent les approbations délivrées par l'État d'immatriculation et/ou par l'État de conception et qu'ils se conforment à ses propres spécifications.

(...)

- e) crédits opérationnels pour les aéronefs avancés qui ne sont pas liés à des opérations par faible visibilité (section II, § 2.2.8.1.1) ;

(...)

Note rédactionnelle.— Renuméroter les points suivants dans la liste.

Origine :	<i>Justification</i>
FLTOPSP/12	Il est précisé que les crédits opérationnels des aéronefs avancés qui ne sont pas liés à des opérations par faible visibilité doivent être approuvés.

PROPOSITION INITIALE 6
Amendements mineurs (terminologie)

SECTION I

GÉNÉRALITÉS

CHAPITRE 1. DÉFINITIONS

(...)

Services d'assistance en escale. Services aéroportuaires d'aérodrome nécessaires à l'arrivée et au départ d'un aéronef, qui ne font pas partie des services de la circulation aérienne.

(...)

Origine :	<i>Justification</i>
FLTOPSP/12	Correction afin d'utiliser le terme défini.

NOTAM. Avis diffusé par télécommunication et donnant, sur l'établissement, l'état ou la modification d'une installation, d'un service ou d'une procédure aéronautiques, ou d'un danger pour la navigation aérienne, des renseignements qu'il est essentiel de communiquer à temps au personnel chargé des opérations aériennes.

(...)

APPENDICE 4. ENREGISTREURS DE BORD

(Voir la section II, chapitre 4, § 4.3)

(...)

**Tableau A4-2. Enregistreurs de communications par liaison de données —
Description des applications**

Application n°	Type	Description	Teneur de l'enregistrement
(...)			

4	Information de vol	Tout service utilisé pour communiquer des renseignements de vol à des aéronefs particuliers ; par exemple, service de messages d'observations météorologiques régulières pour l'aviation assuré par liaison de données (D-METAR), service automatique d'information de région terminale par liaison de données (D-ATIS), NOTAM* numérique (D- NOTAM) et autres services de liaison de données textuelles.	C
---	--------------------	---	---

(...)

* La modification est sans objet en français.

Origine :	<i>Justification</i>
FLTOPSP/12	Les <i>Procédures pour les services de navigation aérienne — Gestion de l'information aéronautique</i> (PANS-AIM, Doc 10066) ont été modifiées pour utiliser « NOTAM » en tant que terme, plutôt que comme acronyme d'« avis aux navigants ». La définition manquait dans l'Annexe 6, partie 3. L'ancien terme a été remplacé.

SECTION I

GÉNÉRALITÉS

CHAPITRE 1. DÉFINITIONS

(...)

Opération. Activité, ou groupe d'activités présentant les mêmes dangers ou des dangers similaires, qui exige d'utiliser un équipement spécifié ou d'obtenir et de maintenir un ensemble particulier de compétences en pilotage, pour éviter ou réduire le risque de sécurité qui découle d'un danger de ces dangers.

(...)

Origine :	<i>Justification</i>
FLTOPSP/12	Harmonisation avec l'Annexe 19 concernant l'utilisation des termes « danger » et « risque ».

SECTION II

(...)

AVIATION DE TRANSPORT COMMERCIAL INTERNATIONAL

CHAPITRE 4. ÉQUIPEMENT, INSTRUMENTS DE BORD ET DOCUMENTS DE VOL DES HÉLICOPTÈRES

(...)

4.3 ENREGISTREURS DE BORD

(...)

4.3.4 Enregistreurs de bord — Généralités

(...)

4.3.4.2 Utilisation

(...)

4.3.4.2.2 En vue de la conservation des enregistrements, les enregistreurs de bord seront arrêtés à la conclusion du temps de vol à la suite d'un accident ou d'un incident grave. Ils ne seront pas remis en marche tant qu'il n'en aura pas été disposé conformément à l'Annexe 13.

(...)

CHAPITRE 9. MANUELS, LIVRES DE BORD ET ENREGISTREMENTS

(...)

9.6 ENREGISTREMENTS PROVENANT DES ENREGISTREURS DE BORD

En cas d'accident ou d'incident survenant à l'hélicoptère, l'exploitant assurera, dans toute la mesure possible, la conservation de tous les enregistrements de bord qui se rapportent à cet accident ou à cet incident grave et, s'il y a lieu, la conservation des enregistreurs de bord en cause, ainsi que leur garde en lieu sûr, jusqu'à ce qu'il en soit disposé conformément aux spécifications de l'Annexe 13.

(...)

Origine :	Justification
FLTOPSP/12	Actualisation afin d'assurer l'harmonisation avec l'Annexe 13 ; des enquêtes sont faites pour les accidents et les « incidents graves ». À ce titre, les enregistreurs doivent être désactivés et leurs données doivent être conservées pour les incidents graves, mais non pour tous les incidents.

CHAPITRE 7. ÉQUIPAGE DE CONDUITE DES HÉLICOPTÈRES

(...)

7.4 QUALIFICATIONS

(...)

7.4.2 Pilote commandant de bord — Qualification opérationnelle

(...)

7.4.2.4 L'exploitant consignera, ~~d'une manière satisfaisante pour l'État de l'exploitant,~~ la qualification du pilote et la façon dont cette qualification a été acquise.

(...)

CHAPITRE 10. ÉQUIPAGE DE CABINE

10.1 FONCTIONS ATTRIBUÉES EN CAS D'URGENCE

L'exploitant déterminera, ~~avec l'approbation de l'État de l'exploitant et~~ d'après le nombre de sièges ou le nombre de passagers transportés, l'effectif minimal de l'équipage de cabine, qui ne sera pas inférieur à l'effectif minimal établi dans le cadre de la certification, nécessaire dans chaque type d'hélicoptère pour effectuer une évacuation sûre et rapide, et les fonctions qui doivent être exécutées en cas d'urgence ou lorsque la situation nécessite une évacuation d'urgence. L'exploitant attribuera ces fonctions pour chaque type d'hélicoptère.

(...)

Origine :	<i>Justification</i>
Secrétariat	Norme révisée pour assurer la cohérence avec l'Amendement n° 27 de l'Annexe 6, partie 3, portant sur les termes autorisation, acceptation et approbation.

CHAPITRE 7. ÉQUIPAGE DE CONDUITE DES HÉLICOPTÈRES

(...)

7.5 ÉQUIPEMENT DE L'ÉQUIPAGE DE CONDUITE

Un membre d'équipage de conduite titulaire d'une licence dont il ne peut exercer les privilèges qu'à condition de porter des verres correcteurs aura à sa portée **une paire des lunettes correctrices** ~~verres correcteurs~~ appropriées de rechange lorsqu'il exercera les privilèges de sa licence.

(...)

Origine :	<i>Justification</i>
FLTOPSP/11	Norme clarifiée pour les besoins de la cohérence entre les Annexes 1 et 6. La disposition vise à s'assurer que les membres d'équipage de conduite qui ont été informés que des lunettes correctrices ou des lentilles de contact correctrices sont obligatoires pour respecter les dispositions relatives à la vision de l'Annexe 1, chapitre 6, § 6.3, 6.4 ou 6.5, doivent toujours avoir une paire de lunettes de rechange pour parer à toute éventualité (perte ou bris des lunettes ou déchirure des lentilles de contact) compte tenu qu'une vision optimale est obligatoire pour piloter un aéronef en toute sécurité. Les lentilles de contact de rechange ou supplémentaires ne sont pas une option puisqu'il n'est pas pratique de les changer ou de les rajuster pendant le vol.

PROPOSITION INITIALE 7

Amendements mineurs (correction de renvois)

PUBLICATIONS

(mentionnées dans la présente Annexe)

(...)

(...)

Manuel sur la formation et l'évaluation fondées sur la compétence des agents techniques d'exploitation
(Doc 10106)

(...)

Manuel d'approbation opérationnelle de la navigation fondée sur les performances (PBN) (Doc 9997)

(...)

Manuel d'instruction (Doc 7192)
~~Partie D 3 — Agent technique d'exploitation~~

(...)

-
1. ~~Les manuels indiqués seront mis à jour selon les besoins de manière à harmoniser la terminologie utilisée dans la nouvelle Annexe 19.~~

CHAPITRE 5. ÉQUIPEMENT DE COMMUNICATION, DE NAVIGATION ET DE SURVEILLANCE DES HÉLICOPTÈRES

(...)

5.2 ÉQUIPEMENT DE NAVIGATION

(...)

5.2.3 Pour les opérations visées par une spécification de navigation PBN prescrite, l'État de l'exploitant s'assurera que l'exploitant a établi et documenté :

(...)

Note 1.— Des orientations sur les risques pour la sécurité et des mesures d'atténuation pour l'exploitation en PBN, en conformité avec les dispositions de l'Annexe 19, figurent dans le Manuel d'approbation d'autorisation opérationnelle de la navigation fondée sur les performances (PBN) (Doc 9997).

(...)

5.2.4 L'État de l'exploitant délivrera une approbation particulière pour les opérations basées sur des spécifications de navigation à autorisation obligatoire (AR) en PBN.

Note.— Des orientations sur les approbations particulières pour les spécifications de navigation à autorisation obligatoire (AR) en PBN figurent dans le Manuel d'approbation d'autorisation opérationnelle de la navigation fondée sur les performances (PBN) (Doc 9997).

(...)

CHAPITRE 8. AGENT TECHNIQUE D'EXPLOITATION

(...)

8.3 Un agent technique d'exploitation ne recevra une affectation que s'il a :

- a) suivi de manière satisfaisante et complète un cours de formation de l'exploitant, portant sur tous les éléments de la méthode approuvée de contrôle et de supervision des vols spécifiée au § 2.2.1.3 ;

Note. — ~~Le Manuel d'instruction (Doc 7192), Partie D-3 — Agent technique d'exploitation,~~ Manuel sur la formation et l'évaluation fondées sur la compétence des agents techniques d'exploitation (Doc 10106) contient des éléments indicatifs sur la composition des programmes de formation.

(...)

9.2 MANUEL DE CONTRÔLE DE MAINTENANCE DE L'EXPLOITANT

Le manuel de contrôle de maintenance de l'exploitant prévu par le § 6.2, qui peut être publié en parties distinctes, contiendra les renseignements suivants :

(...)

- f) une description des procédures à suivre pour respecter les spécifications ~~des du chapitre 4, § 4.2.3.1, alinéa f) 4.2.4 et 4.2.4-4.2.5~~ de l'Annexe 8, partie 2, relatives à la communication des renseignements d'ordre opérationnel ;

(...)

Origine :	Justification
FLTOPSP/11 et Secrétariat	• Suppression du renvoi au Doc 7192 qui est obsolète et ajout du renvoi au nouveau Doc 10106. • Mise à jour du titre du Doc 9997. • Actualisation des renvois pour harmonisation avec l'Amendement n° 110 de l'Annexe 8.

APPENDICE 7. TENEUR DU MANUEL D'EXPLOITATION

Complément aux dispositions de la section II, chapitre 2, § 2.2.3.1

(...)

2. TENEUR

(...)

2.1 Généralités

(...)

2.1.9 Procédures (prescrites dans l'Annexe 12) à suivre par les pilotes commandants de bord qui interceptent un message de détresse ou lorsqu'ils sont témoins d'un accident d'une situation où un aéronef ou un navire se trouve en détresse.

2.1.10 Effectif et composition de l'équipage de conduite nécessaire pour chaque type de vol, y compris l'indication de la hiérarchie du commandement à bord.

(...)

2.2 Manuel d'utilisation de l'aéronef

(...)

2.2.7 Liste minimale d'équipements et liste d'écarts de configuration pour les types d'hélicoptères utilisés et pour les vols particuliers autorisés, y compris pour les vols où la navigation fondée sur les performances est prescrite.

(...)

2.3 Routes, aérodromes et hélistations

(...)

2.3.6 Renseignements et instructions relatifs à l'usage d'un processus d'évaluation des risques liés à l'utilisation d'héliplates-formes comme hélistations de dégagement à destination en mer, le cas échéant.

(...)

Origine :	Justification
FLTOPSP/12	• Correction d'une omission involontaire concernant le contenu d'un manuel d'exploitation. • Actualisation aux fins de l'harmonisation avec l'Amendement n°19 de l'Annexe 12 concernant les procédures pour intercepter un message de détresse. • Comme l'exige l'Annexe 6, partie 1, appendice 2, § 2.2.9, dans le cas des avions de transport aérien commercial international, il est nécessaire de faire figurer la liste d'écarts de configuration dans le manuel d'exploitation. La même exigence s'applique aux hélicoptères de transport aérien commercial international. • Comme l'exige l'Annexe 6, partie 3, section II, § 2.3.4.3, si une héliplate-forme est utilisée comme hélistation de dégagement à destination en mer, le manuel d'exploitation précisera le processus d'évaluation des risques de l'exploitant.

SUPPLÉMENT C. CERTIFICATION ET VALIDATION DES EXPLOITANTS

Complément aux dispositions de la section II, chapitre 2, § 2.2.1

3. AUTORISATIONS

(...)

3.5 Acceptations

(...)

3.5.2 Rapport de conformité

Certains États utilisent un rapport de conformité pour documenter les acceptations qu'ils donnent à un exploitant. Il s'agit d'un document soumis par l'exploitant dans lequel il explique en détail, par des renvois au manuel d'exploitation et au manuel de maintenance, comment il compte se conformer à tous les règlements nationaux applicables. ~~Ce type de document est indiqué dans le Doc 8335.~~ Le rapport de conformité doit être activement utilisé pendant le processus de certification et il doit être révisé au besoin pour tenir compte des modifications que l'exploitant doit apporter à ses politiques et procédures à la demande de l'État. Un rapport final de conformité est ensuite ajouté aux documents de certification de l'État et conservé avec les autres documents de certification. Le rapport de conformité est une excellente manière de démontrer que l'exploitant a été dûment certifié en fonction de toutes les prescriptions réglementaires applicables.

3.5.3 Manuel d'exploitation et manuel de maintenance

3.5.3.1 Le manuel d'exploitation et le manuel de maintenance, ainsi que les amendements apportés à ces manuels, doivent être soumis à l'État (§ 2.2.3.2, ~~6.1.1~~, 6.2.4, 6.3.2, et Annexe 8, partie 2, chapitre 6, § 6.3.3). C'est l'État qui détermine le contenu minimal de ces manuels (§ 2.2.3.2, 9.1, 9.2, 9.3, ~~9.4~~ et appendice 7). Il doit également indiquer dans ses guides techniques les parties pertinentes des manuels de l'exploitant qui doivent faire l'objet d'une évaluation, par exemple, le manuel des politiques d'exploitation, le manuel d'utilisation de l'aéronef, le manuel de l'équipage de cabine, le guide routier et le manuel de formation. Certains États délivrent un instrument officiel pour l'acceptation de chaque manuel et des amendements correspondants.

(...)

Origine :	<i>Justification</i>
Secrétariat	Correction des renvois et suppression des renvois obsolètes.

PROPOSITION INITIALE 8 Amendements mineurs (utilisation des unités SI)

ABRÉVIATIONS ET SYMBOLES

(utilisés dans la présente Annexe)

Abréviations

(...)

~~inHg~~ — Pouce de mercure

(...)

mb — Millibar

(…)

APPENDICE 4 ENREGISTREURS DE BORD*(Voir la section II, chapitre 4, § 4.3)***Tableau A4-1. Enregistreurs de données de vol —
Caractéristiques des paramètres**

<i>Numéro de série</i>	<i>Paramètre</i>	<i>Application</i>	<i>Plage de mesure</i>	<i>Intervalle maximal d'échantillonnage et d'enregistrement (secondes)</i>	<i>Limites de précision (signal d'entrée comparé au dépouillement de l'enregistreur)</i>	<i>Résolution d'enregistrement</i>
(…)						
38*	Calage barométrique sélectionné* (pilote et copilote)		Selon l'installation	64 (4 recommandé)	Selon l'installation	0,1 mb hPa (0,003 inHg)

(…)

(…)

**Tableau A4-3. Systèmes d'enregistrement de données d'aéronef —
Caractéristiques des paramètres**

<i>N°</i>	<i>Paramètre</i>	<i>Plage minimale d'enregistrement</i>	<i>Intervalle maximal d'enregistrement (secondes)</i>	<i>Précision minimale d'enregistrement</i>	<i>Résolution minimale d'enregistrement</i>	<i>Remarques</i>
(…)						
8	Pression statique externe (ou altitude pression)	de 34,4 hPa (1,02 inHg) à 310,2 hPa (9,16 inHg) ou plage de mesure du capteur	1	Selon l'installation [recommandé : (±1 hPa (0,03 inHg) ou ±30 m (±100 ft) à ±210 m (±700 ft)]	0,1 hPa (0,003 inHg) ou 1,5 m (5 ft)	

Origine :	<i>Justification</i>
FLTOPSP/11	Correction afin d'utiliser le système international d'unités (SI) pour la pression atmosphérique en conformité avec l'Annexe 5, tableau 3-4, qui ne permet pas d'utiliser une autre unité que l'unité SI.

* Cette modification ne concerne que le français.

PROPOSITION INITIALE 9
Amendements mineurs (corrections de forme)

SECTION II

AVIATION DE TRANSPORT COMMERCIAL INTERNATIONAL

CHAPITRE 2. PRÉPARATION ET EXÉCUTION DES VOLS

(...)

2.4 PROCÉDURES EN VOL

(...)

2.4.9 Gestion du carburant en vol

(...)

2.4.9.3 Le pilote commandant de bord informera l'ATC d'une situation de carburant minimal en utilisant l'expression « MINIMUM FUEL » (CARBURANT MINIMAL) si, une fois dans l'obligation d'atterrir à un lieu précis, il estime que toute modification de l'autorisation en vigueur pour le vol vers ce lieu, ou retard causé par la circulation, risque d'avoir pour effet que, à l'atterrissage, la quantité de carburant présente dans les réservoirs risque d'être inférieure à la réserve finale prévue.

Note 1.— L'expression « MINIMUM FUEL » (CARBURANT MINIMAL) informe l'ATC que le nombre de lieux prévus pour l'atterrissage où l'hélicoptère pouvait se poser a été réduit à un aéroport, une héliport ou un lieu en particulier, qu'aucun lieu d'atterrissage de précaution n'est disponible et que toute modification de l'autorisation en vigueur pour le vol vers ce lieu, ou retard causé par la circulation, risque d'avoir pour effet que, à l'atterrissage, la quantité de carburant présente à bord soit inférieure à la réserve finale prévue. Il ne s'agit pas d'une situation d'urgence mais d'une indication qu'une situation d'urgence est possible s'il se produit un autre délai imprévu.

(...)

2.4.9.4 Le pilote commandant de bord signalera une situation d'urgence carburant en diffusant le message « MAYDAY MAYDAY MAYDAY FUEL » (MAYDAY MAYDAY MAYDAY CARBURANT) si les calculs indiquent que la quantité de carburant utilisable présente dans les réservoirs au lieu d'atterrissage le plus proche où un atterrissage en sécurité peut être effectué sera inférieure à la réserve finale prévue en application du § 2.3.6.

Note 1.— La réserve finale prévue est la quantité de carburant calculée conformément au § 2.3.6 ; il s'agit de la quantité minimale de carburant qui doit se trouver dans les réservoirs à l'atterrissage, quel que soit le lieu de l'atterrissage. L'expression « MAYDAY MAYDAY MAYDAY FUEL » (MAYDAY MAYDAY MAYDAY CARBURANT) informe l'ATC que le nombre de lieux où l'hélicoptère pouvait se poser a été réduit à un lieu en particulier et qu'une partie de la réserve finale de carburant sera peut être consommée avant l'atterrissage.

(...)

Origine :	Justification
FLTOPSP/11	- Révision du § 2.4.9.3, Note 1, pour assurer l'harmonisation avec l'Amendement n° 43 de l'Annexe 6, partie 2. - Révision du § 2.4.9.4, Note 1, pour assurer l'harmonisation avec l'Amendement n° 43 de l'Annexe 6, partie 2. La deuxième phrase de la note est redondante par rapport à la norme 2.4.9.4.

PROPOSITION INITIALE 10
Amendements mineurs (utilisation cohérente de termes définis)

Section I

Généralités

CHAPITRE 1. DÉFINITIONS

(...)

Hélistation isolée ou emplacement d'atterrissage isolé. Hélistation ou emplacement d'atterrissage à destination pour lequel il n'existe pas d'hélistation ni d'emplacement d'atterrissage de dégagement à destination approprié pour le type d'hélicoptère utilisé.

(...)

Origine :	Justification
FLTOPSP/11	Ajout de la définition « hélistation isolée ou emplacement d'atterrissage isolé » étant donné que les termes sont utilisés dans la partie 3. La définition actuelle du terme aérodrome isolé est spécifique aux avions.

PROPOSITION INITIALE 11
Amendements mineurs (correction du caractère des pratiques recommandées)

Avant-propos

(...)

Caractère des éléments de l'Annexe

(...)

Il convient de noter que certaines normes de cette Annexe comprennent par référence d'autres spécifications qui ont le caractère de pratiques recommandées. Dans ce cas, le texte de la pratique recommandée devient partie intégrante de la norme.

(...)

Origine :	<i>Justification</i>
FLTOPSP/11	L'intégration des dispositions telle que précisée dans l'avant-propos n'est pas cohérente avec le caractère de Normes et pratiques recommandées. Le fait que certaines dispositions ayant le caractère de « recommandation » doivent, en raison de leur mention dans d'autres normes, être considérées comme des normes peut également être source de confusion pour le lecteur. La suppression de cet énoncé de l'avant-propos garantira le caractère adéquat des pratiques recommandées concernées et évitera l'ambiguïté.

SECTION II

AVIATION DE TRANSPORT COMMERCIAL INTERNATIONAL

(...)

CHAPITRE 4. ÉQUIPEMENT, INSTRUMENTS DE BORD ET DOCUMENTS DE VOL DES HÉLICOPTÈRES

(...)

4.4 INSTRUMENTS ET ÉQUIPEMENT POUR LE VOL EN RÉGIME VFR OU IFR — DE JOUR ET DE NUIT

(...)

4.4.3 Tous les hélicoptères utilisés en régime IFR, ou dans des conditions où l'on ne peut conserver à l'hélicoptère l'assiette voulue sans les indications d'un ou de plusieurs instruments de vol seront équipés :

(...)

- m) s'ils sont utilisés de nuit, des dispositifs d'éclairage spécifiés au § 4.4.2, alinéas g) à k), et ~~au~~ ~~§ 4.4.2.1~~ un phare d'atterrissage orientable, au moins dans le plan vertical.

(...)

Origine :	<i>Justification</i>
FLTOPSP/11	Alinéa révisé pour conserver, en tant que norme, la prescription qui impose que les hélicoptères soient équipés d'un phare d'atterrissage orientable lorsqu'ils volent de nuit en IFR. C'est un paramètre de sécurité important pour les hélicoptères à l'atterrissage.

CHAPITRE 9. MANUELS, LIVRES DE BORD ET ENREGISTREMENTS

(...)

9.4 CARNET DE ROUTE

9.4.1 **Recommandation.**— Il est recommandé que le Le carnet de route d'un hélicoptère comportera les rubriques informations suivantes correspondant aux chiffres romains indiqués :

- I— a) Nationalité et immatriculation de l'hélicoptère.
- II— b) Date.
- III— c) Noms des membres de l'équipage.
- IV— d) Affectation des membres de l'équipage.
- V— e) Lieu de départ.
- VI— f) Lieu d'arrivée.
- VII— g) Heure de départ.
- VIII— h) Heure d'arrivée.
- IX— i) Heures de vol.
- X— j) Nature du vol (par exemple, privé, transport régulier ou non régulier).
- XI— k) Incidents et observations notés durant le vol, s'il y a lieu.
- XII— l) Signature de la personne responsable du pilote commandant de bord.

(...)

Origine :	Justification
FLTOPSP/11	Révision d'une norme conformément à l'article 34 de la Convention de Chicago. Suppression des chiffres romains puisqu'ils ne sont pas exigés dans le carnet de route. Révision de la partie 3, § 9.4.1, alinéa XII, en vue de l'harmonisation avec la section II, § 2.5.5, qui indique que le pilote commandant de bord sera responsable de la tenue à jour du carnet de route.

PIÈCE JOINTE G à la lettre AN 11/1.1.37 – 26/61

**PROPOSITION D'AMENDEMENT DES
NORMES ET PRATIQUES RECOMMANDÉES
INTERNATIONALES**

**ANNEXE 6
À LA
CONVENTION RELATIVE À L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE**

EXPLOITATION TECHNIQUE DES AÉRONEFS

**PARTIE 4
*VOLS INTERNATIONAUX – SYSTÈMES D'AÉRONEFS TÉLÉPILOTÉS***

NOTES RELATIVES À LA PRÉSENTATION DE LA PROPOSITION D'AMENDEMENT

Le texte de l'amendement proposé est présenté de la manière suivante :

- | | |
|--|--------------|
| 1. Le texte à supprimer est rayé. | Suppression |
| 2. Le nouveau texte est présenté en grisé. | Addition |
| 3. Le texte à supprimer est rayé et suivi,
en grisé, du texte qui le remplace. | Remplacement |

PROPOSITION D'AMENDEMENT DE**L'ANNEXE 6****EXPLOITATION TECHNIQUE DES AÉRONEFS****PARTIE 4****VOLS INTERNATIONAUX – SYSTÈMES D'AÉRONEFS TÉLÉPILOTÉS**

PROPOSITION INITIALE 1 Certificats et documents numériques

(…)

**APPENDICE 6. PRÉSENTATION GRAPHIQUE ET TENEUR DU
PERMIS D'EXPLOITATION DE RPAS (ROC)**

(Voir le chapitre 4, § 4.2.1.7)

(…)

**3. SPÉCIFICATIONS D'EXPLOITATION APPLICABLES
À CHAQUE TYPE DE RPAS**

(…)

3.2 La présentation graphique des spécifications d'exploitation visées au chapitre 4, § 4.2.1.8, sera la suivante :

~~Note. — La LME fait partie intégrante du Manuel d'exploitation.~~

SPÉCIFICATIONS D'EXPLOITATION DE RPAS (sous réserve des conditions approuvées figurant dans le manuel d'exploitation) <i>(Applicable jusqu'au 17 novembre 2032)</i>
COORDONNÉES DE L'AUTORITÉ DE DÉLIVRANCE¹
Téléphone : _____ Portable : _____ Courriel : _____
ROC n ^{o2} : _____ Nom de l'exploitant ³ : _____ Date ⁴ : _____ Signature : _____ Nom commercial de l'exploitant ³ : _____
Modèle ⁵ et variante du RPA :
Modèle et variante du RPS :
Types d'exploitation ⁶ :

Zones d'exploitation ⁷ :				
Restrictions spéciales ⁸ :				
APPROBATION PARTICULIÈRE	OUI	NON	DESCRIPTION ⁹	OBSERVATIONS
Marchandises dangereuses	☐	☐		
Opérations par faible visibilité				
Approche et atterrissage	☐	☐	CAT ¹⁰ : _____ RVR : _____ m DH : _____ ft	
Décollage	☐	☐	RVR ¹¹ : _____ m	
Crédit(s) opérationnels ¹² (s)	☐	☐	¹²	
RVSM ¹³ ☐ S/O	☐	☐		
EDTO ¹⁴ ☐ S/O	☐	☐	Seuil de temps¹⁵ : _____ minutes Temps de déroutement max¹⁵ : _____ minutes	
Spécifications de navigation AR pour l'exploitation PBN	☐	☐	¹⁶	¹⁶
Maintien de la navigabilité	☒	☒	¹⁷	
EFB (S/O)	☒	☒	¹⁸	
Autres ¹⁹	☐	☐		

Notes.—

(...)

16. Navigation fondée sur les performances (PBN) : utiliser une ligne pour chaque approbation relative à une spécification de navigation AR en PBN (p. ex. : RNP AR APCH), les restrictions applicables figurant dans la colonne « ~~Description~~ Observations ».

(...)

Origine :	Justification
FLTOPSP/11	Correction de l'emplacement de la note relative aux spécifications de navigation AR pour l'exploitation en PBN. Suppression de la note après le § 3.2 relative à la LME, car elle n'est pas pertinente pour les spécifications d'exploitation.

Note rédactionnelle.— La présentation graphique des *spécifications d'exploitation de RPAS* proposée ci-dessous est certes entièrement nouvelle, mais les ajouts et les suppressions sont indiqués selon la présentation habituelle (grisé/rayé) afin de refléter les changements par rapport à la présentation existante.

* Modification du français seulement.

SPÉCIFICATIONS D'EXPLOITATION DE RPAS (sous réserve des conditions approuvées figurant dans le manuel d'exploitation) <i>(Applicable au 18 novembre 2032)</i>				
AUTORITÉ DE DÉLIVRANCE COORDONNÉES DE L'AUTORITÉ DE DÉLIVRANCE¹				
Autorité de délivrance : _____				
Téléphone : _____		Portable : _____		Courriel : _____
ROC n ^{o2} : _____ Nom de l'exploitant ³ : _____ Date ⁴ : _____ Signature : _____ _____				
s/n Nom commercial de l'exploitant ³ : _____				
Date ⁴ : _____ Signature : _____				
Marque, modèle ⁵ et variante du RPA :				
Marque, modèle et variante du RPS :				
Types d'exploitation ⁶ :				
Zones d'exploitation ⁷ :				
Restrictions spéciales ⁸ :				
Maintien de la navigabilité ⁹ :				
APPROBATION PARTICULIÈRE	OUI	NON	DESCRIPTION ⁹¹⁰	OBSERVATIONS
Marchandises dangereuses	☐	☐	¹¹	
Opérations par faible visibilité				
Approche et atterrissage	☐	☐	CAT ¹⁰¹² : _____ RVR : _____ m DH : _____ m (_____ ft)	
Décollage	☐	☐	RVR ¹⁴ : _____ m ou visibilité horizontale : _____ m ¹³	
Crédit(s) opérationnel(s) ⁸	☐	☐	¹²¹⁴	
RVSM ¹³ ☐ S/O	☐	☐		
EDTO ¹⁴¹⁵ ☐ S/O	☐	☐	Seuil de temps ¹⁵¹⁶ : _____ minutes Temps de déroutement max ¹⁵¹⁶ : _____ minutes	
Spécifications de navigation AR pour l'exploitation PBN	☐	☐	¹⁶	¹⁷
Maintien de la navigabilité	☒	☒	¹⁷	
EFB (S/O)	☒	☒	¹⁸	
Autres ¹⁹	☐	☐		

* Modification du français seulement.

Notes.—

1. ~~Numéros de téléphone et coordonnées de l'autorité~~ Nom et coordonnées de l'autorité de l'aviation civile, avec le code téléphonique du pays. L'adresse électronique est indiquée si elle est disponible.
2. Numéro du ROC connexe.
3. Nom officiel de l'exploitant, ~~et Si le nom commercial de l'exploitant, s'il est différent de son nom officiel, Ajouter « s/n » avant le nom commercial (pour ajouter la mention « faisant affaires sous le nom » (sn).~~
4. Date d'émission des spécifications d'exploitation (jj-mm-aaaa-mm-jj) et signature du représentant de l'autorité.

(...)

7. Zones géographiques d'exploitation autorisée (définies par des coordonnées géographiques, des routes précises, des frontières nationales, des limites de région d'information de vol ou des limites régionales), y compris, le cas échéant, les restrictions applicables à l'altitude des aérodromes [p. ex. aérodromes à haute altitude (HEA)], définies clairement par l'autorité de délivrance, et tout espace aérien désigné pour lequel une approbation est obligatoire [p. ex. espace aérien supérieur de l'Atlantique Nord (NAT HLA)]. Les zones d'exploitation autorisée peuvent figurer dans un supplément aux spécifications d'exploitation.
8. Restrictions spéciales applicables (p. ex. de jour seulement, limitations de la densité de population et d'altitude).
- ~~179.~~ 9. Nom de la personne ou de l'organisation responsable du maintien de la navigabilité du RPAS et le règlement à ce sujet, c'est-à-dire le règlement concernant le ROC, ou une approbation particulière [p. ex. EC1321/2014, Partie M, section G États-Unis, Federal Aviation Regulation, part 121, ou Union européenne, Règlement (UE) n° 1321/2014 de la Commission, annexe Vc (partie CAMO)].
- ~~910.~~ 10. On indique dans cette colonne les critères les plus permissifs de chaque approbation particulière (avec les critères appropriés).
11. Décrire les restrictions concernant les types de marchandises dangereuses dont le transport par l'exploitant est approuvé (voir le supplément J pour des orientations détaillées).
- ~~1012.~~ 12. Catégorie d'approche de précision applicable (p. ex. CAT II, III). RVR minimale, en mètres, et hauteur de décision, en mètres. La hauteur équivalente peut aussi être indiquée en pieds. On doit utiliser une ligne par catégorie d'approche indiquée.
- ~~1113.~~ 13. RVR minimale de décollage approuvée, en mètres, ou visibilité horizontale équivalente si la RVR n'est pas utilisée. On peut utiliser une ligne pour chaque approbation si différentes approbations sont accordées*.
- ~~1214.~~ 14. Réserve pour un usage futur.
- ~~13.~~ 15. On ne peut cocher la case « S/O » (sans objet) que si le plafond théorique du RPA est inférieur au FL 290.
- ~~1415.~~ 16. Réserve pour un usage futur.
- ~~1516.~~ 17. Réserve pour un usage futur.
- ~~1617.~~ 18. Navigation fondée sur les performances (PBN) : « Utiliser une ligne pour chaque approbation relative à une spécification de navigation AR en PBN (p. ex. RNP AR APCH), les restrictions applicables figurant dans la colonne « Description Observations ».
- ~~17.~~ 19. Nom de la personne ou de l'organisation responsable du maintien de la navigabilité du RPAS et le règlement à ce sujet, c'est-à-dire le règlement concernant le ROC, ou une approbation particulière (p. ex. EC1321/2014, partie M, section G).
18. S/O dans le cas de l'exploitation RPAS.
19. On peut indiquer d'autres autorisations ou renseignements approbations particulières dans ce champ, en utilisant une ligne (ou un bloc de plusieurs lignes) par autorisation approbation particulière (p. ex. autorisation d'approche spéciale, performance de navigation homologuée).

(...)

* Modification du français seulement.

Origine :	<i>Justification</i>
Secrétariat	Harmonisation du modèle des spécifications d'exploitation et de ses notes connexes avec les propositions d'amendement du modèle des spécifications d'exploitation et des notes dans les parties 1 et 3.

SUPPLÉMENT D. CERTIFICATION ET VALIDATION DES EXPLOITANTS DE RPAS

Complément aux dispositions du chapitre 4, section 4.2.1

(...)

2. ÉVALUATIONS TECHNIQUES REQUISES EN MATIÈRE DE SÉCURITÉ

(...)

2.3 Enregistrement des certifications

2.3.1 Il est important que les certifications, approbations particulières, approbations et acceptations accordées par l'État soient convenablement documentées. L'État doit délivrer un ~~instrument écrit~~ document officiel (une lettre ou un document officiel) qui constitue un acte authentique attestant la certification. Ces ~~instruments~~ documents officiels doivent être conservés tant et aussi longtemps que l'exploitant continue à utiliser les autorisations pour lesquelles l'approbation particulière, l'approbation ou l'acceptation a été délivrée. ~~Ces instruments~~ Ils attestent sans équivoque les autorisations détenues par l'exploitant et constituent une preuve en cas de désaccord entre l'État et l'exploitant au sujet des opérations que l'exploitant est autorisé à exécuter.

2.3.2 Certains États rassemblent les documents de certification tels que les ~~instruments~~ documents relatifs aux inspections, aux démonstrations, aux approbations particulières, aux approbations et aux acceptations dans un même dossier, qui est conservé tant que l'exploitant poursuit son activité. D'autres États conservent ces documents dans des dossiers différents selon la certification et révisent le dossier lorsqu'un ~~instrument~~ document d'approbation particulière, d'approbation ou d'acceptation est mis à jour. Quelle que soit la méthode utilisée, ces documents de certification sont une preuve convaincante qu'un État se conforme aux obligations que lui impose l'OACI en matière de certification des exploitants.

(...)

3. AUTORISATIONS

(...)

3.2 Permis d'exploitation de RPAS (ROC)

3.2.1 Le ROC exigé par l'Annexe 6, partie 4, chapitre 4, section 4.2.1, est un ~~instrument~~ document officiel. Le chapitre 4, § 4.2.1.7, énumère les renseignements qui doivent figurer sur le ROC.

(...)

3.3 Approbations

3.3.1 Dans le cadre d'une certification, une « approbation » indique une action plus formelle de la part de l'État qu'une « acceptation ». Certains États exigent que le directeur ou qu'un fonctionnaire subalterne de l'autorité de l'aviation civile établisse un ~~instrument écrit~~ document officiel pour chaque

approbation. D'autres États permettent l'utilisation de divers documents comme preuve de l'approbation. Le document d'approbation délivré et l'objet de l'approbation dépendent de l'autorité qui a été déléguée au fonctionnaire. Dans ces États, l'autorité pour signer les approbations courantes, comme les listes minimales d'équipements (LME) pour certains RPAS, est déléguée aux inspecteurs techniques. Les approbations plus complexes ou plus importantes sont normalement délivrées par des fonctionnaires de niveau supérieur.

(...)

3.5 Acceptations

(...)

3.5.1 Acceptation

(...)

3.5.1.2 Certains États utilisent le concept d'acceptation comme moyen formel de s'assurer qu'ils ont examiné tous les aspects essentiels de la certification de l'exploitant avant de délivrer le ROC. Lorsqu'ils appliquent ce concept, ces États exercent leur prérogative de confier à des inspecteurs techniques l'examen de toutes les politiques et procédures de l'exploitant ayant une incidence sur la sécurité opérationnelle. L'établissement d'un ~~instrument~~ document officiel attestant cette acceptation (si le document est délivré) peut être délégué à l'inspecteur technique affecté à la certification.

(...)

3.5.3 Manuel d'exploitation et manuel de contrôle de maintenance

3.5.3.1 Le manuel d'exploitation et le manuel de contrôle de maintenance, ainsi que les amendements apportés à ces manuels, devraient être soumis à l'État (§ 4.3.3.3, 8.1.1, 8.2.4, 8.3.2 et Annexe 8, partie 2, chapitre 6, § 6.3.3). C'est l'État qui détermine le contenu minimal de ces manuels (§ 11.2 à 11.4 et appendice 2). Il devrait également indiquer dans ses guides techniques les parties pertinentes des manuels de l'exploitant qui doivent faire l'objet d'une évaluation, par exemple, le manuel des politiques d'exploitation, le manuel d'utilisation de l'aéronef, le guide routier et le manuel de formation. Certains États délivrent un ~~instrument~~ document officiel pour l'acceptation de chaque manuel et des amendements correspondants.

(...)

6. AMENDEMENT DES PERMIS D'EXPLOITATION DE RPAS

La certification des exploitants est un processus continu. Peu d'exploitants pourront se contenter, après un certain temps, des autorisations initiales obtenues avec leur ROC. L'évolution du marché obligera certains exploitants à changer de modèles/types de RPAS et à demander des approbations pour de nouvelles zones d'exploitation exigeant des fonctionnalités additionnelles. L'État devrait effectuer d'autres évaluations techniques avant de délivrer les ~~instruments~~ documents officiels approuvant la modification du ROC d'origine et d'autres autorisations. Dans la mesure du possible, toutes les demandes devraient être liées et l'autorisation originale devrait être utilisée comme base pour déterminer la portée de l'évaluation qui doit être effectuée par l'État avant de délivrer l'~~instrument~~ le document officiel.

Origine :	<i>Justification</i>
FLTOPSP/12	Révision des variantes du terme « instrument écrit » qui devient « document officiel » puisque le permis d'exploitation aérienne et les approbations particulières numériques ne peuvent pas être considérés comme des documents « écrits ».

PROPOSITION INITIALE 2
Amendements mineurs (terminologie)

CHAPITRE 1. DÉFINITIONS

(...)

Services d'assistance en escale. Services ~~aéroportuaires~~ d'aérodrome nécessaires à l'arrivée et au départ d'un aéronef, qui ne font pas partie des services de la circulation aérienne.

(...)

CHAPITRE 11. MANUELS, LIVRES DE BORD ET ENREGISTREMENTS

Note.— Les manuels, livres de bord et enregistrements supplémentaires énumérés ci-dessous entrent dans le cadre de la présente Annexe mais ne figurent pas dans ce chapitre :

(...)

État des qualifications de route et des qualifications d'~~aéroport~~ aérodrome du télépilote commandant (voir § 9.4.5.4).

Origine :	<i>Justification</i>
FLTOPSP/12	Correction afin d'utiliser le terme défini.

CHAPITRE 6. INSTRUMENTS, ÉQUIPEMENT ET DOCUMENTS DE VOL DES RPAS

(...)

6.5 ENREGISTREURS DE RPAS

(...)

6.5.4 Conservation des données

(...)

6.5.4.1 En cas d'accident ou d'incident ~~grave~~ survenant en cours de vol, les données enregistrées par le RPA-RS, lorsque le § 6.5.1.1 le prescrit, et le RPS-RS seront conservées à des fins d'enquête.

(...)

6.5.4.4 Le RPA-RS sera désactivé dès que possible à la fin du vol en cas d'accident ou d'incident grave constaté ou soupçonné, et il ne sera pas réactivé tant qu'il n'en aura pas été disposé conformément à l'Annexe 13.

6.5.4.5 Le RPS-RS conservera les données originales enregistrées relatives à l'accident ou à l'incident grave impliquant un RPA sans affecter l'exploitation continue du RPS-RS. Les données originales enregistrées relatives à l'accident ou à l'incident grave impliquant un RPA seront conservées tant qu'il n'en aura pas été disposé conformément à l'Annexe 13.

(...)

CHAPITRE 11. MANUELS, LIVRES DE BORD ET ENREGISTREMENTS

(...)

11.7 ENREGISTREMENTS PROVENANT DES ENREGISTREURS DE BORD

11.7.1 En cas d'accident ou d'incident grave concernant le RPAS, l'exploitant assurera le plus possible la préservation de tous les enregistrements du RPA-RS et du RPS-RS qui se rapportent à l'accident ou à l'incident et, s'il y a lieu, celle des enregistreurs en question, de même que leur garde en lieu sûr en attendant qu'il en soit disposé conformément aux dispositions de l'Annexe 13.

11.7.2 S'il est fait appel à un sous-traitant pour assurer le service RPS, en cas d'accident ou d'incident grave concernant le RPAS, l'exploitant assurera la préservation de tous les enregistrements du RPS-RS qui se rapportent à l'accident ou à l'incident et, s'il y a lieu, celle des enregistreurs en question, de même que leur garde en lieu sûr en attendant qu'il en soit disposé conformément aux dispositions de l'Annexe 13.

(...)

Origine :	Justification
FLTOPSP/12	Actualisation afin d'assurer l'harmonisation avec l'Annexe 13 ; des enquêtes sont faites pour les accidents et les « incidents graves ». À ce titre, les enregistreurs doivent être désactivés et leurs données doivent être conservées pour les incidents graves, mais non pour tous les incidents.

CHAPITRE 9. ÉQUIPE DE TÉLÉPILOTAGE

(...)

9.5 ÉQUIPEMENT DE L'ÉQUIPE DE TÉLÉPILOTAGE

Un membre d'équipe de télépilotage titulaire d'une licence dont il ne peut exercer les privilèges qu'à condition de porter des verres correcteurs aura à sa portée ~~des verres~~ une paire de lunettes correctrices ~~correcteurs~~ appropriées de rechange lorsqu'il exercera les privilèges de sa licence.

Origine :	Justification
FLTOPSP/11	Clarification pour les besoins de la cohérence entre les Annexes 1 et 6. La disposition vise à s'assurer que les membres d'équipage de conduite qui ont été informés que des lunettes correctrices ou des lentilles de contact correctrices sont obligatoires pour

respecter les dispositions relatives à la vision de l'Annexe 1, chapitre 6, § 6.3, 6.4 ou 6.5, doivent toujours avoir une paire de lunettes de rechange pour parer à toute éventualité (perte ou bris des lunettes ou déchirure des lentilles de contact) compte tenu qu'une vision optimale est obligatoire pour piloter un aéronef en toute sécurité. Les lentilles de contact de rechange ou supplémentaires ne sont pas une option puisqu'il n'est pas pratique de les changer ou de les rajuster pendant le vol.
--

PROPOSITION INITIALE 3 Amendements mineurs (Correction de renvois)
--

PUBLICATIONS*(mentionnées dans la présente Annexe)*

(...)

Manuels

(...)

Manuel d'~~approbation~~ autorisation opérationnelle de la navigation fondée sur les performances (Doc 9997)

(...)

**CHAPITRE 7. ÉQUIPEMENT DE COMMUNICATION,
DE NAVIGATION ET DE SURVEILLANCE DES RPAS**

(...)

7.2 ÉQUIPEMENT DE NAVIGATION

(...)

7.2.3 Pour les vols visés par une spécification prescrite de navigation PBN, l'État de l'exploitant s'assurera que l'exploitant a établi et documenté :

(...)

Note 1.— Des orientations sur les risques pour la sécurité et des mesures d'atténuation pour l'exploitation PBN, en conformité avec les dispositions de l'Annexe 19, figurent dans le Manuel d'~~approbation~~ autorisation opérationnelle de la navigation fondée sur les performances (PBN) (Doc 9997).

(...)

Origine :	<i>Justification</i>
FLTOPSP/11	Mise à jour du titre du Doc 9997.

CHAPITRE 11. MANUELS, LIVRES DE BORD ET ENREGISTREMENTS

(...)

11.2 MANUEL DE CONTRÔLE DE MAINTENANCE DE L'EXPLOITANT

Le manuel de contrôle de maintenance de l'exploitant prévu par la section 8.2, qui peut être publié en parties distinctes, contiendra les renseignements suivants :

(...)

- f) une description des procédures à suivre pour respecter les spécifications du chapitre 4, § 4.2.3.1, ~~alinéa f~~, 4.2.4 et 4.2.5 de l'Annexe 8, partie II, relatives à la communication des renseignements d'ordre opérationnel ;

(...)

Origine :	<i>Justification</i>
Secrétariat	Actualisation des renvois pour harmonisation avec l'Amendement n° 110 de l'Annexe 8.

APPENDICE 2. STRUCTURE ET TENEUR DU MANUEL D'EXPLOITATION (Voir le chapitre 4, § 4.2.4.1)

2. TENEUR

(...)

2.1 Généralités

(...)

2.1.9 Procédures (prescrites dans l'Annexe 12) à suivre par les pilotes commandants de bord qui ~~interceptent un message de détresse ou lorsqu'ils sont témoins d'un accident~~ d'une situation où un aéronef ou un navire se trouve en détresse.

2.1.10 Effectif et composition de l'équipage de conduite nécessaire pour chaque type de vol, y compris l'indication de la hiérarchie du commandement à bord.

(...)

2.2 Renseignements sur l'utilisation du RPAS

(...)

2.2.15 Pour chaque RPS qui sera utilisé, éléments requis au § 3.5.2.

(…)

2.3 Routes et aérodromes

(…)

2.3.6 Renseignements sur le niveau de protection RFFS jugé acceptable par l'exploitant.

(…)

2.4 Formation et qualifications

(…)

2.4.3 Détails des qualifications pour remplir les fonctions de télépilote commandant, prescrites au chapitre 9, § 9.4.

(…)

Origine :	Justification
FLTOPSP/12	• Correction d'une omission involontaire concernant le contenu d'un manuel d'exploitation. • Actualisation aux fins de l'harmonisation avec l'Amendement n°19 de l'Annexe 12 concernant les procédures pour intercepter un message de détresse. • Comme l'exige la partie 4, § 9.1, le nombre et la composition de l'équipage de conduite sera précisé dans le manuel d'exploitation. • Comme l'exige la partie 4, § 4.1.4, le niveau minimum de protection SSLI figurera dans le manuel d'exploitation. • Comme l'exige la partie 4, § 3.5.2, le manuel d'exploitation contiendra des précisions sur tous les RPS qui sont exploités. • Comme l'exige la partie 4, § 9.4.1, le manuel d'exploitation précisera les qualifications du télépilote commandant.

SUPPLÉMENT D. CERTIFICATION ET VALIDATION DES EXPLOITANTS DE RPAS

Complément aux dispositions du chapitre 4, section 4.2.1

(…)

3. AUTORISATIONS

(…)

3.5 ACCEPTATIONS

(…)

3.5.2 Rapport de conformité

Certains États utilisent un rapport de conformité pour documenter les acceptations qu'ils donnent à un exploitant. Il s'agit d'un document soumis par l'exploitant dans lequel il explique en détail, par des renvois

au manuel d'exploitation et au manuel de contrôle de maintenance, comment il compte se conformer à tous les règlements nationaux applicables. ~~Ce type de document est mentionné dans le Manuel des procédures d'inspection, d'autorisation et de surveillance continue de l'exploitation (Doc 8335) et le Manuel de navigabilité (Doc 9760).~~ Le rapport de conformité devrait être activement utilisé pendant le processus de certification et révisé au besoin pour tenir compte des modifications que l'exploitant doit apporter à ses politiques et procédures à la demande de l'État. Un rapport final de conformité est ensuite ajouté aux documents de certification de l'État et conservé avec les autres documents de certification. Le rapport de conformité est une excellente manière de démontrer que l'exploitant a été dûment certifié en fonction de toutes les prescriptions réglementaires applicables.

3.5.3 Manuel d'exploitation et manuel de contrôle de maintenance

3.5.3.1 Le manuel d'exploitation et le manuel de contrôle de maintenance, ainsi que les amendements apportés à ces manuels, devraient être soumis à l'État (§ ~~4.3.3.3~~ 4.2.4.2, ~~8.1.1~~, 8.2.4, 8.3.2 et Annexe 8, partie 2, chapitre 6, § 6.3.3). C'est l'État qui détermine le contenu minimal de ces manuels (§ 4.2.4.2, 11.1, 11.2, 11.3, ~~11.4~~ et appendice 2). Il devrait également indiquer dans ses guides techniques les parties pertinentes des manuels de l'exploitant qui doivent faire l'objet d'une évaluation, par exemple, le manuel des politiques d'exploitation, le manuel d'utilisation de l'aéronef, le guide routier et le manuel de formation. Certains États délivrent un instrument officiel pour l'acceptation de chaque manuel et des amendements correspondants.

(...)

Origine :	<i>Justification</i>
Secrétariat	Correction des renvois et suppression des renvois obsolètes.

PIÈCE JOINTE H à la lettre AN 11/1.1.37 – 26/61

**PROPOSITION D'AMENDEMENT DES
NORMES ET PRATIQUES RECOMMANDÉES
INTERNATIONALES**

**ANNEXE 7
À LA
CONVENTION RELATIVE À L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE
*MARQUES DE NATIONALITÉ ET D'IMMATRICULATION DES AÉRONEFS***

NOTES RELATIVES À LA PRÉSENTATION DE LA PROPOSITION D'AMENDEMENT

Le texte de l'amendement proposé est présenté de la manière suivante :

- | | |
|--|--------------|
| 1. Le texte à supprimer est rayé. | Suppression |
| 2. Le nouveau texte est présenté en grisé. | Addition |
| 3. Le texte à supprimer est rayé et suivi,
en grisé, du texte qui le remplace. | Remplacement |

**PROPOSITION D'AMENDEMENT DE
L'ANNEXE 7**

MARQUES DE NATIONALITÉ ET D'IMMATRICULATION DES AÉRONEFS

**PROPOSITION INITIALE 1
Certificats et documents numériques**

(...)

~~4.2.~~ GÉNÉRALITÉS APPLICATION

(Applicable à compter du 26 novembre 2026)

Les dispositions de la présente Annexe ne s'appliqueront ni aux ballons pilotes météorologiques utilisés exclusivement à des fins météorologiques ni aux ballons libres non habités sans charge utile.

(...)

Note rédactionnelle — Renommer les sections suivantes.

(...)

**~~4.5.~~ EMBLACEMENT DES MARQUES DE NATIONALITÉ, DES MARQUES
COMMUNES ET DES MARQUES D'IMMATRICULATION**

(...)

~~4.2.5.2~~ Aérostats

(...)

~~4.2.5.5~~ **5.2.5** *Ballons libres non habités.* Les marques apparaîtront sur la plaque d'identité (voir section ~~9-11~~).

~~4.3.5.3~~ Aérodynes

(...)

~~4.3.3-5.3.3~~ **5.3.3** *Cas spéciaux.* Si un aérodyne ne comporte pas les éléments correspondant à ceux mentionnés aux § ~~4.3.1-5.3.1~~ et ~~4.3.2-5.3.2~~, les marques apparaîtront de manière telle que l'aéronef puisse être facilement identifié.

(...)

5-6. DIMENSIONS DES MARQUES DE NATIONALITÉ, DES MARQUES COMMUNES ET DES MARQUES D'IMMATRICULATION

(...)

5-1-6.1 Aérostats

(...)

~~5-1-3-6.1.3~~ *Cas spéciaux.* Dans le cas d'un aérostat ne possédant pas de partie assez grande pour l'apposition des marques visées au § ~~5-1-1-6.1.1~~, les dimensions des marques seront déterminées par l'État d'immatriculation compte tenu de la nécessité d'une identification facile de l'aérostat.

5-2-6.2 Aérodynes

(...)

~~5-2-3-6.2.3~~ *Cas spéciaux.* Dans le cas d'un aérodyne ne possédant pas d'éléments correspondant à ceux visés aux § ~~5-2-1-6.2.1~~ et ~~5-2-2-6.2.2~~ ou dont les parties ne sont pas assez grandes pour l'apposition des marques qui sont indiquées dans ces paragraphes, les dimensions des marques seront déterminées par l'État d'immatriculation compte tenu de la nécessité d'une identification facile de l'aérodyne.

(...)

7-8. REGISTRE DES MARQUES DE NATIONALITÉ, DES MARQUES COMMUNES ET DES MARQUES D'IMMATRICULATION

Chaque État contractant ou autorité d'immatriculation sous marque commune tiendra à jour un registre donnant, pour chaque aéronef immatriculé par cet État ou cette autorité, les renseignements consignés sur le certificat d'immatriculation (voir section ~~8-9~~). Dans le cas des ballons libres non habités, le registre indiquera la date, l'heure et l'emplacement du lancement, le type du ballon et le nom de l'exploitant⁴.

~~À compter du 2 novembre 2023, s~~ Si un État contractant ou une autorité d'immatriculation sous marque commune délivre un certificat de radiation, il délivrera le certificat conformément à la section ~~9-10~~⁵.

(...)

4. À compter du 2 novembre 2023, ce paragraphe sera numéroté 7.1.

5. À compter du 2 novembre 2023, ce paragraphe sera numéroté 7.2.

8-9. CERTIFICAT D'IMMATRICULATION

Insérer le nouveau texte comme suit :

9.1. Le certificat d'immatriculation sera délivré dans l'un des formats suivants :

- a) sur papier de première qualité ou sur toute autre matière appropriée, comme les cartes plastifiées ;
- b) ou sous forme de document numérique lisible sur un dispositif électronique d'affichage visuel.

Note 1.— L'article 29 de la Convention relative à l'aviation civile internationale (Doc 7300) dispose que tous les aéronefs employés à la navigation aérienne internationale doivent avoir à bord leur certificat d'immatriculation.

Note 2.— Il s'agit par exemple de dispositifs électroniques d'affichage visuel comme les systèmes d'affichage embarqués, les téléphones mobiles, les tablettes ou autres appareils.

Fin du nouveau texte.

9.2 Certificat d'immatriculation délivré sur du papier de première qualité ou sur toute autre matière appropriée

~~8.1~~ 9.2.1 Le certificat d'immatriculation délivré sur du papier de première qualité ou sur toute autre matière appropriée sera la reproduction du certificat illustré à la Figure l'appendice 1 quant au libellé et à la disposition.

Note.— Le format est laissé à la discrétion de l'État d'immatriculation ou de l'autorité d'immatriculation sous marque commune.

~~8.2~~ 9.2.2 Les certificats d'immatriculation établis dans une autre langue que l'anglais contiendront une traduction en anglais.

~~*Note.— L'article 29 de la Convention relative à l'aviation civile internationale dispose que tous les aéronefs employés à la navigation internationale doivent avoir à bord leur certificat d'immatriculation.*~~

Insérer le nouveau texte comme suit :

9.3 Certificat d'immatriculation numérique

9.3.1 Spécifications applicables aux certificats d'immatriculation numériques

9.3.1.1 Les certificats d'immatriculation numériques seront délivrés conformément aux spécifications de la présente section et présenteront un formulaire commun conformément à l'appendice 2.

9.3.1.2 Les certificats d'immatriculation numériques porteront la date et l'heure de la délivrance la plus récente.

9.3.1.3 Les signatures numériques apposées sur les certificats d'immatriculation numériques seront conformes aux normes internationales reconnues et auront un niveau de sécurité approprié.

Note.— Des orientations relatives aux signatures numériques figurent dans le Manual on Technical Specifications for the Implementation and Verification of Digital Certificates and Documents (Doc 10190, à paraître).

9.3.2 Médium (matière)

9.3.2.1 Les détails des certificats d'immatriculation numériques seront affichés sur un dispositif électronique d'affichage visuel.

9.3.2.2 Lorsqu'ils seront affichés, les certificats d'immatriculation numériques présenteront des caractéristiques de sécurité dynamiques appropriées permettant de les distinguer d'une image statique.

9.3.3 *Langue*

Les certificats d'immatriculation numériques comprendront l'acronyme « ICAO » qui fera office de lien hypertexte vers l'information en anglais, selon une présentation graphique conforme au formulaire commun figurant à l'appendice 2.

9.3.4 *Disposition des rubriques*

Les certificats d'immatriculation numériques seront présentés de manière à reproduire le libellé et la disposition des rubriques, en anglais, du formulaire commun illustré à l'appendice 2.

9.3.5 *Vérification en ligne et hors ligne*

9.3.5.1 L'authenticité et la validité des certificats d'immatriculation numériques pourront être vérifiées de manière électronique en ligne, lorsqu'une connexion Internet est disponible.

9.3.5.2 L'authenticité et la validité des certificats d'immatriculation numériques pourront être vérifiées de manière électronique hors ligne lorsqu'aucune connexion Internet n'est disponible, grâce à un moyen qui n'imposera pas une charge excessive à l'État ou aux États contractant(s) vérifiant l'authenticité ou la validité des documents numériques.

Note.— Les États contractants qui délivrent des certificats d'immatriculation numériques peuvent consulter le Manual on Technical Specifications for the Implementation and Verification of Digital Certificates and Documents (Doc 10190, à paraître) qui les orientera sur l'utilisation d'une application logiciel standard comme moyen de vérification hors ligne et harmonisé.

9.3.6 *Informations complémentaires*

Lorsque des informations complémentaires seront ajoutées au certificat d'immatriculation numérique, elles seront intégrées à la section 9 du formulaire commun de l'appendice 2.

Fin du nouveau texte.

9-10. CERTIFICAT DE RADIATION (Applicable à compter du 2 novembre 2023)

10.1 Le certificat de radiation sera délivré dans l'un des formats suivants :

a) sur papier de première qualité ou sur toute autre matière appropriée, comme les cartes plastifiées ;

b) ou sous forme de document numérique lisible sur un dispositif électronique d’affichage visuel.

Note.— Il s’agit par exemple de dispositifs électroniques d’affichage visuel comme les systèmes d’affichage embarqués, les téléphones mobiles, les tablettes ou autres appareils.

10.2 Certificat de radiation délivré sur du papier de première qualité ou sur toute autre matière appropriée

~~9.2~~ 10.2.1 Le certificat de radiation délivré sur du papier de première qualité ou sur toute autre matière appropriée sera la reproduction du certificat illustré à ~~la Figure 2~~ l’appendice 3 quant au libellé et à la disposition.

~~9.2~~ 10.2.1 Les certificats de radiation établis dans une langue autre que l’anglais contiendront une traduction en anglais.

Insérer le nouveau texte comme suit :

10.3 Certificat de radiation numérique

10.3.1 Spécifications applicables aux certificats de radiation numériques

10.3.1.1 Les certificats de radiation numériques seront délivrés conformément aux spécifications de la présente section et présenteront un formulaire commun conformément à l’appendice 4.

10.3.1.2 Les certificats de radiation numériques porteront la date et l’heure de la délivrance la plus récente.

10.3.1.3 Les signatures numériques apposées sur les certificats de radiation numériques seront conformes aux normes internationales reconnues et auront un niveau de sécurité approprié.

Note.— Des orientations relatives aux signatures numériques figurent dans le Manual on Technical Specifications for the Implementation and Verification of Digital Certificates and Documents (Doc 10190, à paraître).

10.3.2 Médium (matière)

10.3.2.1 Les détails des certificats de radiation numériques seront affichés sur un dispositif électronique d’affichage visuel.

10.3.2.2 Lorsqu’ils seront affichés, les certificats de radiation numériques présenteront des caractéristiques de sécurité dynamiques appropriées permettant de les distinguer d’une image statique.

10.3.3 Langue

Les certificats de radiation numériques comprendront l’acronyme « ICAO » qui fera office de lien hypertexte vers l’information en anglais, selon une présentation graphique conforme au formulaire commun figurant à l’appendice 4.

10.3.4 *Disposition des rubriques*

Les certificats de radiation numériques seront présentés de manière à reproduire le libellé et la disposition des rubriques, en anglais, du formulaire commun illustré à l'appendice 4.

10.3.5 *Vérification en ligne et hors ligne*

10.3.5.1 L'authenticité et la validité des certificats de radiation numériques pourront être vérifiées de manière électronique en ligne, lorsqu'une connexion Internet est disponible.

10.3.5.2 L'authenticité et la validité des certificats de radiation numériques pourront être vérifiées de manière électronique hors ligne lorsqu'aucune connexion Internet n'est disponible, grâce à un moyen qui n'imposera pas une charge excessive à l'État ou aux États contractant(s) vérifiant l'authenticité ou la validité des documents numériques.

Note.— Les États contractants qui délivrent des certificats de radiation numériques peuvent consulter le Manual on Technical Specifications for the Implementation and Verification of Digital Certificates and Documents (Doc 10190, à paraître) qui les orientera sur l'utilisation d'une application logiciel standard comme moyen de vérification hors ligne et harmonisé.

10.3.6 *Informations complémentaires*

Lorsque des informations complémentaires seront ajoutées au certificat de radiation numérique, elles seront intégrées à la section 9 du formulaire commun de l'appendice 4.

Fin du nouveau texte.

9-11. PLAQUE D'IDENTITÉ⁶

(...)

6. À compter du 2 novembre 2023, cette section sera renumérotée section 10.

~~10. GÉNÉRALITÉS~~

(Applicable jusqu'au 1^{er} novembre 2023)

~~Les dispositions de la présente Annexe ne s'appliqueront ni aux ballons pilotes météorologiques utilisés exclusivement à des fins météorologiques ni aux ballons libres non habités sans charge utile.~~

(...)

Figure 1. Certificat d'immatriculation

Note rédactionnelle.— Supprimer la figure 1, Certificat d'immatriculation.

~~11. GÉNÉRALITÉS~~

(Applicable à compter du 2 novembre 2023 et jusqu'au 25 novembre 2026)

~~Les dispositions de la présente Annexe ne s'appliqueront ni aux ballons pilotes météorologiques utilisés exclusivement à des fins météorologiques ni aux ballons libres non habités sans charge utile.~~

(...)

Figure 1. Certificat d'immatriculation

(...)

Figure 2. Certificat de radiation

Note rédactionnelle.— Supprimer la figure 1, Certificat d'immatriculation et la figure 2, Certificat de radiation.

Origine :	<i>Justification</i>
FLTOPSP/11 et Secrétariat	L'authentification est requise pour les certificats d'immatriculation et les certifications de radiation numériques afin de faciliter la confirmation de leur validité par d'autres États. Les normes proposées sont fondées sur les normes actuelles de l'Annexe 1 pour les licences du personnel délivrées par voie électronique. Les dispositions concernant la fin des dates d'application ont été supprimées.

11. GÉNÉRALITÉS

(Applicable à compter du 26 novembre 2026)

~~Les dispositions de la présente Annexe ne s'appliqueront ni aux ballons pilotes météorologiques utilisés exclusivement à des fins météorologiques ni aux ballons libres non habités sans charge utile.~~

Note rédactionnelle 1.— La section 11 ci-dessus a été déplacée à la section 2.

Note rédactionnelle 2.— Les figures 1 et 2 et leurs notes respectives seront transformées en appendices 1 et 3, respectivement, sans changement.

APPENDICE 1

CERTIFICAT D'IMMATRICULATION DÉLIVRÉ SUR DU PAPIER DE PREMIÈRE QUALITÉ OU SUR TOUTE AUTRE MATIÈRE APPROPRIÉE

(Voir section 9.2)

H-9

*	État <i>ou</i> Autorité d'immatriculation sous marque commune Ministère Direction ou Service CERTIFICAT D'IMMATRICULATION	*
(...)		

Figure 1. Certificat d'immatriculation

Insérer le nouveau texte comme suit :

APPENDICE 2**CERTIFICAT D'IMMATRICULATION NUMÉRIQUE***(Voir la section 9.3)*

Ce formulaire commun sera en anglais.

CERTIFICATE OF REGISTRATION	
0a	Name of State of Registry <i>or</i> Common mark registering authority
0b	Ministry Department or Service
1	Nationality or common mark and registration mark
2	Aircraft make, model and series*
3	Aircraft serial number
4 a	Issued to [name of certificate holder]
4 b	Basis of registration (enter one of the following options): ☐ ownership of aircraft ☐ operator of aircraft ☐ other
4c	If other, explain
4d	Address of certificate holder
5a	Name of owner, if different from certificate holder
5b	Address of owner, if different from certificate holder
5c	Phone or email address of owner, if different from certificate holder
6	It is hereby certified that the above described aircraft has been duly entered on the [name of register] in accordance with the Convention on International Civil Aviation dated 7 December 1944 with the [insert reference to applicable regulations]
7	Date (yyyy-mm-dd) and time (hh:mm Coordinated Universal Time (UTC)) of issue
8	Date (yyyy-mm-dd) and time (hh:mm UTC) of last synchronization with the server of the State of Registry or common mark registering authority
9	Additional supplementary information

*Insert the Commercial Aviation Safety Team (CAST)/ICAO designation of the aircraft make, model and series, or master series, if a series has been designated (e.g. Boeing-737-3K2 or Boeing-777-232). The CAST/ICAO taxonomy is available at: <http://www.intlaviationstandards.org/>.

Fin du nouveau texte.

Origine :	<i>Justification</i>
FLTOPSP/11 et Secrétariat	Pour faciliter la validation par d'autres États, il a été nécessaire d'ajouter un modèle standard de l'OACI pour les certificats d'immatriculation numériques.

APPENDICE 3

CERTIFICAT DE RADIATION DÉLIVRÉ SUR DU PAPIER DE PREMIÈRE QUALITÉ OU SUR TOUTE AUTRE MATIÈRE APPROPRIÉE (Voir la section 10.2)

*	État ou Autorité d'immatriculation sous marque commune Ministère Direction ou Service CERTIFICAT DE RADIATION	*
(...)		

Figure 2. — Certificat de radiation

Insérer le nouveau texte comme suit :

APPENDICE 4

CERTIFICAT DE RADIATION NUMÉRIQUE (Voir la section 10.3)

Ce formulaire commun sera en anglais.

CERTIFICATE OF DEREGISTRATION	
0	Name of State of Registry or Common mark registering authority
0b	Ministry Department or Service
1	Nationality or common mark and registration mark
2	Aircraft make, model and series*
3	Aircraft serial number
4a	Issued to [name of certificate holder]
4b	Basis of registration (enter one of the following options): ☐ ownership of aircraft ☐ operator of aircraft ☐ other
4c	If other, explain
4d	Address of certificate holder (at the time of deregistration)
5a	Name of owner, if different from certificate holder (at the time of deregistration)
5b	Address of owner, if different from certificate holder
5c	Phone or email address of owner, if different from certificate holder

H-11

6	It is hereby certified that the above described aircraft has been duly removed from the [name of register] on [date (yyyy-mm-dd)] and the Certificate of Registration has been cancelled.
6a.	Reason(s) for deregistration, if known
7	Date (yyyy-mm-dd) and time (hh:mm Coordinated Universal Time (UTC)) of issue
8	Date (yyyy-mm-dd) and time (hh:mm UTC) of last synchronization with the server of the State of Registry or common mark registering authority
9	Additional supplementary information

*Insert the Commercial Aviation Safety Team (CAST)/ICAO designation of the aircraft make, model and series, or master series, if a series has been designated (e.g. Boeing-737-3K2 or Boeing-777-232). The CAST/ICAO taxonomy is available at: <http://www.intlaviationstandards.org/>.

Fin du nouveau texte.

Origine :	<i>Justification</i>
FLTOPSP/11	Pour faciliter la validation par d'autres États, il a été nécessaire d'ajouter un modèle standard de l'OACI pour les certificats de radiation numériques.

PROPOSITION INITIALE 2 Amendements mineurs (correction de renvois)

3.4. MARQUES DE NATIONALITÉ, MARQUES COMMUNES ET MARQUES D'IMMATRICULATION À UTILISER

(...)

3.4.4.4 La marque commune sera choisie dans la série de symboles qui figurent dans les indicatifs d'appel radio attribués à l'Organisation de l'aviation civile internationale par l'Union internationale des télécommunications.

Note 1.— L'assignation d'une marque commune à une autorité d'immatriculation sous marque commune sera effectuée par l'Organisation de l'aviation civile internationale².

Note 2.— ~~À compter du 2 novembre 2023, les~~ Les marques de nationalité et les emblèmes nationaux notifiés par les États à l'OACI et les marques communes assignées par l'OACI figurent sur la Liste des marques de nationalité, des emblèmes nationaux et des marques communes d'aéronefs, qui est publiée sur le site web public de l'OACI^{2,3-1}.

(...)

—3.6.4.6 Lorsque la marque d'immatriculation comportera des lettres, les combinaisons utilisées ne devront pas pouvoir être confondues avec ~~les groupes de cinq lettres employés dans le Code international des signaux, deuxième partie, avec les groupes de trois lettres commençant par Q employés dans le Code Q,~~ avec le signal de détresse SOS, ou avec tous autres signaux d'urgence analogues, tels que ~~XXX~~, PAN et TTT.

Note.— Pour ces codes, voir le Règlement international des télécommunications actuellement en vigueur.

(...)

1. À compter du 2 novembre 2023, cette note sera renumérotée Note 1.

2. À compter du 2 novembre 2023, cette note sera renumérotée Note 2.

3. Adresse du site web : <https://www.icao.int/nationalitymarks>

¹. Adresse du site web : <https://www.icao.int/nationality-marks>

Origine :	Justification
Secrétariat	Les propositions de modifications prennent en considération les mises à jour adoptées par l'Organisation maritime internationale (OMI) dans le <i>Code international des signaux</i> , qui ne comprennent plus de combinaisons de signaux à cinq lettres, Les signaux urgents « TTT » et « XXX » ont été supprimés puisqu'ils ne figurent plus dans le Règlement des radiocommunications de l'Union internationale des télécommunications (UIT).

PIÈCE JOINTE I à la lettre AN 11/1.1.37 – 26/61

**PROPOSITION D'AMENDEMENT DES
NORMES ET PRATIQUES RECOMMANDÉES
INTERNATIONALES**

**ANNEXE 8
À LA
CONVENTION RELATIVE À L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE**
NAVIGABILITÉ DES AÉRONEFS

NOTES RELATIVES À LA PRÉSENTATION DE LA PROPOSITION D'AMENDEMENT

Le texte de l'amendement proposé est présenté de la manière suivante :

- | | | |
|----|---|--------------|
| 1. | Le texte à supprimer est rayé. | Suppression |
| 2. | Le nouveau texte est présenté en grisé. | Addition |
| 3. | Le texte à supprimer est rayé et suivi,
en grisé, du texte qui le remplace. | Remplacement |

I-2
**PROPOSITION D'AMENDEMENT DE
L'ANNEXE 8**

NAVIGABILITÉ DES AÉRONEFS

PROPOSITION INITIALE 1 Certificats et documents numériques

**PARTIE II. PROCÉDURES RELATIVES À LA CERTIFICATION
ET AU MAINTIEN DE LA NAVIGABILITÉ**

(...)

CHAPITRE 3. CERTIFICAT DE NAVIGABILITÉ

(...)

**3.2 Admissibilité, délivrance et maintien de la validité
d'un certificat de navigabilité**

(...)

Insérer le nouveau texte comme suit :

3.2.4 Les certificats de navigabilité seront délivrés dans l'un des formats suivants :

- a) sur papier de première qualité ou sur toute autre matière appropriée, comme les cartes plastifiées ;
- b) ou sous forme de documents numériques lisibles sur un dispositif électronique d'affichage visuel.

Note 1.— Il s'agit par exemple de dispositifs électroniques d'affichage visuel comme les systèmes d'affichage embarqués, les téléphones mobiles, les tablettes ou autres appareils.

Note 2.— L'article 29 de la Convention relative à l'aviation civile internationale (Doc 7300) dispose que tous les aéronefs employés à la navigation aérienne internationale doivent avoir à bord leur certificat de navigabilité.

Fin du nouveau texte.

~~3.2.3~~^{3.2.4}~~3.2.5~~ Le certificat de navigabilité sera renouvelé ou restera en état de validité, selon les lois de l'État d'immatriculation, à condition que ce dernier exige que le maintien de la navigabilité de l'aéronef soit constaté au moyen de vérifications périodiques effectuées à des intervalles déterminés en tenant compte du temps d'utilisation et de la nature de cette utilisation, ou au moyen d'un système de vérifications approuvé par cet État et ayant un effet au moins équivalent.

~~3.2.4~~^{3.2.5} Quand un aéronef ayant un certificat de navigabilité valide délivré par un État contractant sera inscrit sur le registre d'un autre État contractant, le nouvel État d'immatriculation pourra, en délivrant son certificat de navigabilité, considérer que le certificat de navigabilité précédent constitue une

justification satisfaisante ou un élément de justification satisfaisant de la conformité de l'aéronef aux normes applicables de la présente Annexe du fait de sa conformité au règlement applicable de navigabilité.

(...)

~~3.2.5~~²3.2.7 Quand un État d'immatriculation validera un certificat de navigabilité délivré par un autre État contractant au lieu de délivrer son propre certificat de navigabilité, il établira la validité au moyen d'une autorisation appropriée destinée à accompagner l'ancien certificat de navigabilité, dans laquelle il indique accepter celui-ci comme l'équivalent de son propre certificat de navigabilité. La validité de l'autorisation ne dépassera pas la période de validité du certificat de navigabilité rendu valide. L'État d'immatriculation veillera à ce que le maintien de la navigabilité de l'aéronef soit déterminé conformément aux dispositions du § 3.2.3²3.2.5.

~~1. À compter du 26 novembre 2026, les § 3.2.2, 3.2.3, 3.2.4 and 3.2.5 seront renumérotés.~~

~~2. À compter du 26 novembre 2026, les § 3.2.2, 3.2.3, 3.2.4 and 3.2.5 seront renumérotés.~~

3.3 Modèle de eCertificat de navigabilité délivré sur du papier de première qualité ou sur toute autre matière appropriée, comme les cartes plastifiées

(...)

3.3.2 Les certificats de navigabilité établis dans une autre langue que l'anglais contiendront une traduction en anglais.

Note.—L'article 29 de la Convention relative à l'aviation civile internationale dispose que tous les aéronefs employés à la navigation internationale doivent avoir à bord leur certificat de navigabilité.

Insérer le nouveau texte comme suit :

3.4 Spécifications applicables aux certificats de navigabilité numériques

3.4.1.1 Les certificats de navigabilité numériques de tous les aéronefs à l'exception des RPA seront délivrés conformément aux spécifications de la présente section et présenteront un formulaire commun conformément à la figure 3.

3.4.1.2 Les certificats de navigabilité numériques porteront la date et l'heure de la délivrance la plus récente.

3.4.1.3 Les signatures numériques apposées sur les certificats de navigabilité numériques seront conformes aux normes internationales reconnues et auront un niveau de sécurité approprié.

Note.— Des orientations relatives aux signatures numériques figurent dans le Manual on Technical Specifications for the Implementation and Verification of Digital Certificates and Documents (Doc 10190, à paraître).

3.4.1.4 Lorsqu'ils seront affichés, les certificats de navigabilité numériques présenteront des caractéristiques de sécurité dynamiques appropriées permettant de les distinguer d'une image statique.

3.4.2 Langue et disposition des rubriques

Les certificats de navigabilité numériques comprendront l'acronyme « ICAO » qui fera office de lien hypertexte vers l'information en anglais, selon une présentation graphique conforme au formulaire commun illustré à la figure 3.

3.4.3 Vérification en ligne et hors ligne

3.4.3.1 L'authenticité et la validité des certificats de navigabilité numériques pourront être vérifiées de manière électronique en ligne, lorsqu'une connexion Internet est disponible.

3.4.3.2 L'authenticité et la validité des certificats de navigabilité numériques pourront être vérifiées de manière électronique hors ligne lorsqu'aucune connexion Internet n'est disponible, grâce à un moyen qui n'imposera pas une charge excessive à l'État ou aux États contractant(s) vérifiant l'authenticité ou la validité des documents numériques.

Note.— Les États contractants qui délivrent des certificats de navigabilité numériques peuvent consulter le Manual on Technical Specifications for the Implementation and Verification of Digital Certificates and Documents (Doc 10190, à paraître) qui les orientera sur l'utilisation d'une application logiciel standard comme moyen de vérification hors ligne et harmonisé.

Fin du nouveau texte.

Note rédactionnelle.— Renuméroter la section suivante et les paragraphes qu'elle contient.

3.67 Cas d'un aéronef endommagé

(...)

~~3.6.2~~ 3.7.2 Si les dégâts se produisent ou sont constatés lorsque l'aéronef se trouve sur le territoire d'un État contractant autre que l'État d'immatriculation, les autorités de cet État auront le droit d'empêcher l'aéronef de reprendre son vol, à condition d'en aviser immédiatement l'État d'immatriculation en lui communiquant tous les renseignements nécessaires pour lui permettre de formuler le jugement mentionné au § ~~3.6.1~~ 3.7.1.

~~3.6.3~~ 3.7.3 Si l'État d'immatriculation considère que les dégâts sont tels que l'aéronef n'est plus en état de navigabilité, il interdira à cet aéronef de reprendre son vol jusqu'à ce qu'il soit remis en état de navigabilité. Toutefois, l'État d'immatriculation pourra, dans des cas exceptionnels, prescrire des limites d'emploi spéciales dans lesquelles l'aéronef pourra effectuer un vol non commercial jusqu'à un aérodrome où il sera remis en état de navigabilité. Lors de la prescription des limites d'emploi en question, l'État d'immatriculation tiendra compte de toutes les limitations proposées par l'État contractant qui, en application du § ~~3.6.2~~ 3.7.2, a empêché l'aéronef de reprendre son vol. Cet État contractant autorisera ce vol, ou les vols envisagés, dans les limites prescrites.

(...)

Origine :	<i>Justification</i>
FLTOPSP/11	L'authentification est requise pour les certificats de navigabilité numériques afin de faciliter la confirmation de leur validité par les autres États. Les normes proposées sont fondées sur les normes actuelles de l'Annexe 1 pour les licences du personnel délivrées par voie électronique.

Insérer le nouveau texte comme suit :

CERTIFICAT DE NAVIGABILITÉ NUMÉRIQUE

Ce formulaire commun sera en anglais.

CERTIFICATE OF AIRWORTHINESS	
0a	State of Registry
0b	Issuing Authority
1	Nationality and registration marks
2	Aircraft make, model and series *
3	Aircraft serial number
4a	Certification Code**
4b	Categories of Operation***
5a	This Certificate of Airworthiness is issued pursuant to the Convention on International Civil Aviation dated 7 December 1944 and [Insert reference to appropriate Airworthiness Code] in respect of the above-mentioned aircraft, which is considered to be airworthy when maintained and operated in accordance with the foregoing and the pertinent operating limitations.
5b	Date (yyyy-mm-dd) and time (hh:mm Coordinated Universal Time (UTC) of issue
6a	Date of Expiry (yyyy-mm-dd)****
6b	Statement to indicate if the certificate remains valid. *****
7	Date (yyyy-mm-dd) and time (hh:mm UTC) of last synchronization with the server of the State of Registry

- * Insert the Commercial Aviation Safety Team (CAST)/ICAO designation of the aircraft make, model and series, or master series, if a series has been designated (e.g. Boeing-737-3K2 or Boeing-777-232). The CAST/ICAO taxonomy is available at: <http://www.intlaviationstandards.org/>.
- ** This field is used to indicate the certification basis, i.e., certification code, with which the particular aircraft complies.
- *** This field is used to indicate the permitted operational category of the aircraft, e.g., commercial air transportation, aerial work or private.
- **** If the aircraft is subject to periodic endorsement, this field shall be used for the expiry date.
- ***** If the aircraft is being maintained under a system of continuous inspection, this field shall be used for a statement that the certificate remains valid subject to the laws of the State of Registry.

Figure 3

Fin du nouveau texte.

Origine :	<i>Justification</i>
FLTOPSP/11 et Secrétariat	Pour faciliter la validation par d'autres États, il a été nécessaire d'ajouter un modèle standard de l'OACI pour les certificats de navigabilité numériques.

PROPOSITION INITIALE 2
Amendements mineurs (utilisation cohérente de termes définis)

PARTIE I. DÉFINITIONS

Services d'assistance en escale. Services d'aérodrome nécessaires à l'arrivée et au départ d'un aéronef, qui ne font pas partie des services de la circulation aérienne.

(...)

Origine :	<i>Justification</i>
Secrétariat	La proposition initiale 5 dans l'Annexe 6, partie 1, la proposition initiale 5 dans la partie 2, et la proposition initiale 6 dans la partie 3 comprennent une correction de la définition de services d'assistance en escale. Pour assurer la cohérence et l'uniformité, la même définition est proposée pour l'Annexe 8 étant donné que le terme est utilisé dans l'ensemble de l'Annexe.

PROPOSITION INITIALE 3
Amendements mineurs (correction de renvois)

PARTIE III. AVIONS LOURDS

**PARTIE IIIA. AVIONS DE PLUS DE 5 700 KG POUR LESQUELS LA DEMANDE
DE CERTIFICATION A ÉTÉ SOUMISE LE OU APRÈS LE 13 JUIN 1960
MAIS AVANT LE 2 MARS 2004**

(...)

CHAPITRE 1. GÉNÉRALITÉS

(...)

1.3 Limites d'emploi

(...)

1.3.2 Des valeurs limites applicables à tous les paramètres dont la variation peut compromettre la sécurité du vol de l'avion, par exemple pour la masse, le centrage, la répartition du chargement, les vitesses et les altitudes ou les altitudes-pression, définiront les domaines à l'intérieur desquels il sera démontré que l'avion satisfait aux normes correspondantes de la présente partie ; toutefois, il ne sera pas nécessaire de considérer les combinaisons de conditions essentiellement impossibles à réaliser.

(...)

Note 3.— Les masses maximales d'utilisation peuvent être limitées par l'application des normes de certification acoustique (voir Annexe 16 — Protection de l'environnement, ~~Volume I~~ — Bruit des aéronefs, et Annexe 6 — Exploitation technique des aéronefs, ~~Partie 1~~ — Aviation de transport commercial international — Avions, et ~~Partie 2~~ — Aviation générale internationale — Avions et hélicoptères).

(...)

PARTIE IIIB. AVIONS DE PLUS DE 5 700 KG POUR LESQUELS LA DEMANDE DE CERTIFICATION A ÉTÉ SOUMISE LE OU APRÈS LE 2 MARS 2004

CHAPITRE 1. GÉNÉRALITÉS

(...)

1.3 Limites d'emploi

(...)

1.3.2 Des valeurs limites applicables à tous les paramètres dont la variation peut compromettre la sécurité du vol de l'avion, par exemple la masse, le centrage, la répartition du chargement, les vitesses, la température de l'air ambiant et les altitudes, définiront les domaines à l'intérieur desquels il sera démontré que l'avion satisfait aux normes correspondantes de la présente partie.

(...)

Note 2.— Les masses maximales d'utilisation peuvent être limitées par l'application des normes de certification acoustique (voir Annexe 16 — Protection de l'environnement, ~~Volume I~~ — Bruit des aéronefs, et Annexe 6 — Exploitation technique des aéronefs, ~~Partie 1~~ — Aviation de transport commercial international — Avions, et ~~Partie 2~~ — Aviation générale internationale — Avions et hélicoptères).

(...)

PARTIE IV. HÉLICOPTÈRES

PARTIE IVA. HÉLICOPTÈRES POUR LESQUELS LA DEMANDE DE CERTIFICATION A ÉTÉ SOUMISE LE OU APRÈS LE 22 MARS 1991 MAIS AVANT LE 13 DÉCEMBRE 2007

(...)

CHAPITRE 1. GÉNÉRALITÉS

(...)

1.2 Limites d'emploi

(...)

1.2.2 Des valeurs limites pour la masse, le centrage, la répartition du chargement, les vitesses et les conditions ambiantes définiront les domaines à l'intérieur desquels il sera démontré que l'hélicoptère satisfait aux normes de la présente partie ; toutefois, il ne sera pas nécessaire de considérer les combinaisons de conditions essentiellement impossibles à réaliser.

(...)

*Note 3.— Les masses maximales d'utilisation peuvent être limitées par l'application de normes de certification acoustique (voir Annexe 16 — Protection de l'environnement, ~~Volume I~~ — Bruit des aéronefs, et Annexe 6 — Exploitation technique des aéronefs, *partie 2* — Aviation générale internationale — Avions et hélicoptères, et ~~Partie 3 — Vols internationaux d'Aviation de transport aérien commercial — Hélicoptères~~).*

(...)

CHAPITRE 2. VOL

(...)

2.2 Performances

(...)

2.2.3 Performances consignées dans le manuel de vol

Les données de performances seront déterminées et consignées dans le manuel de vol, afin que l'application de ces données au moyen des règles d'exploitation mentionnées au § 5.1.2-3.2 de l'Annexe 6, *partie 3, section II*, permette d'établir une correspondance satisfaisante au point de vue de la sécurité entre les performances de l'hélicoptère et les caractéristiques des aérodrômes, hélistations et routes aériennes que l'hélicoptère est capable d'utiliser en exploitation. Les données de performances seront déterminées et consignées dans le manuel de vol pour les phases ci-après, et pour les gammes de masse, d'altitude ou d'altitude-pression, de vitesse du vent et d'autres conditions ambiantes, ainsi que des conditions du plan d'eau et de force du courant s'il s'agit d'amphibies, et de toutes autres variables d'exploitation sur lesquelles doit porter le certificat de navigabilité.

(...)

CHAPITRE 4. CONCEPTION ET CONSTRUCTION

4.1 Généralités

(...)

4.1.6 Caractéristiques de conception des systèmes

Une attention particulière sera accordée aux caractéristiques de conception qui influent sur l'aptitude de l'équipage à garder la maîtrise de l'hélicoptère en vol. Ces caractéristiques comprendront au moins les éléments suivants :

(...)

- d) *Cas d'urgence.* L'hélicoptère sera doté de moyens qui assurent la prévention automatique des cas d'urgence résultant des défaillances possibles de l'équipement ou des systèmes susceptibles de compromettre la sécurité de l'hélicoptère, ou qui permettent à l'équipage de faire face à ces cas d'urgence. Des dispositions suffisantes seront prises pour que les fonctions essentielles continuent d'être assurées suite à une défaillance de moteur ou de systèmes, dans la mesure où les normes de performances et de limites d'emploi de la présente Annexe et de l'Annexe 6, parties 2 et 3, couvrent le cas de défaillances.

(...)

CHAPITRE 7. INSTRUMENTS ET ÉQUIPEMENT

7.1 Instruments et équipement obligatoires

L'hélicoptère sera doté des instruments et de l'équipement approuvés nécessaires à la sécurité d'exploitation dans les conditions d'utilisation prévues. Il sera doté notamment des instruments et de l'équipement nécessaires pour permettre à l'équipage d'utiliser l'hélicoptère dans les limites d'emploi. La conception des instruments et de l'équipement respectera les principes des facteurs humains.

Note 1.— Pour les hélicoptères utilisés dans certaines conditions ou sur certains types de routes, l'Annexe 6, parties 2 et 3, prescrit, en sus de l'équipement minimal exigé pour la délivrance du certificat de navigabilité, l'installation d'un équipement et d'instruments supplémentaires.

(...)

CHAPITRE 9. LIMITES D'EMPLOI ET RENSEIGNEMENTS À FOURNIR AUX UTILISATEURS

(...)

9.2 Limites d'emploi

(...)

9.2.7 Limites relatives à l'équipage

Les limites relatives à l'équipage comprendront l'effectif minimal de l'équipage de conduite nécessaire pour utiliser l'hélicoptère, compte tenu, entre autres, des possibilités d'accès des membres d'équipage à toutes les commandes et instruments nécessaires, et de l'exécution des procédures d'urgence applicables.

Note.— Les cas exigeant un effectif supérieur à l'équipage minimal sont définis dans l'Annexe 6, parties 2 et 3.

(...)

9.3 Utilisation — Renseignements et procédures

9.3.1 Utilisations admissibles

On dressera la liste des cas particuliers d'utilisation, qui peuvent être admis d'une manière générale ou qui peuvent être définis dans l'Annexe 6, parties 2 et 3, et auxquels l'hélicoptère a été reconnu apte en vertu des dispositions du règlement applicable de navigabilité.

(...)

**PARTIE IVB. HÉLICOPTÈRES POUR LESQUELS
LA DEMANDE DE CERTIFICATION A ÉTÉ SOUMISE
LE OU APRÈS LE 13 DÉCEMBRE 2007**

CHAPITRE 1. GÉNÉRALITÉS

(...)

1.2 Limites d'emploi

(...)

1.2.2 Des valeurs limites applicables à tous les paramètres dont la variation peut compromettre la sécurité du vol de l'hélicoptère, par exemple la masse, le centrage, la répartition du chargement, les vitesses, la température de l'air ambiant et l'altitude, définiront les domaines à l'intérieur desquels il sera démontré que l'hélicoptère satisfait aux normes de la présente partie.

(...)

*Note 2.— Les masses maximales d'utilisation peuvent être limitées par l'application de normes de certification acoustique (voir Annexe 16 — Protection de l'environnement, ~~Volume I~~ — Bruit des aéronefs, et Annexe 6 — Exploitation technique des aéronefs, *partie 2* — Aviation générale internationale — Avions et hélicoptères, et *partie 3* — ~~Vols internationaux~~ d'Aviation de transport aérien commercial — ~~Hélicoptères~~).*

(...)

CHAPITRE 6. SYSTÈMES ET ÉQUIPEMENT

6.1 Généralités

6.1.1 L'hélicoptère sera doté des instruments, de l'équipement et des systèmes approuvés nécessaires à la sécurité d'exploitation dans les conditions d'utilisation prévues. Il sera doté notamment des instruments et de l'équipement nécessaires pour permettre à l'équipage d'utiliser l'hélicoptère dans les limites d'emploi. La conception des instruments et de l'équipement tiendra compte des principes des facteurs humains.

Note 1.— Pour les hélicoptères utilisés dans certaines conditions ou sur certains types de routes, l'Annexe 6, parties 2 et 3, prescrit, en sus de l'équipement minimal exigé pour la délivrance du certificat de navigabilité, l'installation d'un équipement et d'instruments supplémentaires.

(...)

**CHAPITRE 7. LIMITES D'EMPLOI ET RENSEIGNEMENTS
À FOURNIR AUX UTILISATEURS**

(...)

7.2 Limites d'emploi

(...)

7.2.8 Limites relatives à l'équipage

Les limites relatives à l'équipage comprendront l'effectif minimal de l'équipage de conduite nécessaire pour utiliser l'hélicoptère, compte tenu, entre autres, des possibilités d'accès des membres d'équipage à toutes les commandes et instruments nécessaires, et de l'exécution des procédures d'urgence applicables.

Note.— Les cas exigeant un effectif supérieur à l'équipage minimal sont définis dans l'Annexe 6, parties 2 et 3.

(...)

PARTIE V. AVIONS LÉGERS

PARTIE VA. AVIONS DE PLUS DE 750 KG MAIS NON DE PLUS DE 5 700 KG POUR LESQUELS LA DEMANDE DE CERTIFICATION A ÉTÉ SOUMISE LE OU APRÈS LE 13 DÉCEMBRE 2007 MAIS AVANT LE 7 MARS 2021

CHAPITRE 1. GÉNÉRALITÉS

(...)

1.2 Limites d'emploi

(...)

1.2.2 Des valeurs limites applicables à tous les paramètres dont la variation peut compromettre la sécurité du vol de l'avion, par exemple la masse, le centrage, la répartition du chargement, les vitesses, la température de l'air ambiant et les altitudes, définiront les domaines à l'intérieur desquels il sera démontré que l'avion satisfait aux normes de la présente partie.

(...)

Note 2.— Les masses maximales d'utilisation peuvent être limitées par l'application des normes de certification acoustique (voir Annexe 16 — Protection de l'environnement, ~~V~~volume I — Bruit des aéronefs, et Annexe 6 — Exploitation technique des aéronefs, ~~P~~partie 1 — Aviation de transport commercial international — Avions, et ~~P~~partie 2 — Aviation générale internationale — Avions et hélicoptères).

(...)

PARTIE VB. AVIONS D'AU PLUS 5 700 KG POUR LESQUELS LA DEMANDE DE CERTIFICATION EST SOUMISE LE OU APRÈS LE 7 MARS 2021

CHAPITRE 1. GÉNÉRALITÉS

(...)

1.2 Limites d'emploi

(...)

1.2.2 Des valeurs limites applicables à tous les paramètres dont la variation peut compromettre la sécurité du vol de l'avion, par exemple la masse, le centrage, la répartition du chargement, les vitesses, la température de l'air ambiant et les altitudes, définiront les domaines à l'intérieur desquels il sera démontré que l'avion satisfait aux normes de la présente partie.

(...)

Note 2.— Les masses maximales d'utilisation peuvent être limitées par l'application des normes de certification acoustique (voir Annexe 16 — Protection de l'environnement, ~~V~~volume I — Bruit des aéronefs, et Annexe 6 — Exploitation technique des aéronefs, ~~P~~partie 1 — Aviation de transport commercial international — Avions, et ~~P~~partie 2 — Aviation générale internationale— Avions et hélicoptères).

Origine :	Justification
Secrétariat	Actualisation des renvois à l'Annexe 6, parties 2 et 3, conformément aux Amendements n° 43 et 27, respectivement, qui ont transféré les SARP applicables aux hélicoptères de l'aviation générale de la partie 3 à la partie 2.

PIÈCE JOINTE J à la lettre AN 11/1.1.37 – 26/61

**PROPOSITION D'AMENDEMENT DES
NORMES ET PRATIQUES RECOMMANDÉES
INTERNATIONALES**

**ANNEXE 11
À LA
CONVENTION RELATIVE À L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE
*SERVICES DE LA CIRCULATION AÉRIENNE***

NOTES RELATIVES À LA PRÉSENTATION DE LA PROPOSITION D'AMENDEMENT

Le texte de l'amendement proposé est présenté de la manière suivante :

- | | |
|--|--------------|
| 1. Le texte à supprimer est rayé. | Suppression |
| 2. Le nouveau texte est présenté en grisé. | Addition |
| 3. Le texte à supprimer est rayé et suivi,
en grisé, du texte qui le remplace. | Remplacement |

J-2
**PROPOSITION D'AMENDEMENT DE
L'ANNEXE 11**

SERVICES DE LA CIRCULATION AÉRIENNE

PROPOSITION INITIALE 1 Amendements mineurs (utilisation cohérente de termes définis)

(...)

CHAPITRE 1. DÉFINITIONS

(...)

Actes d'intervention illicite. Actes ou tentatives d'actes de nature à compromettre la sécurité de l'aviation civile, notamment (la liste n'étant pas exhaustive) :

- a) capture illicite d'un aéronef,
- b) destruction d'un aéronef en service,
- c) prise d'otages à bord d'un aéronef ou sur les aérodromes ;
- d) intrusion par la force à bord d'un aéronef, dans un aéroport ou dans l'enceinte d'une installation aéronautique ;
- e) introduction à bord d'un aéronef ou dans un aéroport d'une arme, d'un engin dangereux ou d'une matière dangereuse, à des fins criminelles ;
- f) utilisation d'un aéronef en service afin de causer la mort, des blessures corporelles graves ou des dégâts sérieux à des biens ou à l'environnement ;
- g) communication d'informations fausses de nature à compromettre la sécurité d'un aéronef en vol ou au sol, de passagers, de navigants, de personnel au sol ou du public, dans un aéroport ou dans l'enceinte d'une installation de l'aviation civile.

(...)

CHAPITRE 2. GÉNÉRALITÉS

(...)

2.17 Coordination entre l'exploitant et les services de la circulation aérienne

(...)

2.17.2 Si l'exploitant intéressé en fait la demande, tous les messages (y compris les comptes rendus de position) reçus par les organismes des services de la circulation aérienne et ayant trait à l'exploitation des aéronefs de l'exploitant seront, autant que possible, mis immédiatement à la disposition de cet exploitant ou de son représentant accrédité conformément aux procédures locales en vigueur.

Note.— Dans le cas des aéronefs qui sont l'objet d'un acte d'une intervention illicite, voir § 2.24.3.

(...)

2.18 Coordination entre les autorités militaires et les services de la circulation aérienne

2.18.3.1 Les organismes des services de la circulation aérienne fourniront aux organismes militaires appropriés, de façon régulière ou sur demande, selon des procédures adoptées sur le plan local, les plans de vol et autres données pertinentes relatives aux vols d'aéronefs civils. Afin d'éliminer ou de réduire la nécessité d'une interception, les autorités des services de la circulation aérienne désigneront les zones ou routes où les dispositions de l'Annexe 2 concernant les plans de vol, les communications bilatérales et les comptes rendus de position s'appliquent à tous les vols afin d'assurer que toutes les données pertinentes soient disponibles aux organismes appropriés des services de la circulation aérienne, dans le but précis de faciliter l'identification des aéronefs civils.

Note.— Dans le cas des aéronefs qui sont l'objet d'un acte d'une intervention illicite, voir § 2.24.3 et 2.25.1.3.

(...)

2.24 Service à assurer aux aéronefs en cas d'urgence

2.24.1 Un aéronef que l'on sait ou que l'on croit être en état d'urgence, y compris un aéronef qui est l'objet d'un acte d'une intervention illicite, bénéficiera du maximum d'attention et d'assistance et aura la priorité sur les autres aéronefs selon les circonstances.

Note.— Pour indiquer qu'il est en état d'urgence, un aéronef doté d'un moyen de liaison de données approprié et/ou d'un transpondeur SSR peut procéder de la façon suivante :

(...)

- b) *utiliser le transpondeur sur le mode A, code 7500, pour indiquer expressément qu'il est l'objet d'un acte d'une intervention illicite ; et/ou*

(...)

2.24.2 Lorsque l'on sait ou croit qu'un aéronef est l'objet d'un acte d'une intervention illicite, les organismes ATS répondront promptement aux demandes de cet aéronef. Les renseignements relatifs à la sécurité du vol continueront à être transmis à l'aéronef, et les mesures nécessaires seront prises pour accélérer l'exécution de toutes les phases du vol et surtout pour permettre à l'aéronef de se poser en sécurité.

2.24.3 Lorsque l'on sait ou croit qu'un aéronef est l'objet d'un acte d'une intervention illicite, les organismes ATS, conformément aux procédures adoptées sur le plan local, en informeront immédiatement l'autorité compétente désignée par l'État et échangeront les renseignements nécessaires avec l'exploitant ou son représentant accrédité.

Note 1.— Un aéronef égaré ou non identifié peut être considéré comme étant l'objet d'un acte d'une intervention illicite. Voir § 2.25.1.3.

(...)

Note 3.— Des procédures plus précises concernant les actes d'intervention illicite figurent dans les PANS-ATM (Doc 4444), Chapitre 15, § 15.1.3.

2.25 Situations fortuites en vol

2.25.1 Aéronef égaré ou non identifié

(...)

Note 3.— Un aéronef égaré ou non identifié peut être considéré comme étant l'objet d'une acte d'intervention illicite.

(...)

2.25.1.3 Si un organisme ATS considère qu'un aéronef égaré ou non identifié est peut-être l'objet d'une acte d'intervention illicite, l'autorité compétente désignée par l'État en sera immédiatement informée, conformément aux procédures adoptées sur le plan local.

(...)

CHAPITRE 5. SERVICE D'ALERTE

5.1 Mise en œuvre

5.1.1 Le service d'alerte sera assuré :

(...)

c) à tout aéronef que l'on sait ou que l'on croit être l'objet d'une acte d'intervention illicite.

(...)

5.2 Alerte des centres de coordination de sauvetage

5.2.1 Sans préjudice des autres circonstances qui peuvent justifier une telle mesure, les organismes des services de la circulation aérienne, sauf dans le cas indiqué au § 5.5.1, alerteront les centres de coordination de sauvetage dès qu'un aéronef sera considéré comme étant en difficulté, dans les cas suivants :

(...)

b) *Phase d'alerte :*

(...)

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

(...)

5.6 Notification aux aéronefs évoluant à proximité d'un aéronef en état d'urgence

(...)

5.6.2 Lorsqu'un organisme des services de la circulation aérienne saura ou croira qu'un aéronef est l'objet d'une acte d'intervention illicite, il ne sera pas fait mention de la nature du cas d'urgence dans les communications ATS air-sol, à moins qu'il n'en ait été fait mention auparavant dans les communications émanant de l'aéronef en cause et que l'on ne soit certain qu'une telle mention n'aggraverait pas la situation.

(...)

Origine :	Justification
FLTOPSP/11	Ajout de la définition d'« actes d'intervention illicite » conformément à la définition de l'Annexe 17 étant donné que ce terme est utilisé dans l'ensemble des PANS-ATM. Des modifications de forme ont aussi été proposées pour que le terme défini soit utilisé de manière cohérente.

PIÈCE JOINTE K à la lettre AN 11/1.1.37 – 26/61

**PROPOSITION D'AMENDEMENT DES
NORMES ET PRATIQUES RECOMMANDÉES
INTERNATIONALES**

**ANNEXE 13
À LA
CONVENTION RELATIVE À L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE
*ENQUÊTES SUR LES ACCIDENTS ET INCIDENTS D'AVIATION***

NOTES RELATIVES À LA PRÉSENTATION DE LA PROPOSITION D'AMENDEMENT

Le texte de l'amendement proposé est présenté de la manière suivante :

- | | |
|--|--------------|
| 1. Le texte à supprimer est rayé. | Suppression |
| 2. Le nouveau texte est présenté en grisé. | Addition |
| 3. Le texte à supprimer est rayé et suivi,
en grisé, du texte qui le remplace. | Remplacement |

PROPOSITION D'AMENDEMENT DE

L'ANNEXE 13

ENQUÊTES SUR LES ACCIDENTS ET INCIDENTS D'AVIATION

PROPOSITION INITIALE 1 Membre d'équipage technique

(...)

CHAPITRE 5. ENQUÊTE

RESPONSABILITÉ DE L'OUVERTURE ET DE LA CONDUITE DE L'ENQUÊTE

**ACCIDENT OU INCIDENT SURVENU SUR LE TERRITOIRE
D'UN ÉTAT CONTRACTANT**

(...)

Autopsies

5.9 L'État qui mène l'enquête sur un accident mortel fera pratiquer, par un pathologiste ayant de préférence une expérience des enquêtes sur les accidents, une autopsie complète des membres de l'équipage de conduite ainsi que, sous réserve des circonstances d'espèce, des passagers et des autres membres du personnel de cabine d'équipage mortellement blessés. Ces examens seront complets et entrepris rapidement.

(...)

Origine :	Justification
Secrétariat	Si les circonstances l'exigent, des autopsies devraient être pratiquées sur les membres d'équipage victimes d'un accident mortel, y compris les membres d'équipage technique d'hélicoptères.

PIÈCE JOINTE L à la lettre AN 11/1.1.37 – 26/61

**PROPOSITION D'AMENDEMENT DES
NORMES ET PRATIQUES RECOMMANDÉES
INTERNATIONALES**

**ANNEXE 14
À LA
CONVENTION RELATIVE À L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE**

AÉRODROMES

**VOLUME I –
*CONCEPTION ET EXPLOITATION TECHNIQUE DES AÉRODROMES***

NOTES RELATIVES À LA PRÉSENTATION DE LA PROPOSITION D'AMENDEMENT

Le texte de l'amendement proposé est présenté de la manière suivante :

- | | |
|--|--------------|
| 1. Le texte à supprimer est rayé. | Suppression |
| 2. Le nouveau texte est présenté en grisé. | Addition |
| 3. Le texte à supprimer est rayé et suivi,
en grisé, du texte qui le remplace. | Remplacement |

L-2
**PROPOSITION D'AMENDEMENT DE
L'ANNEXE 14**

AÉRODROMES

**VOLUME I –
CONCEPTION ET EXPLOITATION TECHNIQUE DES AÉRODROMES**

PROPOSITION INITIALE 1 Amendements mineurs (terminologie)
--

CHAPITRE 1. GÉNÉRALITÉS

1.1 Définitions

(...)

Services d'assistance en escale. Services aéroportuaires d'aérodrome nécessaires à l'arrivée et au départ d'un aéronef, qui ne font pas partie des services de la circulation aérienne.

(...)

Origine :	<i>Justification</i>
FLTOPSP/12	Correction afin d'utiliser le terme défini.

PROPOSITION INITIALE 2 Amendements mineurs (utilisation cohérente de termes définis)

(...)

Actes d'intervention illicite. Actes ou tentatives d'actes de nature à compromettre la sécurité de l'aviation civile, notamment (la liste n'étant pas exhaustive) :

- a) capture illicite d'un aéronef ;
- b) destruction d'un aéronef en service ;
- c) prise d'otages à bord d'un aéronef ou sur les aérodromes ;
- d) intrusion par la force à bord d'un aéronef, dans un aéroport ou dans l'enceinte d'une installation aéronautique ;
- e) introduction à bord d'un aéronef ou dans un aéroport d'une arme, d'un engin dangereux ou d'une matière dangereuse, à des fins criminelles ;
- f) utilisation d'un aéronef en service afin de causer la mort, des blessures corporelles graves ou des dégâts sérieux à des biens ou à l'environnement ;

- g) communication d'informations fausses de nature à compromettre la sécurité d'un aéronef en vol ou au sol, de passagers, de navigants, de personnel au sol ou du public, dans un aéroport ou dans l'enceinte d'une installation de l'aviation civile.

CHAPITRE 3. CARACTÉRISTIQUES PHYSIQUES

(...)

3.14 Poste isolé de stationnement d'aéronef

3.14.1 Un poste isolé de stationnement d'aéronef sera désigné, ou la tour de contrôle d'aérodrome sera avisée de l'emplacement ou des emplacements appropriés pour le stationnement d'un aéronef que l'on sait ou que l'on croit être l'objet d'un acte d'une intervention illicite, ou qu'il est nécessaire pour d'autres raisons d'isoler des activités normales de l'aérodrome.

(...)

CHAPITRE 9. SERVICES, MATÉRIEL ET INSTALLATIONS D'EXPLOITATION D'AÉRODROME

9.1 Plan d'urgence d'aérodrome

Généralités

(...)

9.1.2 Le plan d'urgence d'aérodrome permettra d'assurer la coordination des mesures à prendre dans une situation d'urgence survenant sur l'aérodrome ou dans son voisinage.

Note 1.— Parmi les situations d'urgence on peut citer : les situations critiques concernant des aéronefs, le sabotage, y compris les menaces à la bombe, les actes de capture d'intervention illicite d'aéronef, les incidents dus à des marchandises dangereuses, les incendies de bâtiments, les catastrophes naturelles et les urgences de santé publique.

(...)

Origine :	<i>Justification</i>
Secrétariat	À sa onzième réunion, le FLTOPSP a proposé un amendement de l'Annexe 11 afin d'ajouter la définition d'« actes d'intervention illicite » de l'Annexe 17 – <i>Sûreté de l'aviation</i> . Par souci de cohérence, il est proposé d'ajouter la même définition dans les Annexes dans lesquelles le terme figure. Des modifications de forme ont aussi été proposées pour que le terme défini soit utilisé de manière cohérente.

**SUPPLÉMENT A. ÉLÉMENTS INDICATIFS COMPLÉTANT
LES DISPOSITIONS DE L'ANNEXE 14, VOLUME I**

(...)

6. Rapport sur l'état des pistes — État de surface des pistes

(...)

6.8 Le programme de formation peut inclure une formation initiale et une formation périodique de recyclage dans les domaines suivants :

(...)

- d) procédures de préparation des ~~avis aux aviateurs/aviatrices~~ (NOTAM) ;

Origine :	<i>Justification</i>
Secrétariat	Les <i>Procédures pour les services de navigation aérienne — Gestion de l'information aéronautique</i> (PANS-AIM, Doc 10066) ont été modifiées pour utiliser « NOTAM » en tant que terme, plutôt que comme acronyme d'« avis aux navigants ». L'ancien terme est remplacé.

PIÈCE JOINTE M à la lettre AN 11/1.1.37 – 26/61

**PROPOSITION D'AMENDEMENT DES
NORMES ET PRATIQUES RECOMMANDÉES
INTERNATIONALES**

**ANNEXE 19
À LA
CONVENTION RELATIVE À L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE
*GESTION DE LA SÉCURITÉ***

NOTES RELATIVES À LA PRÉSENTATION DE LA PROPOSITION D'AMENDEMENT

Le texte de l'amendement proposé est présenté de la manière suivante :

- | | | |
|----|---|--------------|
| 1. | Le texte à supprimer est rayé. | Suppression |
| 2. | Le nouveau texte est présenté en grisé. | Addition |
| 3. | Le texte à supprimer est rayé et suivi,
en grisé, du texte qui le remplace. | Remplacement |

M-2
PROPOSITION D'AMENDEMENT DE
L'ANNEXE 19

GESTION DE LA SÉCURITÉ

PROPOSITION INITIALE 1 Membre d'équipage technique

CHAPITRE 1. DÉFINITIONS

(...)

Personnel d'exploitation. Personnel participant aux activités aéronautiques qui est en mesure de communiquer des informations de sécurité.

Note.— Ce personnel comprend notamment les membres d'équipage de conduite, les contrôleurs de la circulation aérienne, les opérateurs de station aéronautique, les techniciens de maintenance, le personnel des organismes de conception et de construction d'aéronefs, les membres d'équipage de cabine, les membres d'équipage technique, les agents techniques d'exploitation, le personnel d'aire de trafic et le personnel d'assistance en escale.

(...)

Origine :	<i>Justification</i>
FLTOPSP/12	Ajout des membres d'équipage technique conformément à la proposition initiale 3 de l'Annexe 6, partie 3, qui propose aussi cet ajout.

PROPOSITION INITIALE 2 Amendements mineurs (correction de renvois)

PUBLICATIONS

(...)

Annexe 6 – *Exploitation technique des aéronefs*

(...)

Partie 2 – *Aviation générale internationale – Avions et hélicoptères*

Partie 3 – ~~Vols internationaux d'~~*Aviation de transport aérien commercial – Hélicoptères*

(...)

Origine :	<i>Justification</i>
FLTOPSP/11	• Actualisation du titre de l'Annexe 6, partie 2, aux fins de l'harmonisation avec l'Amendement n° 43. • Actualisation du titre de l'Annexe 6, partie 3, aux fins de l'harmonisation avec l'Amendement n° 27.

PIÈCE JOINTE N à la lettre AN 11/1.1.37 – 26/61

PROPOSITION D'AMENDEMENT DES
PROCÉDURES POUR LES SERVICES DE NAVIGATION AÉRIENNE –
GESTION DU TRAFIC AÉRIEN

DOC 4444

NOTES RELATIVES À LA PRÉSENTATION DE LA PROPOSITION D'AMENDEMENT

Le texte de l'amendement proposé est présenté de la manière suivante :

- | | |
|--|--------------|
| 1. Le texte à supprimer est rayé. | Suppression |
| 2. Le nouveau texte est présenté en grisé. | Addition |
| 3. Le texte à supprimer est rayé et suivi,
en grisé, du texte qui le remplace. | Remplacement |

PROPOSITION D'AMENDEMENT DES

***PROCÉDURES POUR LES SERVICES DE NAVIGATION AÉRIENNE –
GESTION DU TRAFIC AÉRIEN***

(PANS-ATM, Doc 4444)

PROPOSITION INITIALE 1

Amendements mineurs (utilisation cohérente de termes définis)

CHAPITRE 1. DÉFINITIONS

(...)

Actes d'intervention illicite. Actes ou tentatives d'actes de nature à compromettre la sécurité de l'aviation civile, notamment (la liste n'étant pas exhaustive) :

- a) capture illicite d'un aéronef ;
- b) destruction d'un aéronef en service ;
- c) prise d'otages à bord d'un aéronef ou sur les aérodromes ;
- d) intrusion par la force à bord d'un aéronef, dans un aéroport ou dans l'enceinte d'une installation aéronautique ;
- e) introduction à bord d'un aéronef ou dans un aéroport d'une arme, d'un engin dangereux ou d'une matière dangereuse, à des fins criminelles ;
- f) utilisation d'un aéronef en service afin de causer la mort, des blessures corporelles graves ou des dégâts sérieux à des biens ou à l'environnement ;
- g) communication d'informations fausses de nature à compromettre la sécurité d'un aéronef en vol ou au sol, de passagers, de navigants, de personnel au sol ou du public, dans un aéroport ou dans l'enceinte d'une installation de l'aviation civile.

(...)

CHAPITRE 5. MÉTHODES ET MINIMUMS DE SÉPARATION

(...)

5.2 PRINCIPES DE SÉPARATION DES AÉRONEFS EN VOL CONTRÔLÉ

(...)

5.2.1 Généralités

(...)

5.2.1.3 Des intervalles de séparation supérieurs aux minimums spécifiés devraient être appliqués toutes les fois que des circonstances exceptionnelles, par exemple ~~une~~ un acte d'intervention illicite ou des problèmes de navigation, exigent des précautions supplémentaires. En pareil cas, il convient de tenir dûment compte de tous les facteurs pertinents, de manière à éviter que l'écoulement de la circulation aérienne ne soit entravé par l'application de séparations excessives.

Note.— ~~Une~~ Un acte d'intervention illicite dirigée contre un aéronef constitue une des circonstances exceptionnelles qui pourraient exiger l'application d'une séparation supérieure aux minimums spécifiés entre l'aéronef qui est l'objet de l'acte d'intervention illicite et les autres aéronefs.

(...)

CHAPITRE 8. SERVICES DE SURVEILLANCE ATS

(...)

8.5 EMPLOI DES TRANSPONDEURS SSR ET DES ÉMETTEURS ADS-B

(...)

8.5.2 Gestion des codes SSR

8.5.2.1 Les codes 7700, 7600 et 7500 seront réservés à l'échelle internationale à l'usage des pilotes, pour signaler respectivement un état d'urgence, une panne de communications radio et une acte d'intervention illicite.

(...)

8.5.2.2.8 Sauf dans le cas des aéronefs en état d'urgence, ou pendant une interruption des communications ou une acte d'intervention illicite, et à moins d'entente contraire indiquée dans un accord régional de navigation ou conclue entre un organisme ATC transfère et un organisme ATC accepteur, l'organisme transfère assignera le code A2000 à un vol contrôlé avant le transfert des communications.

(...)

8.5.3 Fonctionnement des transpondeurs SSR

(...)

8.5.3.1 Lorsqu'on observe que le code mode A indiqué sur l'affichage de situation diffère de celui qui a été assigné à l'aéronef, le pilote sera invité à confirmer le code sélectionné et, si la situation le justifie (p. ex. s'il ne s'agit pas d'une acte d'intervention illicite), à sélectionner de nouveau le code approprié.

(...)

8.5.4 Utilisation des émetteurs ADS-B

Note 1.— Pour indiquer qu'il est en état d'urgence ou pour transmettre d'autres renseignements urgents, un aéronef équipé ADS-B pourrait utiliser le mode urgence absolue/situation urgente de la façon suivante :

(...)

c) ~~interférence~~ acte d'intervention illicite ;

(...)

CHAPITRE 11. MESSAGES DES SERVICES DE LA CIRCULATION AÉRIENNE

(...)

11.4 TYPES DE MESSAGE ET LEUR EMPLOI

(...)

11.4.1 Messages d'urgence

(...)

11.4.1.4 MESSAGES D'URGENCE EN TEXTE LIBRE (AIDC, VOIR APPENDICE 6)

(...)

11.4.1.4.2 Les situations suivantes sont des exemples de circonstances qui pourraient justifier l'envoi d'un message d'urgence en texte libre :

b) messages concernant des actes d'interventions illicites ou des alertes à la bombe ;

(...)

CHAPITRE 15. PROCÉDURES RELATIVES AUX SITUATIONS D'URGENCE, AUX INTERRUPTIONS DES COMMUNICATIONS ET AUX SITUATIONS FORTUITES

15.1 PROCÉDURES D'URGENCE

(...)

15.1.2 Priorité

Un aéronef que l'on sait ou que l'on croit être en état d'urgence, par exemple un aéronef qui est l'objet d'une acte d'intervention illicite, aura priorité sur les autres aéronefs.

15.1.3 Actes d'intervention illicite ou menace à la bombe contre un aéronef

15.1.3.1 Le personnel des services de la circulation aérienne sera prêt à identifier toute indication signifiant qu'un aéronef est l'objet d'une acte d'intervention illicite.

15.1.3.2 Lorsqu'on soupçonne qu'un aéronef est l'objet d'une d'un acte d'intervention illicite et lorsqu'on ne dispose pas d'un affichage automatique distinct des codes 7500 et 7700 du mode A du SSR, le contrôleur s'efforcera de vérifier ses soupçons en réglant le décodeur SSR sur les codes 7500 puis 7700 du mode A.

Note.— Un aéronef doté d'un transpondeur SSR est censé utiliser le code 7500 sur le mode A pour indiquer qu'il est l'objet d'une d'un acte d'intervention illicite. L'aéronef peut utiliser le code 7700 sur le mode A pour indiquer qu'il est menacé par un danger grave et imminent et qu'il a besoin d'assistance immédiate. Un aéronef équipé d'émetteurs faisant partie d'autres systèmes de surveillance, notamment l'ADS-B et l'ADS-C, pourrait transmettre le signal d'urgence absolue et/ou de situation urgente par tous les moyens disponibles.

15.1.3.3 Lorsqu'ils sauront ou soupçonneront qu'un aéronef est l'objet d'une d'un acte d'intervention illicite ou auront été avertis d'une menace à la bombe, les organismes ATS répondront promptement aux demandes ou aux besoins prévus de l'aéronef, notamment aux demandes de renseignements pertinents sur les installations, services et procédures de navigation aérienne existant le long de la route suivie et à tout aéroport d'atterrissage prévu, et prendront toutes mesures nécessaires pour accélérer l'exécution de toutes les phases du vol.

15.1.3.3.1 Les organismes ATS devront également :

(...)

- e) retransmettre, entre l'aéronef et les autorités désignées, les messages appropriés relatifs aux circonstances liées à l'acte d'intervention illicite.

(...)

15.1.3.10 Un aéronef que l'on sait ou que l'on croit être l'objet d'une d'un acte d'intervention illicite, ou qu'il est nécessaire pour d'autres raisons d'isoler des activités normales de l'aéroport, sera dirigé vers l'emplacement désigné comme poste de stationnement isolé. S'il n'a pas été désigné de poste de stationnement isolé, ou si le poste désigné n'est pas disponible, l'aéronef sera dirigé vers un emplacement situé à l'intérieur de la ou des zones choisies par accord préalable avec les autorités de l'aéroport. L'autorisation de circulation à la surface spécifiera l'itinéraire à emprunter au sol jusqu'au poste de stationnement. Cet itinéraire sera choisi de manière à réduire le plus possible tout risque pour le public, les autres aéronefs et les installations de l'aéroport.

(...)

15.5 AUTRES SITUATIONS FORTUITES EN VOL

(...)

15.5.1 Aéronef égaré ou non identifié

(...)

Note 3.— Un aéronef égaré ou non identifié peut être considéré comme étant l'objet d'une d'un acte d'intervention illicite. Voir l'Annexe 11, § 2.25.1.

(...)

15.5.1.3 Si l'organisme ATS considère qu'un aéronef égaré ou non identifié est peut-être l'objet d'un acte d'intervention illicite, l'autorité compétente désignée par l'État sera immédiatement informée conformément aux procédures convenues localement.

(...)

Origine :	<i>Justification</i>
FLTOPSP/11	• Ajout de la définition d'« actes d'intervention illicite » conformément à la définition de l'Annexe 17 étant donné que ce terme est utilisé dans l'ensemble des PANS-ATM. • Des modifications de forme ont aussi été proposées pour que le terme défini soit utilisé de manière cohérente.

PIÈCE JOINTE O à la lettre AN 11/1.1.37 – 26/61

**FORMULAIRE DE RÉPONSE À REMPLIR ET À RETOURNER À L'OACI AVEC
VOS ÉVENTUELLES OBSERVATIONS SUR LES PROPOSITIONS D'AMENDEMENT**

Monsieur le Secrétaire général
Organisation de l'aviation civile internationale
999, boulevard Robert-Bourassa
Montréal (Québec)
Canada H3C 5H7

(État) _____

Prière de cocher (✓) une case pour chaque amendement. En cas d' « accord avec observations » ou de « désaccord avec observations », **veuillez indiquer vos observations sur des feuilles distinctes.**

	<i>Accord sans observations</i>	<i>Accord avec observations*</i>	<i>Désaccord sans observations</i>	<i>Désaccord avec observations</i>	<i>Point de vue non exprimé</i>
Amendement de l'Annexe 1 (voir pièce jointe B)					
Amendement de l'Annexe 2 (voir pièce jointe C)					
Amendement de l'Annexe 6, partie 1 (voir pièce jointe D)					
Amendement de l'Annexe 6, partie 2 (voir pièce jointe E)					
Amendement de l'Annexe 6, partie 3 (voir pièce jointe F)					
Amendement de l'Annexe 6, partie 4 (voir pièce jointe G)					
Amendement de l'Annexe 7 (voir pièce jointe H)					
Amendement de l'Annexe 8 (voir pièce jointe I)					
Amendement de l'Annexe 11 (voir pièce jointe J)					
Amendement de l'Annexe 13 (voir pièce jointe K)					
Amendement de l'Annexe 14, volume I (voir pièce jointe L)					

Amendement de l'Annexe 19 (voir pièce jointe M)					
Amendement des PANS-ATM (voir pièce jointe N)					

* « Accord avec observations » signifie que votre Administration ou Organisation approuve le but et l'orientation générale de la proposition d'amendement ; les observations peuvent, le cas échéant, indiquer vos réserves sur telle ou telle partie de l'amendement et proposer une solution de rechange.

Signature _____ Date _____

— FIN —