COMMISSION
EUROPÉENNE

Bruxelles, le 9.10.2020
COM(2020) 649 final

ANNEX

ANNEXE

à la

proposition de décision du Conseil

relative à la position à prendre, au nom de l'Union européenne, au sein de l'Organisation de l'aviation civile internationale en ce qui concerne la notification de différences ayant trait aux annexes 1, 3, 4, 6 (parties I, II et III), 10 (volumes I et II), 11, 14 (volumes I et II), 15 et 16 (volumes I, II et III) à la convention relative à l'aviation civile internationale et au sein du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile en ce qui concerne l'adoption des amendements 46 et 39 à l'annexe 6 (parties I et II) à cette convention relatifs au report de la future exigence en matière d'enregistreurs de conversation du poste de pilotage (CVR) de vingt-cinq heures afin d'éviter des conséquences involontaires dues à la COVID-19

ANNEXE

Différences à notifier à l'Organisation de l'aviation civile internationale en ce qui concerne un certain nombre d'amendements adoptés aux annexes de la convention de Chicago

1. DIFFERENCES A NOTIFIER

Lors de sa 219e session, qui s'est tenue du 2 mars au 20 mars 2020, le Conseil de l'OACI a adopté un certain nombre d'amendements à diverses annexes de la convention de Chicago, dans les domaines de la sécurité, de l'environnement et de la navigation aérienne. Dans ce contexte, eu égard à la législation pertinente de l'Union, il convient de notifier les différences à l'OACI comme suit:

1.1. Amendement 176 à l'annexe 1 relative aux licences du personnel

Différences à notifier

1.2. Amendement 79 à l'annexe 3 relative à l'assistance météorologique à la navigation aérienne internationale

Différences à notifier

1.3. Amendements 44, 37 et 23, respectivement aux parties I, II et III de l'annexe 6 relative à l'exploitation technique des aéronefs

Partie I: Différences à notifier
Partie II: Différences à notifier
Partie III: Différences à notifier

1.4. Amendement 92 à l'annexe 10 relative aux télécommunications aéronautiques, volume I et volume II

Volume I: Différences à notifier
Volume II: Différences à notifier

1.5. Amendement 52 à l'annexe 11 relative aux services de la circulation aérienne

Différences à notifier

1.6. Amendements 15 et 9 à l'annexe 14 relative aux aérodromes, volume I et volume II

Volume I: Différences à notifier
Volume II: Différences à notifier

1.7. Amendement 41 à l'annexe 15

Différence à notifier

1.8. Amendements 13, 10 et 1 à l'annexe 16 relative à la protection de l'environnement, volumes I, II et III

Volume I: Différences à notifier
Volume II: Différences à notifier
Volume III: Différences à notifier

2. DESCRIPTION DES DIFFERENCES A NOTIFIER

2.1. Amendement 176 à l'annexe 1 relative aux licences du personnel

2.1.1. Description

L'amendement découle de recommandations émises par le groupe spécial sur l'évaluation de la formation axée sur les compétences et par le secrétariat de l'OACI, porte sur l'alignement sur l'amendement 5 des Procédures pour les services de navigation aérienne — Formation (PANS-TRG, Doc 9868)/ nouvelles définitions, met à jour les exigences applicables aux contrôleurs d'exploitation aérienne/régulateurs, prévoit un amendement aux dispositions relatives aux aéronefs à sustentation motorisée ainsi qu'au report de leur applicabilité et introduit des dispositions relatives aux instructeurs des formations sur le tas sur le contrôle du trafic aérien.

2.1.2. Dispositions applicables du droit de l'Union

Règlement (UE) nº 1178/2011 de la Commission[1]

Règlement (UE) 2015/340 de la Commission[2]

2.1.3. Tableau des différences à notifier pour l'amendement 176 de l'annexe 1

Disposition de l'annexe	**Catégorie de différence**	**Description de la différence**	**Remarques**
CHAPITRE 1. DÉFINITIONS ET RÈGLES GÉNÉRALES RELATIVES À LA DÉLIVRANCE DES LICENCES 1.1 Définitions Compétence Élément de compétence Unité de compétence Gestion des erreurs Critères de performance Gestion des menaces	C	Le règlement (UE) 1178/2011 inclut ces définitions conformément à l'annexe 1 de l'OACI dans sa 12e édition de 2018. Le règlement (UE) 2015/340 n'inclut pas les définitions citées.	Pour traiter les questions rédactionnelles, il est prévu d'adopter une modification du règlement (UE) nº 1178/2011 dans le cadre du mandat de réglementation RMT.0587, «Mise à jour régulière des règles relatives à la formation, aux essais et aux contrôles des pilotes et à la supervision y afférente». Une modification du règlement (UE) 2015/340 sera envisagée à l'avenir dans le cadre du mandat de réglementation RMT.0668, «Mise à jour régulière des règles relatives à la délivrance des licences des contrôleurs de la circulation aérienne».

[1] JO L 311 du 25.11.2011, p. 1.
[2] JO L 63 du 6.3.2015, p. 1.

CHAPITRE 1. DÉFINITIONS ET RÈGLES GÉNÉRALES RELATIVES À LA DÉLIVRANCE DES LICENCES 1.1 Définitions Formation et évaluation fondées sur les compétences Norme de compétence Conditions Cadre de compétences de l'OACI Suivi Comportement observable Pilote aux commandes Pilote non aux commandes	C	La réglementation de l'UE n'inclut pas ces définitions.	Modification du règlement (UE) nº 1178/2011 dans le cadre du mandat de réglementation RMT.0587, «Mise à jour régulière des règles relatives à la formation, aux essais et aux contrôles des pilotes et à la supervision y afférente».
2.4.3 Conditions propres à la délivrance de la qualification catégorie avion 2.4.3.1 Expérience 2.4.3.1.1 Le crédit sera limité à un maximum de 20 heures.	A	La CPL FCL.315 ainsi que l'appendice 3 de l'annexe I (partie FCL) du règlement (UE) nº 1178/2011 autorisent un crédit maximal de 10 heures.	
1.2.8.2 et APPENDICE 2. ORGANISME DE FORMATION AGRÉÉ 3. Programmes de formation	B	La nécessaire flexibilité des programmes de formation est assurée par FCL.115 LAPL, FCL.210 PPL, FCL.315 CPL et FCL.315 (A), FCL.410.A MPL, FCL.515 ATPL, FCL930 FI, FCL.930FI FI, FCL.930.TRI TRI, FCL.930.CRI CRI, FCL930.IRI IRI, FCL930.SFI SFI, FCL930.MCCI MCCI, FCL930.ST STI, FCL.930.MI MI, FCL.930FTI FTI, appendice 3 à l'annexe I, appendice 5 à l'annexe I, et appendice 6 à l'annexe I (Partie FCL) du règlement (UE) 2011/1178 de la Commission (octroi de licences aux membres d'équipage de conduite).	

CHAPITRE 4 LICENCES ET QUALIFICATIONS DU PERSONNEL AUTRE QUE LES MEMBRES D'ÉQUIPAGE DE CONDUITE 4.4 Licence de contrôleur de la circulation aérienne 4.4.1 Conditions de délivrance de la licence 4.4.1.3 Expérience 4.4.1.3.1	C	Le règlement (UE) 2015/340 ne contient pas l'exigence relative à la période de service de 3 mois.	Une modification du règlement (UE) 2015/340 sera envisagée dans le cadre du mandat de réglementation RMT.0668, «Mise à jour régulière des règles relatives à la délivrance des licences des contrôleurs de la circulation aérienne». Un avis de proposition de modification (NPA) devrait être publié d'ici la fin de 2020.
4.4.1.3.2	A	Le règlement (UE) 2015/340 porte sur la norme référencée de manière détaillée en ce qui concerne l'expérience et la formation des instructeurs de formation sur le tas.	Aucune modification du règlement (UE) 2015/340, partie ATCO, n'est prévue.
4.5 Qualifications de contrôleur de la circulation aérienne 4.5. Conditions exigées pour les qualifications de contrôleur de la circulation aérienne 4.5.2.2 Expérience 4.5.2.2.1 point b)	B	La partie ATCO du règlement (UE) 2015/340 porte sur la norme référencée sans imposer d'obligation supplémentaire.	Aucune modification du règlement (UE) 2015/340, partie ATCO, n'est prévue.
4.5.2.2.1 point c)	C	La réglementation de l'UE ne requiert pas d'expérience/formation dans le cadre de l'approche au radar de surveillance.	Il est prévu que la norme soit traitée dans l'AMC associé à la partie ATCO du règlement (UE) 2015/340 au titre du RMT.0668, «Mise à jour régulière des règles d'octroi des licences de contrôleur de la circulation aérienne». Un avis de proposition de modification (NPA) devrait être publié d'ici la fin de 2020.

4.5.2.2.2	B	La partie ATCO du règlement (UE) 2015/340 n'exige pas que la demande de qualification soit introduite dans un délai de six mois à compter de la fin de l'expérience. Toutefois, le même règlement exige que les privilèges soient exercés dans un délai ne dépassant pas 90 jours. La règle ATCO prévoit un délai d'un an, lorsque le titulaire d'une licence de contrôleur de la circulation aérienne stagiaire n'a pas commencé à exercer les privilèges de cette licence à compter de la date de sa délivrance ou a interrompu l'exercice de ces privilèges pendant une période de plus d'un an. Il ne peut ensuite commencer ou poursuivre une formation en unité pour cette qualification qu'après une évaluation de ses compétences antérieures, déterminant ainsi s'il continue de satisfaire aux exigences applicables à cette qualification, et après s'être conformé à toutes les exigences de formation résultant de cette évaluation.	

1.2. Amendement 79 à l'annexe 3 relative à l'assistance météorologique à la navigation aérienne internationale

1.2.1. Description

L'amendement décidé lors de la quatrième réunion du groupe Météorologie (METP/4), porte sur le modèle de l'échange de renseignements météorologiques de l'OACI (IWXXM), la veille des volcans le long des voies aériennes internationales (IAVW), le système mondial de prévisions de zone (WAFS), SIGMET, AIRMET et GAMET[3].

[3] AIRMET et SIGMET sont mentionnés dans le règlement (UE) 2017/373. Ce sont des informations destinées aux usagers de l'espace aérien au sujet de certaines conditions météorologiques.

GAMET est définie dans les règles de l'OACI. Il s'agit de prévisions de zone en langage clair abrégé pour les vols à basse altitude et concernant une région d'information de vol ou l'une de ses sous-régions, élaborées par le centre météorologique désigné par l'administration météorologique concernée et échangées avec les centres météorologiques des régions d'information de vol adjacentes, selon les modalités convenues entre les

1.2.2. Dispositions applicables du droit de l'Union

Règlement d'exécution (UE) 2017/373 de la Commission[4]

1.2.3. Tableau des différences à notifier pour l'amendement 79 de l'annexe 3

Disposition de l'annexe	**Catégorie de différence**	**Description de la différence**	**Remarques**
ANNEXE 3, amendement 79, chapitre 1. 1.1 Définitions; «Centre d'avis de cendres volcaniques (VAAC)»	C	Dans la réglementation de l'UE, la définition du «centre d'avis de cendres volcaniques (VAAC)» inclut le texte «par suite d'éruptions volcaniques».	Il est prévu d'adopter la modification du règlement (UE) 2017/373 d'ici au T3 2021, date à laquelle le texte «par suite d'éruptions volcaniques» devrait être supprimé, la définition du «centre d'avis de cendres volcaniques (VAAC)» devenant alors conforme à l'amendement 79 de l'OACI.
ANNEXE 3, amendement 79, chapitre 3. 3.4 «Centre de veille météorologique»; nouvelle disposition 3.4.4	C	Dans la réglementation de l'UE, la recommandation selon laquelle les centres de veille météorologique (MWO) devraient coordonner SIGMET avec les MWO voisins n'est pas incluse.	Il est prévu d'adopter la modification du règlement (UE) 2017/373 d'ici au T3 2021, date à laquelle une exigence équivalente à celle de l'amendement 79 de l'OACI devrait être incluse, rendant la disposition conforme audit amendement.
ANNEXE 3, amendement 79, chapitre 3. 3.7 «Centre d'avis de cyclones tropicaux»; disposition 3.7 b).	C	Dans la réglementation de l'UE, l'obligation d'inclure les variations d'intensité au moment de l'observation (du cyclone tropical) n'est pas incluse.	Il est prévu d'adopter la modification du règlement (UE) 2017/373 d'ici au T3 2021, date à laquelle l'obligation d'inclure les variations d'intensité au moment de l'observation (du cyclone tropical) devrait être incluse, conformément à l'amendement 79 de l'OACI.

administrations météorologiques concernées. La législation de l'UE mentionne la «prévision de zone pour vols à basse altitude» telle que définie à l'annexe I (Définitions) du règlement (UE) 2017/373.

[4] JO L 62 du 8.3.2017, p. 1.

ANNEXE 3, amendement 79, appendice 1. «Modèles de cartes et formulaires»; (MODÈLE VAG et MODÈLE SVA).	C	Dans la réglementation de l'UE, le modèle mis à jour (exemple) des cartes représentant les projections de Mercator et stéréographiques polaires pour les avis de cendres volcaniques en format graphique, et pour SIGMET en format graphique, n'est pas inclus.	Il est prévu d'adopter la modification du règlement (UE) 2017/373 d'ici au T3 2021, date à laquelle le modèle mis à jour (exemple) des cartes représentant les projections de Mercator et stéréographiques polaires devrait être inclus conformément à l'amendement 79 de l'OACI.
ANNEXE 3, amendement 79, appendice 2; 1.2 «Prévisions en altitude aux points de grille», disposition 1.2.1	C	La réglementation de l'UE présente les différences suivantes en ce qui concerne cette disposition: 1) les notions «air clair» et «dans les nuages» (dans le contexte de turbulences) sont incluses; 2) l'ordre de diffusion des prévisions est celui de l'ordre de production; et 3) le délai de diffusion est de 6 heures après l'heure standard d'observation.	Il est prévu d'adopter la modification du règlement (UE) 2017/373 d'ici au T3 2021, date à laquelle: 1) les termes «air clair» et «dans les nuages» devraient être supprimés; 2) l'ordre de diffusion spécifié devrait être supprimé; et 3) le délai de diffusion de 5 heures devrait figurer conformément à l'amendement 79 de l'OACI.
ANNEXE 3, amendement 79, appendice 2; 1.2 «Prévisions en altitude aux points de grille», disposition 1.2.2 g)	C	Dans la réglementation de l'UE, les nouvelles couches de turbulences centrées sur les niveaux de vol 100 (700 hPa), 140 (600 hPa) et 180 (500 hPa) ne sont pas incluses.	Il est prévu d'adopter la modification du règlement (UE) 2017/373 d'ici au T3 2021, date à laquelle les nouvelles couches de turbulences centrées sur les niveaux de vol 100 (700 hPa), 140 (600 hPa) et 180 (500 hPa), y compris les notes afférentes, devraient être incluses conformément à l'amendement 79.

ANNEXE 3, amendement 79, appendice 2; 1.3 «Prévisions de conditions météorologiques significatives (SIGWX)», disposition 1.3.1.1	C	Dans la réglementation de l'UE, le délai de diffusion des prévisions de conditions météorologiques significatives (SIGWX) est de 9 heures au plus tard après l'heure standard d'observation.	Il est prévu d'adopter la modification du règlement (UE) 2017/373 d'ici au T3 2021, date à laquelle l'obligation d'effectuer la diffusion dans un délai de 7 heures en conditions d'exploitation normales et dans un délai de 9 heures après l'heure standard d'observation pendant les opérations de secours devrait être incluse, conformément à l'amendement 79 de l'OACI.
ANNEXE 3, amendement 79, appendice 2; 1.3 «prévisions de conditions météorologiques significatives (SIGWX)», disposition 1.3.1.3	C	Dans la réglementation de l'UE, et compte tenu de l'applicabilité différée de l'amendement de l'OACI (4 novembre 2021), les centres mondiaux de prévisions de zone ne sont pas tenus de publier des prévisions SIGWX sous la forme d'un code IWXXM.	Il est prévu d'adopter la modification du règlement (UE) 2017/373 d'ici au T3 2021, date à laquelle l'obligation, pour les centres mondiaux de prévisions de zone, de publier des prévisions SIGWX sous la forme d'un code IWXXM devrait être incluse, conformément à l'amendement 79 de l'OACI.
ANNEXE 3, amendement 79, appendice 2; 2.1 «Utilisation des produits du système mondial de prévisions de zone (WAFS)», disposition 2.1.2	C	Cette disposition n'est pas transposée dans la réglementation de l'UE. En conséquence, et compte tenu de l'applicabilité différée de l'amendement de l'OACI (4 novembre 2021), il n'existe aucune obligation pour les centres météorologiques d'aérodrome de décoder les données IWXXM reçues des WAFC en diagrammes WAFS standard.	Le point MET.TR.215 du règlement d'exécution (UE) 2017/373 de la Commission n'est pas explicite en ce qui concerne l'utilisation des produits WAFS utilisés dans la préparation des informations météorologiques fournies pour la documentation de vol. Aucune modification du règlement (UE) 2017/373 n'est prévue à cet égard.
ANNEXE 3, amendement 79, appendice 2; 2.2 «Notification au WAFC concernant des écarts importants», disposition 2.2	C	Dans la réglementation de l'UE, et compte tenu de l'applicabilité différée de l'amendement de l'OACI (4 novembre 2021), il n'existe aucune exigence pour les centres météorologiques d'aérodrome d'utiliser les données IWXXM reçues du WAFC concerné pour notifier des écarts importants.	Il est prévu d'adopter la modification du règlement (UE) 2017/373 d'ici au T3 2021, date à laquelle l'obligation, pour les fournisseurs de services météorologiques (pas uniquement pour les centres météorologiques d'aérodrome), d'informer le WAFC concerné d'écarts importants lors de l'utilisation de données IWXXM devrait être incluse, conformément à

			l'amendement 79 de l'OACI.
ANNEXE 3, amendement 79, appendice 2; Tableau A2-1 «Modèle pour message d'avis de cendres volcaniques»	C	Dans la réglementation de l'UE, le modèle ne contient pas de dispositions concernant les références à «INCONNU» dans le cas de la section «État/région» du message d'avis. Les références à l'altitude «SFC» (surface) et «INCONNU» dans la section «Altitude du sommet» ne sont pas incluses. Les exemples et notes de bas de page relatifs aux cendres volcaniques «REMISES EN SUSPENSION» ne sont pas inclus.	Il est prévu d'adopter la modification du règlement (UE) 2017/373 d'ici au T3 2021, date à laquelle les dispositions concernant les références à «INCONNU» dans la section «État/région» et à l'altitude «SFC» (surface) et «INCONNU» dans la section «Altitude du sommet»; ainsi que les exemples comprenant les cendres volcaniques «REMISES EN SUSPENSION» seront inclus, conformément à l'amendement 79 de l'OACI.
ANNEXE 3, amendement 79, appendice 2; Exemple A2-1 «Modèle pour message d'avis de cendres volcaniques»	C	Dans la réglementation de l'UE, la modification du «numéro du volcan» dans l'exemple n'est pas incluse.	Il est prévu d'adopter la modification du règlement (UE) 2017/373 d'ici au T3 2021, date à laquelle la modification du «numéro du volcan» dans l'exemple devrait être incluse, conformément à l'amendement 79.

ANNEXE 3, amendement 79, appendice 2; Tableau A2-2 «Modèle pour message d'avis de cyclones tropicaux»	C	Dans la réglementation de l'UE, le modèle ne comprend pas: 1) les dispositions permettant d'inclure les variations d'intensité au moment de l'observation du cyclone tropical; 2) l'option «NÉANT» en ce qui concerne le cumulonimbus (CB) observé.	Il est prévu d'adopter la modification du règlement (UE) 2017/373 d'ici au T3 2021, date à laquelle les dispositions concernant la mention des variations d'intensité au moment de l'observation du cyclone tropical et l'ajout de l'option «NÉANT» en ce qui concerne le cumulonimbus (CB) observé devraient être incluses, conformément à l'amendement 79 de l'OACI.
ANNEXE 3, amendement 79, appendice 2; Exemple A2-2 «Modèle pour message d'avis de cyclones tropicaux»	C	Dans la réglementation de l'UE, l'exemple mis à jour n'inclut pas le point faisant état d'une variation d'intensité au moment de l'observation du cyclone tropical.	Il est prévu d'adopter la modification du règlement (UE) 2017/373 d'ici au T3 2021, date à laquelle le point faisant état d'une variation d'intensité au moment de l'observation du cyclone tropical devrait être inclus, conformément à l'amendement 79 de l'OACI.
ANNEXE 3, amendement 79, appendice 2; Tableau A2-3 «Modèle de message de renseignements consultatifs sur la météorologie de l'espace»	C	Dans la réglementation de l'UE, la fonction des centres de météorologie de l'espace — et donc le tableau A2-3 — n'est actuellement pas incluse.	L'AESA continuera de suivre l'évolution des dispositions en matière de météorologie de l'espace. À l'heure actuelle, il n'y a pas de calendrier prévu pour inclure la fonction des centres de météorologie de l'espace dans la réglementation de l'UE.
ANNEXE 3, amendement 79, appendice 3; Tableau A3-2 «Modèle de message de renseignements consultatifs pour METAR et SPECI»	C	Dans les règles de l'UE, l'utilisation de la barre oblique («/») en tant qu'indicateur de «données manquantes» n'est pas explicitement incluse.	Il est prévu d'adopter la modification du règlement (UE) 2017/373 d'ici au T3 2021, date à laquelle l'utilisation de la barre oblique («/») en tant qu'indicateur de «données manquantes» dans le contexte de l'UE aura été envisagée en vue d'une inclusion dans la réglementation de l'UE.

ANNEXE 3, amendement 79, appendice 4; 2.6 «Turbulence», disposition 2.6.2	C	Le chapitre 5 et l'appendice 4 de l'annexe 3 de l'OACI ne sont pas transposés dans le règlement de l'UE.	Les dispositions relatives aux rapports de turbulences en ce qui concerne le taux de dissipation des tourbillons de turbulence (EDR) seront couvertes par le règlement d'exécution (UE) nº 923/2012 de la Commission (SERA), qui traite des observations et des rapports des aéronefs par communication vocale dans le cadre du mandat de réglementation RMT.0476 (Mise à jour régulière des règles SERA). Les dispositions relatives à la communication par liaison de données seront également prises en considération dans le cadre du futur mandat relatif aux opérations de liaison de données.
ANNEXE 3, amendement 79, appendice 4; 2.6 «Turbulence», disposition 2.6.3	C	Le chapitre 5 et l'appendice 4 de l'annexe 3 de l'OACI ne sont pas transposés dans le règlement de l'UE.	Les dispositions relatives aux rapports de turbulences en ce qui concerne le taux de dissipation des tourbillons de turbulence (EDR) seront couvertes par le règlement d'exécution (UE) nº 923/2012 de la Commission (SERA), qui traite des observations et des rapports des aéronefs par communication vocale dans le cadre du mandat de réglementation RMT.0476 (Mise à jour régulière des règles SERA). Les dispositions relatives à la communication par liaison de données seront également prises en considération dans le cadre du futur mandat relatif aux opérations de liaison de données.

ANNEXE 3, amendement 79, appendice 4; Tableau A4-1 «Modèle pour comptes rendus en vol spéciaux (liaison descendante)»	C	Le chapitre 5 et l'appendice 4 de l'annexe 3 de l'OACI ne sont pas transposés dans le règlement de l'UE.	Les dispositions relatives à la déclaration des fortes tempêtes de poussière seront couvertes par le règlement d'exécution (UE) nº 923/2012 de la Commission (SERA), qui traite des observations et des rapports des aéronefs par communication vocale dans le cadre du mandat de réglementation RMT.0476 (Mise à jour régulière des règles SERA). Les dispositions relatives à la communication par liaison de données seront également prises en considération dans le cadre du futur mandat relatif à l'exploitation de services de liaison de données.
ANNEXE 3, amendement 79, appendice 5; 4.4 «Échange et diffusion des prévisions de zone pour les vols à basse altitude», nouvelle disposition 4.4.2	C	Dans la réglementation de l'UE, il n'est pas fait mention de la diffusion des prévisions de zone pour les vols à basse altitude aux systèmes de services fixes aéronautiques basés sur l'internet.	Il est prévu d'adopter la modification du règlement (UE) 2017/373 d'ici au T3 2021, date à laquelle la diffusion des prévisions de zone pour les vols à basse altitude aux systèmes de services fixes aéronautiques basés sur l'internet devrait être incluse, conformément à l'amendement 79 de l'OACI.
ANNEXE 3, amendement 79, appendice 6; 4.2 «Critères liés au phénomène, y compris dans les messages SIGMET et AIRMET et les comptes rendus en vol spéciaux (liaison montante)», nouvelle disposition 4.2.6	C	Les règles de l'UE prévoient des seuils plus bas, respectivement 0,7 et 0,4, pour les turbulences fortes et modérées.	Il est prévu d'adopter la modification du règlement (UE) 2017/373 d'ici au T3 2021, date à laquelle les seuils plus bas pour les turbulences fortes et modérées devraient être abaissés à 0,45 et 0,20, respectivement, conformément à l'amendement 79 de l'OACI.

ANNEXE 3, amendement 79, appendice 6; Tableau A6-1A «Modèle pour SIGMET et AIRMET»	C	Dans les règles de l'UE, la disposition concernant: 1) l'identification des nuages cumulonimbus (CB) en association avec la position prévue pour les cyclones tropicaux et les notes de bas de page y afférentes n'est pas incluse; et 2) la révision des notes de bas de page relatives au SIGMET concernant le nuage radioactif n'est pas incluse.	Il est prévu d'adopter la modification du règlement (UE) 2017/373 d'ici au T3 2021, date à laquelle la disposition concernant: 1) l'identification des nuages cumulonimbus (CB) en association avec la position prévue pour les cyclones tropicaux et les notes de bas de page y afférentes; et 2) la révision des notes de bas de page relatives au SIGMET concernant le nuage radioactif, devrait être incluse, conformément à l'amendement 79 de l'OACI.
ANNEXE 3, amendement 79, appendice 6; Tableau A6-1B «Modèle pour comptes rendus en vol spéciaux (liaison montante)»	C	Dans les règles de l'UE: 1) «forte tempête de poussière» (HVY DS) n'est pas incluse; et 2) l'insertion de «Observé» en ce qui concerne les termes «Emplacement» et «Niveau» n'est pas prévue.	Il est prévu d'adopter la modification du règlement (UE) 2017/373 d'ici au T3 2021, date à laquelle la pertinence des comptes rendus en vol spéciaux (liaison montante) dans le cadre des opérations de l'UE aura été envisagée en vue d'une inclusion dans le règlement (UE) 2017/373.
ANNEXE 3, amendement 79, appendice 6; Exemple A6-4 «Message SIGMET pour nuage radioactif»	C	Les règles de l'UE ne reprennent pas la formulation de l'OACI concernant le message SIGMET pour le nuage radioactif.	Il est prévu d'adopter la modification du règlement (UE) 2017/373 d'ici au T3 2021, date à laquelle la formulation de l'OACI concernant le message SIGMET pour le nuage radioactif devrait être incluse, conformément à l'amendement 79 de l'OACI.
ANNEXE 3, amendement 79, appendice 8; 2.2 «Format des informations sur les conditions météorologiques significatives», disposition 2.2.1	B	Les règles de l'UE n'établissent pas de distinction entre la préparation du vol et la replanification en vol à cet égard.	Aucune modification du règlement (UE) 2017/373 n'est prévue à cet égard.

ANNEXE 3, amendement 79, appendice 8; 2.2 «Format des informations sur les conditions météorologiques significatives», disposition 2.2.2	C	Dans les règles de l'UE, et compte tenu de l'applicabilité différée (4 novembre 2021), la recommandation selon laquelle les informations sur les conditions météorologiques significatives fournies par les WAFC devraient respecter le modèle IWXXM n'est pas incluse.	Il est prévu d'adopter la modification du règlement (UE) 2017/373 d'ici au T3 2021, date à laquelle, compte tenu de son applicabilité différée (4 novembre 2021), la recommandation selon laquelle les informations sur les conditions météorologiques significatives fournies par les WAFC devraient respecter le modèle IWXXM sera incluse, conformément à l'amendement 79 de l'OACI.

1.3. Amendements 44, 37 et 23 aux parties I, II et III, respectivement, de l'annexe 6 relative à l'exploitation technique des aéronefs

1.3.1. Description

L'amendement 44 de l'annexe 6, partie I, concerne les zones de conflit, l'exploitation tous temps, l'harmonisation des conditions d'autorisation, d'acceptation et d'agrément (AAA), les compartiments cargo, le dispositif avertisseur de proximité du sol (GPWS), les gilets de sauvetage, l'article 83 *bis*, les enregistreurs de vol, l'enregistrement des messages de communication par liaison de données et la localisation d'un aéronef en détresse.

L'amendement 37 de l'annexe 6, partie II, concerne l'exploitation tous temps, l'harmonisation des conditions d'autorisation, d'acceptation et d'agrément (AAA), l'article 83 *bis*, les enregistreurs de vol et l'enregistrement des messages de communication par liaison de données.

L'amendement 23 de l'annexe 6, partie III, concerne l'exploitation tous temps, l'harmonisation des conditions d'autorisation, d'acceptation et d'agrément (AAA), l'article 83 *bis*, l'élaboration d'un code de performance pour hélicoptère avec temps d'exposition, les enregistreurs de vol et l'enregistrement des messages de communication par liaison de données.

1.3.2. Dispositions applicables du droit de l'Union

Règlement (UE) nº 965/2012 de la Commission[5]

1.3.3. Tableau des différences à notifier pour l'amendement 44 à l'annexe 6, partie I

Disposition de	**Catégorie de**	**Description de la différence**	**Observations**

[5] JO L 296 du 25.10.2012, p. 1.

l'annexe	différence		
4.2.8.1.1	C	Partiellement mise en œuvre. Le CVS ne reçoit pas de crédits opérationnels. Le règlement (UE) nº965/2012 n'autorise actuellement les crédits opérationnels que pour les HUD et l'EVS.	
4.2.8.2	C	Partiellement mise en œuvre. Les éléments nouvellement introduits de la norme ne sont pas encore transposés dans les règles de l'UE.	
4.3.4.1.2	C	Partiellement mise en œuvre. Les règles de l'UE utilisent le concept d'ETOPS au lieu du concept EDTO.	Il est prévu que les normes EDTO soient transposées dans le règlement (UE) nº 965/2012 au moyen du mandat de réglementation RMT.0392.
4.7.2.1	C	Non mise en œuvre. Le règlement (UE) nº 965/2012 n'utilise pas le concept EDTO. Au lieu de cela, il utilise le concept ETOPS.	Il est prévu que les normes EDTO soient transposées dans le règlement (UE) nº 965/2012 au moyen du mandat de réglementation RMT.0392.
4.7.2.2	C	Non mise en œuvre. Le règlement (UE) nº 965/2012 n'utilise pas le concept EDTO. Au lieu de cela, il utilise le concept ETOPS.	Il est prévu que les normes EDTO soient transposées dans le règlement (UE) nº 965/2012 au moyen du mandat de réglementation RMT.0392.
4.7.2.3	C	Non mise en œuvre. Le règlement (UE) nº 965/2012 n'utilise pas le concept EDTO. Au lieu de cela, il utilise le concept ETOPS.	Il est prévu que les normes EDTO soient transposées dans le règlement (UE) nº 965/2012 au moyen du mandat de réglementation RMT.0392.
4.7.2.4	C	Non mise en œuvre. Le règlement (UE) nº 965/2012 n'utilise pas le concept EDTO. Au lieu de cela, il utilise le concept ETOPS.	Il est prévu que les normes EDTO soient transposées dans le règlement (UE) nº 965/2012 au moyen du mandat de réglementation RMT.0392.

4.7.2.6	C	Non mise en œuvre. Le règlement (UE) nº 965/2012 n'utilise pas le concept EDTO. Au lieu de cela, il utilise le concept ETOPS.	Il est prévu que les normes EDTO soient transposées dans le règlement (UE) nº 965/2012 au moyen du mandat de réglementation RMT.0392.
6.1.5.1	C	Non mise en œuvre.	
6.1.5.2	C	Non mise en œuvre.	
6.1.5.3	C	Non mise en œuvre.	
6.1.5.4 Recommandation	C	Non mise en œuvre.	
6.3.3.1.1	A	Plus rigoureuse. Le point CAT.IDE.A.195 a) du règlement (UE) nº 965/2012 exige l'enregistrement des liaisons de données pour les avions dont le certificat individuel de navigabilité a été délivré à partir du 8 avril 2014	
6.3.3.1.2	C	Non mise en œuvre. Le point CAT.IDE.A.195 a) du règlement (UE) nº 965/2012 ne s'applique qu'aux avions dont le premier certificat individuel de navigabilité a été délivré à partir du 8 avril 2014. La mise en conformité de l'enregistreur des liaisons de données n'est pas exigée.	
6.3.3.1.3 Recommandation	C	Non mise en œuvre.	

6.18.1	C	Partiellement mise en œuvre. Le point CAT.GEN.MPA.210 du règlement (UE) nº (UE) 965/2012 ne s'applique pas aux avions dont la MCTOM est inférieure à 45 500 kg et la MOPSC inférieure à 19 kg. En outre, le point CAT.GEN.MPA.210 ne s'applique qu'aux avions dont le certificat individuel de navigabilité est délivré à partir du 1er janvier 2023.	
6.18.2 Recommandation	C	Non mise en œuvre.	
Appendice 8 1.6	C	Non mise en œuvre. Si un ADRS est utilisé, il n'existe actuellement aucune exigence de l'UE concernant la fiabilité de sa source d'alimentation.	La différence doit être notifiée par rapport à la norme 6.3.1.1.1.
Appendice 10	C	Non mise en œuvre	

1.1.4. Tableau des différences à notifier pour l'amendement 37 à l'annexe 6, partie II

Disposition de l'annexe	**Catégorie de différence**	**Description de la différence**	**Observations**
2.2.2.2.1.1	C	Partiellement mise en œuvre. Le CVS ne reçoit pas de crédits opérationnels. À l'heure actuelle, le règlement (UE) nº 965/2012 n'autorise les crédits opérationnels que pour les HUD et l'EVS.	
2.4.16.2.1	C	Partiellement mise en œuvre.	La partie NCO ne comporte pas d'exigence d'emport d'enregistreur de vol.
2.4.18.1	C	Non mise en œuvre.	
2.4.18.2	C	Non mise en œuvre.	

2.4.18.3	C	Non mise en œuvre.	
2.4.18.4	C	Non mise en œuvre.	
Appendice 2.5	C	Non mise en œuvre.	

1.1.5. Tableau des différences à notifier pour l'amendement 23 à l'annexe 6, partie III

Disposition de l'annexe	**Catégorie de différence**	**Description de la différence**	**Observations**
2.2.8.1.1	C	Partiellement mise en œuvre. Le CVS ne reçoit pas de crédits opérationnels. À l'heure actuelle, le règlement (UE) nº 965/2012 n'autorise les crédits opérationnels que pour les HUD et l'EVS.	
2.2.8.2	C	Partiellement mises en œuvre Les éléments nouvellement introduits de la norme ne sont pas encore transposés dans les règles de l'UE.	
4.1.5.1	C	Non mise en œuvre	
4.1.5.2	C	Non mise en œuvre	
4.1.5.3	C	Non mise en œuvre	
4.1.5.4	C	Non mise en œuvre	
4.3.3.1.2	C	Non mise en œuvre	
4.3.3.1.2.4	C	Non mise en œuvre	
4.7.3.1.1.1	C	Non mise en œuvre	
4.13.1	C	Non mise en œuvre	
4.13.2	C	Non mise en œuvre	
4.13.3	C	Non mise en œuvre	
4.13.4	C	Non mise en œuvre	

Appendice 4 1.6	C	Non mise en œuvre. Si un ADRS est utilisé, il n'existe actuellement aucune exigence de l'UE concernant la fiabilité de sa source d'alimentation.	La différence devrait être indiquée par rapport à la norme 4.3.1.1.4
Appendice 6	C	Non mise en œuvre	

1.4. Amendement 92 à l'annexe 10 relative aux télécommunications aéronautiques, volume I et volume II

1.4.1. Description

Volume I: L'amendement, décidé lors de la quatrième et cinquième réunion du groupe d'experts sur les systèmes de navigation (NSP/4 et 5), concerne le système mondial de navigation par satellite (GNSS) et les aides conventionnelles à la navigation. L'amendement porte sur: a) les catégories de performance des installations du système d'atterrissage aux instruments (ILS); b) la communication d'informations sur l'état opérationnel des services de radionavigation; c) la mise à jour des dispositions relatives au système de renforcement satellitaire (SBAS) en vue d'introduire de nouveaux fournisseurs de services SBAS, un nouvel identifiant normalisé de temps universel coordonné (UTC) et de nouvelles exigences en matière de surveillance des données du système mondial de localisation (GPS); d) les dispositions visant à garantir la compatibilité du système de renforcement au sol (GBAS) pour la diffusion de données (VDB) à très haute fréquence (VHF) avec l'ILS et le radiophare omnidirectionnel VHF (VOR); e) la clarification et la correction des dispositions relatives au GBAS; et f) des orientations supplémentaires concernant les limites d'alerte relatives à l'intégrité du GNSS.

Volume II: L'amendement a trait au modèle d'échange d'informations météorologiques de l'OACI (IWXXM), au réseau du service fixe des télécommunications aéronautiques (RSFTA) et au service fixe aéronautique (SFA).

1.4.2. Dispositions applicables du droit de l'Union

Règlement d'exécution (UE) 2017/373 de la Commission[6]

1.4.3. Tableau des différences à notifier pour l'amendement 92 à l'annexe 10, volume I

Disposition de l'annexe	**Catégorie de différence**	**Description de la différence**	**Observations**
Annexe 10, volume I, Amendement 92	C	Le règlement (UE) 2017/373 renvoie à l'annexe 10 de l'OACI, Volume I, jusqu'à l'amendement 89 inclus uniquement.	La conformité sera assurée lors de la modification du point CNS.TR.100 du règlement (UE) 2017/373 au titre du mandat de réglementation RMT.0719 «Mise à jour régulière des règles ATM/ANS (IR/AMC/GM)» conformément au calendrier détaillé dans

[6] JO L 62 du 8.3.2017, p. 1.

			l'EPAS réel.

1.1.0.

1.1.4. Tableau des différences à notifier pour l'amendement 92 à l'annexe 10, volume II

Disposition de l'annexe	**Catégorie de différence**	**Description de la différence**	**Observations**
Annexe 10, volume II, amendement 92, chapitre 4, point 4.3	C	Le règlement (UE) 2017/373 renvoie à l'annexe 10 de l'OACI, Volume I, jusqu'à l'amendement 89 inclus uniquement.	La conformité sera assurée lors de la modification du point CNS.TR.100 du règlement (UE) 2017/373 au titre du mandat de réglementation RMT.0719 «Mise à jour régulière des règles ATM/ANS (IR/AMC/GM)» conformément au calendrier détaillé dans l'EPAS réel.

1.5. Amendement 52 à l'annexe 11 relative aux services de la circulation aérienne

1.5.1. Description

Les amendements concernent la planification des mesures d'exception en rapport avec des zones de conflit. Ils s'inspirent des recommandations de sécurité émises par le Bureau néerlandais de la sécurité à la suite de l'accident du vol 17 de Malaysian Airlines (MH17) et des recommandations du groupe de travail sur les risques que présentent les zones de conflit pour l'aviation civile (TF RCZ) (C-DEC 203/1). L'amendement concerne également les amendements sous la forme d'une nouvelle disposition relative au collationnement par les conducteurs de véhicules opérationnels.

1.5.2. Dispositions applicables du droit de l'Union

Règlement d'exécution (UE) 2017/373 de la Commission[7]

Règlement d'exécution (UE) 2020/469 de la Commission[8]

Règlement (UE) nº 139/2014 de la Commission[9]

Règlement d'exécution (UE) nº 923/2012 de la Commission[10]

[7] JO L 62 du 8.3.2017, p. 1.
[8] JO L 104 du 3.4.2020, p. 1.
[9] JO L 44 du 14.2.2020, p. 1.
[10] JO L 281 du 13.10.2012, p. 1.

1.5.3. Tableau des différences à notifier pour l'amendement 52 à l'annexe 11

Disposition de l'annexe	**Catégorie de différence**	**Description de la différence**	**Observations**
Annexe 11, Amendement 52, chapitre 2.19, point 2.19.3	C	Les règles de l'UE ne prévoient pas d'obligation pour l'autorité compétente des services de la circulation aérienne de veiller à la réalisation d'une évaluation des risques en matière de sécurité et à la mise en œuvre de mesures appropriées d'atténuation des risques.	Il est prévu de modifier le règlement (UE) 2017/373 dans le cadre du mandat de réglementation RMT.0719 «Mise à jour régulière des règles relatives à la gestion du trafic aérien/aux services de navigation aérienne», le calendrier pouvant être consulté dans le plan européen pour la sécurité aérienne (EPAS).
Annexe 11, Amendement 52, chapitre 2.19, point 2.19.3.1	C	Les règles de l'UE ne prévoient pas d'obligation pour l'État membre d'établir des procédures pour faciliter la prise en compte de tous les facteurs importants pour la sécurité dans l'évaluation des risques pour la sécurité.	Il est prévu de modifier le règlement (UE) 2017/373 dans le cadre du mandat de réglementation RMT.0719 «Mise à jour régulière des règles relatives à la gestion du trafic aérien/aux services de navigation aérienne», le calendrier pouvant être consulté dans le plan européen pour la sécurité aérienne (EPAS).

Annexe 11, Amendement 52, chapitre 3, point 3.7.3.3	A	La proposition de modification du règlement (UE) nº 139/2014, qui devrait être publiée d'ici la fin 2020, contient les dispositions suivantes: *«3) Les conducteurs des véhicules équipés d'un équipement radio qui circulent ou sont destinés à circuler sur l'aire de manœuvre collationnent à l'intention du personnel des services de la circulation aérienne les parties des instructions relatives à la sécurité qui sont communiquées en phonie. Les instructions relatives à la pénétration, à l'attente en retrait, à la traversée ou à l'évolution sur une piste, une voie de circulation ou une bande de piste doivent toujours faire l'objet d'un collationnement;* *4) ils collationnent à l'intention du personnel des services de la circulation aérienne les instructions autres que celles visées au point 3 ou en accusent réception afin d'indiquer clairement qu'elles ont été comprises et qu'elles seront respectées.»* <u>Le texte de l'OACI</u>: Les véhicules qui circulent ou sont destinés à circuler sur l'aire de manœuvre collationnent à l'intention du contrôleur de la circulation aérienne les parties des instructions relatives à la sécurité qui sont communiquées en phonie, par exemple les instructions relatives à la pénétration, à l'attente en retrait, à la traversée ou à l'évolution sur une piste ou une voie de	Le règlement de l'UE devrait être plus exigeant car on considère que les exigences relatives aux conducteurs de véhicules devraient être aussi précises que celles applicables à l'équipage de conduite. Les exigences correspondantes du règlement (UE) nº 139/2014 peuvent être reprises dans le règlement (UE) nº 923/2012 au point SERA.8015 e), au moyen du mandat de réglementation RMT.0476 «Mise à jour régulière de la règle SERA (IR/AMC/GM)» et devraient entrer en vigueur au T4 2023.

		circulation.	

Annexe 11, Amendement 52, chapitre 3, point 3.7.3.4	C	Les règles de l'UE ne prévoient pas l'obligation pour le contrôleur d'écouter le collationnement du conducteur du véhicule.	Il est envisagé de modifier le règlement (UE) nº 923/2012 dans le cadre du mandat de réglementation RMT.0476 «Mise à jour régulière de la règle SERA (IR/AMC/GM)» et la modification devrait entrer en vigueur au T4 2023, date à laquelle l'obligation pour le contrôleur d'écouter le collationnement du conducteur du véhicule sera conforme à l'amendement 52.

1.6. Amendements 15 et 9 à l'annexe 14 relative aux aérodromes, volume I et volume II

1.6.1. Description

Volume I: L'amendement porte sur la conception et l'exploitation des aérodromes ainsi que sur les aides visuelles à la navigation.

Volume II: L'amendement concerne les modifications des spécifications de conception et d'exploitation des aérodromes découlant de la troisième réunion du Groupe d'experts sur la conception et l'exploitation des aérodromes (ADOP/3) et de la huitième réunion du Groupe d'étude PANS-Aérodrome (PASG/8).

1.6.2. Dispositions applicables du droit de l'Union

Volume I: Règlement (UE) nº 139/2014 de la Commission[11] et règlement d'exécution (UE) 2017/373 de la Commission[12]

Volume II: Règlement (UE) nº 139/2014 de la Commission[13]

1.6.3. Tableau des différences à notifier pour l'amendement 15 à l'annexe 14, volume I

Disposition de l'annexe	**Catégorie de différence**	**Description de la différence**	**Observations**
1.1.7. Installation d'objets sur les bandes de piste	A	Les spécifications de certification contiennent des valeurs plus élevées pour certains types de piste	Il est prévu d'adopter cette disposition d'ici au T3 2021.
3.6.3 Largeur des prolongements dégagés	A	La spécification de certification actuelle contient une valeur plus élevée pour certains types de pistes.	L'AESA examinera plus avant la nécessité de modifier la spécification de certification.

[11] JO L 44 du 14.2.2020, p. 1.
[12] JO L 62 du 8.3.2017, p. 1.
[13] JO L 44 du 14.2.2020, p. 1.

3.12.6 Plate-forme d'attente de circulation, point d'attente avant piste, point d'attente intermédiaire et points d'attente sur voie	B	La spécification de certification actuelle ne clarifie pas l'intention de la spécification en ce qui concerne la surface de transition interne.	Il est prévu d'adopter cette disposition d'ici au T3 2021.
3.12.8 Plate-forme d'attente de circulation, point d'attente avant piste, point d'attente intermédiaire et points d'attente sur voie	C	La disposition a été transposée en tant que document d'orientation (GM).	Cette disposition devrait être adoptée d'ici au T3 2021.
5.3.23.4 Feux de protection de piste	C	Les spécifications de certification actuelles ne concernent pas cette disposition.	Il est prévu d'adopter cette disposition d'ici au T3 2021.
5.3.23.5 Emplacement des feux de protection de piste	C	Les spécifications de certification actuelles ne concernent pas cette disposition.	Il est prévu d'adopter cette disposition d'ici au T3 2021.
5.3.23.6 Emplacement des feux de protection de piste	C	Les spécifications de certification actuelles ne concernent pas cette disposition.	Il est prévu d'adopter cette disposition d'ici au T3 2021.
5.3.23.10 Caractéristiques des feux de protection de piste	B	La spécification de certification actuelle traite cette disposition de manière différente.	Il est prévu d'adopter cette disposition d'ici au T3 2021.
5.3.29.3 Emplacement de la barre d'entrée interdite	C	Les spécifications de certification actuelles ne comprennent pas cette disposition.	Il est prévu d'adopter cette disposition d'ici au T3 2021.
5.3.29.8 Caractéristiques de la barre d'entrée interdite	B	Les spécifications de certification actuelles traitent cette disposition de manière différente.	Il est prévu d'adopter cette disposition d'ici au T3 2021.

5.4.1 Tableau 5-5	A	La spécification actuelle prévoit une hauteur de façade des panneaux plus importante.	Il est prévu de maintenir cette disposition.
5.4.3.35 Panneaux d'indication	C	La spécification de certification actuelle ne comprend pas intégralement cette disposition.	Il est prévu d'adopter cette disposition d'ici au T3 2021.
5.4.3.37 Panneaux d'indication	C	La spécification de certification actuelle ne comprend pas intégralement cette disposition.	Il est prévu d'adopter cette disposition d'ici au T3 2021.
5.4.3.39	C	La spécification de certification actuelle ne comprend pas intégralement cette disposition.	Il est prévu d'adopter cette disposition d'ici au T3 2021.
9.9.5	A	La spécification de certification actuelle est plus stricte en ce qui concerne l'installation d'objets pour certains types de piste.	Il est prévu d'adopter cette disposition d'ici au T3 2021.

1.1.4. Tableau des différences à notifier pour l'amendement 9 à l'annexe 14, volume II

Disposition de l'annexe	**Catégorie de différence**	**Description de la différence**	**Observations**
1.1 Définition de D théorique	C	La définition n'est pas couverte par les dispositions actuelles. De plus, elle ne s'applique qu'aux hélistations VFR situées sur les aérodromes relevant du champ d'application du règlement (UE) nº 139/2014.	La spécification sera examinée dans le cadre d'activités de réglementation futures.
1.1 Définition de la valeur D	C	La définition n'est pas couverte par les dispositions actuelles. De plus, elle ne s'applique qu'aux hélistations VFR situées sur les aérodromes relevant du champ d'application du règlement (UE) nº 139/2014.	La spécification sera examinée dans le cadre d'activités de réglementation futures.

1.1 Définition de la surface portante dynamique	C	La définition actuelle est liée à la prise de contact d'urgence et non au mouvement de l'hélicoptère. De plus, elle ne s'applique qu'aux hélistations VFR situées sur les aérodromes relevant du champ d'application du règlement (UE) nº 139/2014.	La spécification sera examinée dans le cadre d'activités de réglementation futures.
1.1 Définition de «allongée»	C	La définition n'est pas couverte par les dispositions actuelles. De plus, elle ne s'applique qu'aux hélistations VFR situées sur les aérodromes relevant du champ d'application du règlement (UE) nº 139/2014.	La spécification sera examinée dans le cadre d'activités de réglementation futures.
1.1 Définition du poste de stationnement d'hélicoptère	C	La définition actuelle ne recouvre pas toutes les fonctions couvertes par la nouvelle définition du poste de stationnement d'hélicoptère. De plus, elle ne s'applique qu'aux hélistations VFR situées sur les aérodromes relevant du champ d'application du règlement (UE) nº 139/2014.	La spécification sera examinée dans le cadre d'activités de réglementation futures.
1.1 Définition de la voie de circulation pour hélicoptères	C	Le nouveau contenu de la définition n'est pas couvert par les dispositions actuelles. De plus, la définition ne s'applique qu'aux hélistations VFR situées sur les aérodromes relevant du champ d'application du règlement (UE) nº 139/2014.	La spécification sera examinée dans le cadre d'activités de réglementation futures.
1.1 Définition de l'itinéraire de circulation pour hélicoptères	C	La définition n'est pas couverte par les dispositions actuelles. De plus, elle ne s'applique qu'aux hélistations VFR situées sur les aérodromes relevant du champ d'application du règlement (UE) nº 139/2014.	La spécification sera examinée dans le cadre d'activités de réglementation futures.

1.1 Définition de l'aire de protection	C	La définition actuelle couvre également l'itinéraire de circulation. De plus, elle ne s'applique qu'aux hélistations VFR situées sur les aérodromes relevant du champ d'application du règlement (UE) nº 139/2014.	La spécification sera examinée dans le cadre d'activités de réglementation futures.
1.1 Définition du cercle de positionnement de prise de contact (TDPC)	C	La définition n'est pas couverte par les dispositions actuelles. De plus, elle ne s'applique qu'aux hélistations VFR situées sur les aérodromes relevant du champ d'application du règlement (UE) nº 139/2014.	La spécification sera examinée dans le cadre d'activités de réglementation futures.
1.1 Définition de la marque de positionnement de prise de contact (TDPM)	C	La définition n'est pas couverte par les dispositions actuelles. De plus, elle ne s'applique qu'aux hélistations VFR situées sur les aérodromes relevant du champ d'application du règlement (UE) nº 139/2014.	La spécification sera examinée dans le cadre d'activités de réglementation futures.
2.4.1 Dimensions des hélistations et renseignements connexes	C	La spécification n'a pas été transposée.	La spécification sera examinée ultérieurement dans le cadre du mandat de réglementation RMT.0722, d'ici au T4 2023.
2.4.3 Dimensions des hélistations et renseignements connexes	C	La spécification n'a pas été transposée.	La spécification sera examinée ultérieurement dans le cadre du mandat de réglementation RMT.0722, d'ici au T4 2023.
2.7.1 Sauvetage et lutte contre l'incendie (informations concernant le niveau de protection)	C	Les spécifications pertinentes applicables également aux aérodromes ont été transposées en tant que documents d'orientation.	La spécification sera examinée ultérieurement dans le cadre du mandat de réglementation RMT.0722, d'ici au T4 2023.
2.7.2 Sauvetage et lutte contre l'incendie (catégorie)	C	Les spécifications pertinentes applicables aux aérodromes ont été transposées en tant que documents d'orientation.	La spécification sera examinée ultérieurement dans le cadre du mandat de réglementation RMT.0722, d'ici au T4 2023.

2.7.3 Sauvetage et lutte contre l'incendie (promulgation de modifications concernant le niveau de protection)	C	Les spécifications pertinentes applicables également aux aérodromes ont été transposées en tant que documents d'orientation.	La spécification sera examinée ultérieurement dans le cadre du mandat de réglementation RMT.0722, d'ici au T4 2023.
2.7.4 Sauvetage et lutte contre l'incendie (nouvelle catégorie)	C	Les spécifications pertinentes applicables également aux aérodromes ont été transposées en tant que documents d'orientation.	La spécification sera examinée ultérieurement dans le cadre du mandat de réglementation RMT.0722, d'ici au T4 2023.
3.1.1 Aires d'approche finale et de décollage (FATO)	C	Les dispositions actuelles traitent les FATO de manière différente. De plus, les dispositions actuelles ne s'appliquent qu'aux hélistations VFR situées sur les aérodromes relevant du champ d'application du règlement (UE) nº 139/2014.	La spécification sera examinée dans le cadre d'activités de réglementation futures.
3.1.2 Aménagement de FATO	C	Les dispositions actuelles ne prévoient pas qu'une FATO ne doit pas nécessairement être solide. De plus, les dispositions actuelles ne s'appliquent qu'aux hélistations VFR situées sur les aérodromes relevant du champ d'application du règlement (UE) nº 139/2014.	La spécification sera examinée dans le cadre d'activités de réglementation futures.
3.1.3 Dimensions des FATO	C	Les dispositions actuelles définissent les dimensions des FATO de manière différente. De plus, les dispositions actuelles ne s'appliquent qu'aux hélistations VFR situées sur les aérodromes relevant du champ d'application du règlement (UE) nº 139/2014.	La spécification sera examinée dans le cadre d'activités de réglementation futures.

3.1.5 Pente d'une FATO solide	C	Les dispositions actuelles définissent les pentes de manière différente. De plus, les dispositions actuelles ne s'appliquent qu'aux hélistations VFR situées sur les aérodromes relevant du champ d'application du règlement (UE) nº 139/2014.	La spécification sera examinée dans le cadre d'activités de réglementation futures.
3.1.8 Aires de sécurité des FATO	C	Les dispositions actuelles traitent les caractéristiques de l'aire de sécurité de manière différente. De plus, les dispositions actuelles ne s'appliquent qu'aux hélistations VFR situées sur les aérodromes relevant du champ d'application du règlement (UE) nº 139/2014.	La spécification sera examinée dans le cadre d'activités de réglementation futures.
3.1.9 Dimensions de l'aire de sécurité des FATO	C	Les dispositions actuelles traitent les dimensions de l'aire de sécurité de manière différente. De plus, les dispositions actuelles ne s'appliquent qu'aux hélistations VFR situées sur les aérodromes relevant du champ d'application du règlement (UE) nº 139/2014.	La spécification sera examinée dans le cadre d'activités de réglementation futures.
3.1.11 Objets dans l'aire de sécurité des FATO	C	Les dispositions actuelles traitent la présence d'objets dans l'aire de sécurité de manière différente. De plus, les dispositions actuelles ne s'appliquent qu'aux hélistations VFR situées sur les aérodromes relevant du champ d'application du règlement (UE) nº 139/2014.	La spécification sera examinée dans le cadre d'activités de réglementation futures.

3.1.13 Aménagement de pente latérale protégée	C	Les dispositions actuelles traitent la présence d'objets dans l'aire de sécurité de manière différente. De plus, les dispositions actuelles ne s'appliquent qu'aux hélistations VFR situées sur les aérodromes relevant du champ d'application du règlement (UE) nº 139/2014.	La spécification sera examinée dans le cadre d'activités de réglementation futures.
3.1.14 Aménagement de pente latérale protégée	C	Les dispositions actuelles traitent la présence d'objets dans l'aire de sécurité de manière différente. De plus, les dispositions actuelles ne s'appliquent qu'aux hélistations VFR situées sur les aérodromes relevant du champ d'application du règlement (UE) nº 139/2014.	La spécification sera examinée dans le cadre d'activités de réglementation futures.
3.1.15 Obstacles sur la surface d'une pente latérale protégée	C	La spécification existante prévoit la possibilité de pénétration de la surface dans certaines conditions. De plus, la disposition actuelle ne s'applique qu'aux hélistations VFR situées sur les aérodromes relevant du champ d'application du règlement (UE) nº 139/2014.	La spécification sera examinée dans le cadre d'activités de réglementation futures.
3.1.16 Prolongement dégagé pour hélicoptères	C	Les dispositions actuelles ne comprennent pas cette spécification. De plus, les dispositions actuelles ne s'appliquent qu'aux hélistations VFR situées sur les aérodromes relevant du champ d'application du règlement (UE) nº 139/2014.	La spécification sera examinée dans le cadre d'activités de réglementation futures.
3.1.19 Largeur des prolongements dégagés pour hélicoptères	C	La disposition actuelle comporte une pente unique. De plus, la disposition actuelle ne s'applique qu'aux hélistations VFR situées sur les aérodromes relevant du champ d'application du règlement (UE) nº 139/2014.	La spécification sera examinée dans le cadre d'activités de réglementation futures.

3.1.21 Aires de prise de contact et d'envol (TLOF)	C	Les dispositions actuelles ne comprennent pas cette spécification. De plus, les dispositions actuelles ne s'appliquent qu'aux hélistations VFR situées sur les aérodromes relevant du champ d'application du règlement (UE) nº 139/2014.	La spécification sera examinée dans le cadre d'activités de réglementation futures.
3.1.24 Dimensions d'une TLOF	C	Les dispositions actuelles ne comprennent pas cette spécification. De plus, les dispositions actuelles ne s'appliquent qu'aux hélistations VFR situées sur les aérodromes relevant du champ d'application du règlement (UE) nº 139/2014.	La spécification sera examinée dans le cadre d'activités de réglementation futures.
3.1.26 Pentes d'une TLOF	A	La spécification actuelle contient des caractéristiques plus strictes concernant les pentes. De plus, la disposition actuelle ne s'applique qu'aux hélistations VFR situées sur les aérodromes relevant du champ d'application du règlement (UE) nº 139/2014.	La spécification sera examinée dans le cadre d'activités de réglementation futures.
3.1.27 TLOF au sein d'une FATO	C	Les dispositions actuelles ne comprennent pas cette spécification. De plus, les dispositions actuelles ne s'appliquent qu'aux hélistations VFR situées sur les aérodromes relevant du champ d'application du règlement (UE) nº 139/2014.	La spécification sera examinée dans le cadre d'activités de réglementation futures.
3.1.28 TLOF sur un poste de stationnement d'hélicoptère	C	Les dispositions actuelles ne comprennent pas cette spécification. De plus, les dispositions actuelles ne s'appliquent qu'aux hélistations VFR situées sur les aérodromes relevant du champ d'application du règlement (UE) nº 139/2014.	La spécification sera examinée dans le cadre d'activités de réglementation futures.

3.1.29 Marques de TLOF	C	Les dispositions actuelles ne comprennent pas cette spécification. De plus, les dispositions actuelles ne s'appliquent qu'aux hélistations VFR situées sur les aérodromes relevant du champ d'application du règlement (UE) nº 139/2014.	La spécification sera examinée dans le cadre d'activités de réglementation futures.
3.1.30 TDPM dans une FATO/TLOF	C	Les dispositions actuelles ne comprennent pas cette spécification. De plus, les dispositions actuelles ne s'appliquent qu'aux hélistations VFR situées sur les aérodromes relevant du champ d'application du règlement (UE) nº 139/2014.	La spécification sera examinée dans le cadre d'activités de réglementation futures.
3.1.31 TDPM de rechange	C	Les dispositions actuelles ne comprennent pas cette spécification. De plus, les dispositions actuelles ne s'appliquent qu'aux hélistations VFR situées sur les aérodromes relevant du champ d'application du règlement (UE) nº 139/2014.	La spécification sera examinée dans le cadre d'activités de réglementation futures.
3.1.33 Voies de circulation pour hélicoptères	C	Les dispositions actuelles ne comprennent pas cette spécification. De plus, les dispositions actuelles ne s'appliquent qu'aux hélistations VFR situées sur les aérodromes relevant du champ d'application du règlement (UE) nº 139/2014.	La spécification sera examinée dans le cadre d'activités de réglementation futures.
3.1.34 Largeur des voies de circulation pour hélicoptères	C	Les dispositions actuelles ne comprennent pas cette spécification. De plus, les dispositions actuelles ne s'appliquent qu'aux hélistations VFR situées sur les aérodromes relevant du champ d'application du règlement (UE) nº 139/2014.	La spécification sera examinée dans le cadre d'activités de réglementation futures.

3.1.35 Pente transversale des voies de circulation pour hélicoptères	C	Les dispositions actuelles ne comprennent pas cette spécification. De plus, les dispositions actuelles ne s'appliquent qu'aux hélistations VFR situées sur les aérodromes relevant du champ d'application du règlement (UE) nº 139/2014.	La spécification sera examinée dans le cadre d'activités de réglementation futures.
3.1.36 Itinéraire de circulation pour hélicoptères	C	Les dispositions actuelles ne comprennent pas cette spécification. De plus, les dispositions actuelles ne s'appliquent qu'aux hélistations VFR situées sur les aérodromes relevant du champ d'application du règlement (UE) nº 139/2014.	La spécification sera examinée dans le cadre d'activités de réglementation futures.
3.1.38 Pente des itinéraires de circulation pour hélicoptères	C	Les dispositions actuelles ne comprennent pas cette spécification. De plus, les dispositions actuelles ne s'appliquent qu'aux hélistations VFR situées sur les aérodromes relevant du champ d'application du règlement (UE) nº 139/2014.	La spécification sera examinée dans le cadre d'activités de réglementation futures.
3.1.42 Itinéraires de circulation en vol rasant pour hélicoptères	C	Les dispositions actuelles ne comprennent pas cette spécification. De plus, les dispositions actuelles ne s'appliquent qu'aux hélistations VFR situées sur les aérodromes relevant du champ d'application du règlement (UE) nº 139/2014.	La spécification sera examinée dans le cadre d'activités de réglementation futures.
3.1.44 Postes de stationnement d'hélicoptère	C	Les dispositions actuelles traitent les caractéristiques des postes de stationnement de manière différente. De plus, les dispositions actuelles ne s'appliquent qu'aux hélistations VFR situées sur les aérodromes relevant du champ d'application du règlement (UE) nº 139/2014.	La spécification sera examinée dans le cadre d'activités de réglementation futures.

3.1.45 Dimensions des postes de stationnement d'hélicoptère	C	Les dispositions actuelles traitent les caractéristiques des postes de stationnement de manière différente. De plus, les dispositions actuelles ne s'appliquent qu'aux hélistations VFR situées sur les aérodromes relevant du champ d'application du règlement (UE) nº 139/2014.	La spécification sera examinée dans le cadre d'activités de réglementation futures.
3.1.46 Pente des postes de stationnement d'hélicoptère	C	Les dispositions actuelles traitent les caractéristiques des postes de stationnement de manière différente. De plus, les dispositions actuelles ne s'appliquent qu'aux hélistations VFR situées sur les aérodromes relevant du champ d'application du règlement (UE) nº 139/2014.	La spécification sera examinée dans le cadre d'activités de réglementation futures.
3.1.47 Marques des postes de stationnement d'hélicoptère	C	Les spécifications actuelles permettent de ne pas apposer de marques de poste de stationnement. De plus, les dispositions actuelles ne s'appliquent qu'aux hélistations VFR situées sur les aérodromes relevant du champ d'application du règlement (UE) nº 139/2014.	La spécification sera examinée dans le cadre d'activités de réglementation futures.
3.1.52 Aire de protection des postes de stationnement utilisés pour des opérations non simultanées	C	Les dispositions actuelles ne comprennent pas cette spécification. De plus, les dispositions actuelles ne s'appliquent qu'aux hélistations VFR situées sur les aérodromes relevant du champ d'application du règlement (UE) nº 139/2014.	La spécification sera examinée dans le cadre d'activités de réglementation futures.

3.1.55 Pente d'une aire de protection solide	C	Les dispositions actuelles ne comprennent pas cette spécification. De plus, les dispositions actuelles ne s'appliquent qu'aux hélistations VFR situées sur les aérodromes relevant du champ d'application du règlement (UE) nº 139/2014.	La spécification sera examinée dans le cadre d'activités de réglementation futures.
4.2.7 Surface d'approche et de montée au décollage pour les hélistations en surface	C	Les spécifications ne couvrent pas la disponibilité d'au moins une pente latérale protégée. De plus, les dispositions actuelles ne s'appliquent qu'aux hélistations VFR situées sur les aérodromes relevant du champ d'application du règlement (UE) nº 139/2014.	La spécification sera examinée dans le cadre d'activités de réglementation futures.
5.2.2 Marque distinctive d'hélistation (note, mais une nouvelle figure 5-1A est introduite)	C	Les dispositions actuelles ne comprennent pas cette spécification. De plus, les dispositions actuelles ne s'appliquent qu'aux hélistations VFR situées sur les aérodromes relevant du champ d'application du règlement (UE) nº 139/2014.	La spécification sera examinée dans le cadre d'activités de réglementation futures.
5.2.7.4 Caractéristiques de la marque de point cible	C	Les dispositions actuelles précisent que la couleur applicable est le blanc et n'exigent pas que la couleur de la marque contraste avec le fond. De plus, les dispositions actuelles ne s'appliquent qu'aux hélistations VFR situées sur les aérodromes relevant du champ d'application du règlement (UE) nº 139/2014.	La spécification sera examinée dans le cadre d'activités de réglementation futures.

5.2.9.1 Apposition d'une TDPM	C	La disposition actuelle définit l'apposition de la TDPM d'une manière plus normative et conditionnelle. De plus, la disposition actuelle ne s'applique qu'aux hélistations VFR situées sur les aérodromes relevant du champ d'application du règlement (UE) nº 139/2014.	La spécification sera examinée dans le cadre d'activités de réglementation futures.
5.2.9.2 Caractéristiques de la TDPM	C	Les dispositions actuelles ne comprennent pas ces spécifications. De plus, les dispositions actuelles ne s'appliquent qu'aux hélistations VFR situées sur les aérodromes relevant du champ d'application du règlement (UE) nº 139/2014.	La spécification sera examinée dans le cadre d'activités de réglementation futures.
5.2.9.3 Emplacement du TDPC	C	Les dispositions actuelles ne comprennent pas cette spécification. De plus, les dispositions actuelles ne s'appliquent qu'aux hélistations VFR situées sur les aérodromes relevant du champ d'application du règlement (UE) nº 139/2014.	La spécification sera examinée dans le cadre d'activités de réglementation futures.
5.2.9.5 Marque de secteur d'atterrissage interdit	C	Les dispositions actuelles ne comprennent pas ces spécifications. De plus, les dispositions actuelles ne s'appliquent qu'aux hélistations VFR situées sur les aérodromes relevant du champ d'application du règlement (UE) nº 139/2014.	La spécification sera examinée dans le cadre d'activités de réglementation futures.
5.2.9.8 Longueur de la ligne de rive	C	Les dispositions actuelles ne comprennent pas cette spécification. De plus, les dispositions actuelles ne s'appliquent qu'aux hélistations VFR situées sur les aérodromes relevant du champ d'application du règlement (UE) nº 139/2014.	La spécification sera traitée dans le cadre d'activités de réglementation futures.

5.2.9.9 Caractéristiques des marques de secteur d'atterrissage interdit	C	Les dispositions actuelles ne comprennent pas cette spécification. De plus, les dispositions actuelles ne s'appliquent qu'aux hélistations VFR situées sur les aérodromes relevant du champ d'application du règlement (UE) nº 139/2014.	La spécification sera traitée dans le cadre d'activités de réglementation futures.
5.2.9.10 Primauté de la TDPM	C	Les dispositions actuelles ne comprennent pas cette spécification. De plus, les dispositions actuelles ne s'appliquent qu'aux hélistations VFR situées sur les aérodromes relevant du champ d'application du règlement (UE) nº 139/2014.	La spécification sera traitée dans le cadre d'activités de réglementation futures.
5.2.13.2 Marques axiales pour hélicoptères	C	Les dispositions actuelles se réfèrent à la voie de circulation au sol. De plus, les dispositions actuelles ne s'appliquent qu'aux hélistations VFR situées sur les aérodromes relevant du champ d'application du règlement (UE) nº 139/2014.	La spécification sera traitée dans le cadre d'activités de réglementation futures.
5.2.13.3 Emplacement des marques de voie de circulation pour hélicoptères	C	Les dispositions actuelles se réfèrent à la voie de circulation au sol. De plus, les dispositions actuelles ne s'appliquent qu'aux hélistations VFR situées sur les aérodromes relevant du champ d'application du règlement (UE) nº 139/2014.	La spécification sera traitée dans le cadre d'activités de réglementation futures.
5.2.13.4 Emplacement des balises de voie de circulation pour hélicoptères	C	Les dispositions actuelles se réfèrent à la voie de circulation au sol.	La spécification sera traitée dans le cadre d'activités de réglementation futures.

5.2.13.5 Espacement des balises de voie de circulation pour hélicoptères	C	Les dispositions actuelles se réfèrent à la voie de circulation au sol. De plus, les dispositions actuelles ne s'appliquent qu'aux hélistations VFR situées sur les aérodromes relevant du champ d'application du règlement (UE) nº 139/2014.	La spécification sera traitée dans le cadre d'activités de réglementation futures.
5.2.13.6 Marques axiales sur les voies de circulation pour hélicoptères revêtues	C	Les dispositions actuelles se réfèrent à la voie de circulation au sol. De plus, les dispositions actuelles ne s'appliquent qu'aux hélistations VFR situées sur les aérodromes relevant du champ d'application du règlement (UE) nº 139/2014.	La spécification sera traitée dans le cadre d'activités de réglementation futures.
5.2.13.7 Marques axiales sur les voies de circulation pour hélicoptères non revêtues	C	Les dispositions actuelles ne comprennent pas cette spécification. De plus, les dispositions actuelles ne s'appliquent qu'aux hélistations VFR situées sur les aérodromes relevant du champ d'application du règlement (UE) nº 139/2014.	La spécification sera traitée dans le cadre d'activités de réglementation futures.
5.2.13.8 Caractéristiques de la marque de bord de voie de circulation pour hélicoptères	C	Les dispositions actuelles se réfèrent à la voie de circulation au sol. De plus, les dispositions actuelles ne s'appliquent qu'aux hélistations VFR situées sur les aérodromes relevant du champ d'application du règlement (UE) nº 139/2014.	La spécification sera traitée dans le cadre d'activités de réglementation futures.
5.2.13.9 Balise de bord de voie de circulation pour hélicoptères	C	Les dispositions actuelles se réfèrent à la voie de circulation au sol. De plus, les dispositions actuelles ne s'appliquent qu'aux hélistations VFR situées sur les aérodromes relevant du champ d'application du règlement (UE) nº 139/2014.	La spécification sera traitée dans le cadre d'activités de réglementation futures.

5.2.13.10 Hauteur des balises de bord de voie de circulation pour hélicoptères	C	Les dispositions actuelles se réfèrent à la voie de circulation au sol. De plus, les dispositions actuelles ne s'appliquent qu'aux hélistations VFR situées sur les aérodromes relevant du champ d'application du règlement (UE) nº 139/2014.	La spécification sera traitée dans le cadre d'activités de réglementation futures.
5.2.13.11 Couleur des balises de bord de voie de circulation pour hélicoptères	C	Les dispositions actuelles se réfèrent à la voie de circulation au sol. De plus, les dispositions actuelles ne s'appliquent qu'aux hélistations VFR situées sur les aérodromes relevant du champ d'application du règlement (UE) nº 139/2014.	La spécification sera traitée dans le cadre d'activités de réglementation futures.
5.2.13.12 Éclairage des balises de bord de voie de circulation pour hélicoptères	C	Les dispositions actuelles se réfèrent à la voie de circulation au sol. De plus, les dispositions actuelles ne s'appliquent qu'aux hélistations VFR situées sur les aérodromes relevant du champ d'application du règlement (UE) nº 139/2014.	La spécification sera traitée dans le cadre d'activités de réglementation futures.
5.2.14.1 Marques et balises des itinéraires de circulation en vol rasant	C	Les exigences actuelles ne prévoient l'apposition de marques et de balises appropriées que dans certaines conditions. De plus, les dispositions actuelles ne s'appliquent qu'aux hélistations VFR situées sur les aérodromes relevant du champ d'application du règlement (UE) nº 139/2014.	La spécification sera traitée dans le cadre d'activités de réglementation futures.
5.2.14.2 Emplacement des marques et balises des itinéraires de circulation en vol rasant	C	Les dispositions actuelles se réfèrent à la voie de circulation en translation dans l'effet de sol. De plus, les dispositions actuelles ne s'appliquent qu'aux hélistations VFR situées sur les aérodromes relevant du champ d'application du	La spécification sera traitée dans le cadre d'activités de réglementation futures.

		règlement (UE) nº 139/2014.	
5.2.14.3 Marque axiale des itinéraires de circulation en vol rasant	C	Les dispositions actuelles se réfèrent à la voie de circulation en translation dans l'effet de sol. De plus, les dispositions actuelles ne s'appliquent qu'aux hélistations VFR situées sur les aérodromes relevant du champ d'application du règlement (UE) nº 139/2014.	La spécification sera traitée dans le cadre d'activités de réglementation futures.
5.2.14.4 Marques axiales des itinéraires de circulation en vol rasant sur une surface non revêtue	C	Les dispositions actuelles se réfèrent à la voie de circulation en translation dans l'effet de sol. De plus, les dispositions actuelles ne s'appliquent qu'aux hélistations VFR situées sur les aérodromes relevant du champ d'application du règlement (UE) nº 139/2014.	La spécification sera traitée dans le cadre d'activités de réglementation futures.
5.2.14.5 Balises des itinéraires de circulation en vol rasant	C	Les dispositions actuelles se réfèrent à la voie de circulation en translation dans l'effet de sol. De plus, les dispositions actuelles ne s'appliquent qu'aux hélistations VFR situées sur les aérodromes relevant du champ d'application du règlement (UE) nº 139/2014.	La spécification sera traitée dans le cadre d'activités de réglementation futures.

5.2.15.1 Apposition d'une marque de périmètre de poste de stationnement d'hélicoptère	C	Les exigences actuelles ne prévoient l'apposition de marques de périmètre de poste de stationnement que dans certaines conditions. De plus, les dispositions actuelles ne s'appliquent qu'aux hélistations VFR situées sur les aérodromes relevant du champ d'application du règlement (UE) nº 139/2014.	La spécification sera traitée dans le cadre d'activités de réglementation futures.
5.2.15.2 Apposition d'une TDPM sur un poste de stationnement d'hélicoptère	C	Les dispositions actuelles ne comprennent pas cette spécification. De plus, les dispositions actuelles ne s'appliquent qu'aux hélistations VFR situées sur les aérodromes relevant du champ d'application du règlement (UE) nº 139/2014.	La spécification sera traitée dans le cadre d'activités de réglementation futures.
5.2.15.4 Emplacement de la TDPM, des lignes d'alignement et des lignes d'entrée/de sortie	C	Les dispositions actuelles ne comprennent pas cette spécification. De plus, les dispositions actuelles ne s'appliquent qu'aux hélistations VFR situées sur les aérodromes relevant du champ d'application du règlement (UE) nº 139/2014.	La spécification sera traitée dans le cadre d'activités de réglementation futures.
5.2.15.6 Caractéristiques de la marque de périmètre de poste de stationnement d'hélicoptère	C	Les dispositions actuelles ne comprennent pas les nouvelles caractéristiques de la marque. De plus, les dispositions actuelles ne s'appliquent qu'aux hélistations VFR situées sur les aérodromes relevant du champ d'application du règlement (UE) nº 139/2014.	La spécification sera traitée dans le cadre d'activités de réglementation futures.

5.2.15.7 Caractéristiques de la TDPM	C	Les caractéristiques de la TDPM sont définies de manière différente dans les dispositions actuelles. De plus, les dispositions actuelles ne s'appliquent qu'aux hélistations VFR situées sur les aérodromes relevant du champ d'application du règlement (UE) nº 139/2014.	La spécification sera traitée dans le cadre d'activités de réglementation futures.
5.3.1 Aides lumineuses - généralités Retrait de l'illustration HAPI de la figure 5-11	C	Les dispositions actuelles contiennent l'illustration HAPI. De plus, les dispositions actuelles ne s'appliquent qu'aux hélistations VFR situées sur les aérodromes relevant du champ d'application du règlement (UE) nº 139/2014.	Les spécifications actuelles sont jugées nécessaires et il est prévu de les maintenir.
5.3.5 Dispositif de guidage visuel d'alignement	C	Les dispositions actuelles contiennent des spécifications concernant l'emplacement, le format de signal, la répartition d'intensité lumineuse, le réglage en azimut de la trajectoire d'approche et les caractéristiques du dispositif de guidage visuel d'alignement. De plus, les dispositions actuelles ne s'appliquent qu'aux hélistations VFR situées sur les aérodromes relevant du champ d'application du règlement (UE) nº 139/2014.	Les spécifications actuelles sont jugées nécessaires et il est prévu de les maintenir.

5.3.6 Indicateur visuel de pente d'approche	C	Les dispositions actuelles contiennent des spécifications concernant l'emplacement, le format de signal, la répartition lumineuse, la pente d'approche et le calage en site, les caractéristiques de l'ensemble lumineux, les surfaces de protection contre les obstacles. De plus, les dispositions actuelles ne s'appliquent qu'aux hélistations VFR situées sur les aérodromes relevant du champ d'application du règlement (UE) nº 139/2014.	Les spécifications actuelles sont jugées nécessaires et il est prévu de les maintenir.
5.3.9.17 Feux périphériques de la TLOF situés dans une FATO pour une hélistation en surface ou une hélistation en terrasse	C	La spécification actuelle permet que la hauteur des feux périphériques dépasse 5 cm. De plus, les dispositions actuelles ne s'appliquent qu'aux hélistations VFR situées sur les aérodromes relevant du champ d'application du règlement (UE) nº 139/2014.	La spécification sera traitée dans le cadre d'activités de réglementation futures.
5.3.10.1 Présence de projecteurs de poste de stationnement	C	Les dispositions actuelles ne comprennent pas cette spécification. De plus, les dispositions actuelles ne s'appliquent qu'aux hélistations VFR situées sur les aérodromes relevant du champ d'application du règlement (UE) nº 139/2014.	La spécification sera traitée dans le cadre d'activités de réglementation futures.
5.3.10.2 Présence de projecteurs de poste de stationnement	C	Les dispositions actuelles ne comprennent pas cette spécification. De plus, les dispositions actuelles ne s'appliquent qu'aux hélistations VFR situées sur les aérodromes relevant du champ d'application du règlement (UE) nº 139/2014.	La spécification sera traitée dans le cadre d'activités de réglementation futures.

5.3.10.3 Distribution spectrale des projecteurs de poste de stationnement	C	Les dispositions actuelles ne comprennent pas cette spécification. De plus, les dispositions actuelles ne s'appliquent qu'aux hélistations VFR situées sur les aérodromes relevant du champ d'application du règlement (UE) nº 139/2014.	La spécification sera traitée dans le cadre d'activités de réglementation futures.
5.3.10.4 Éclairement horizontal et vertical	C	Les dispositions actuelles ne comprennent pas cette spécification. De plus, les dispositions actuelles ne s'appliquent qu'aux hélistations VFR situées sur les aérodromes relevant du champ d'application du règlement (UE) nº 139/2014.	La spécification sera traitée dans le cadre d'activités de réglementation futures.
5.3.13.1 Obstacles se trouvant dans des zones situées à l'extérieur et au-dessous des limites de l'OLS	C	Les dispositions actuelles ne comprennent pas cette spécification. De plus, les dispositions actuelles ne s'appliquent qu'aux hélistations VFR situées sur les aérodromes relevant du champ d'application du règlement (UE) nº 139/2014.	La spécification sera traitée dans le cadre d'activités de réglementation futures.
5.3.13.2 Fils ou câbles aériens qui traversent un cours d'eau	C	Les dispositions actuelles ne comprennent pas cette spécification. De plus, les dispositions actuelles ne s'appliquent qu'aux hélistations VFR situées sur les aérodromes relevant du champ d'application du règlement (UE) nº 139/2014.	La spécification sera traitée dans le cadre d'activités de réglementation futures.
6.2.1.3 Équipement et services RFF aux hélistations en surface et en terrasse situées au-dessus de structures non occupées	C	Les dispositions actuelles prévoient la fourniture de services de sauvetage et de lutte contre l'incendie sans qu'il soit nécessaire de procéder à une évaluation des risques. De plus, les dispositions actuelles ne s'appliquent qu'aux hélistations VFR situées sur les aérodromes relevant du champ d'application du	La spécification pour les hélistations autonomes sera traitée dans le cadre d'activités de réglementation futures.

		règlement (UE) nº 139/2014.	
6.2.2.2 Calcul de la zone critique pratique lorsque l'agent principal est appliqué sous forme de jet plein	C	Le niveau de protection est déterminé selon les dispositions applicables aux aérodromes. De plus, les dispositions actuelles ne s'appliquent qu'aux hélistations VFR situées sur les aérodromes relevant du champ d'application du règlement (UE) nº 139/2014.	La spécification pour les hélistations autonomes sera traitée dans le cadre d'activités de réglementation futures.
6.2.2.3 Calcul de la zone critique pratique lorsque l'agent principal est appliqué par projection en jet diffusé (sauf héliplates-formes)	C	Les spécifications relatives aux services de sauvetage et de lutte contre l'incendie dans les aérodromes s'appliquent. De plus, les dispositions actuelles ne s'appliquent qu'aux hélistations VFR situées sur les aérodromes relevant du champ d'application du règlement (UE) nº 139/2014.	La spécification pour les hélistations autonomes sera traitée dans le cadre d'activités de réglementation futures.
6.2.3.1 Quantité d'agent principal et d'agents complémentaires	C	La quantité d'agents est déterminée selon les dispositions applicables aux aérodromes. De plus, les dispositions actuelles ne s'appliquent qu'aux hélistations VFR situées sur les aérodromes relevant du champ d'application du règlement (UE) nº 139/2014.	La spécification pour les hélistations autonomes sera traitée dans le cadre d'activités de réglementation futures.

6.2.3.5 Agents complémentaires	C	Les spécifications relatives aux services de sauvetage et de lutte contre l'incendie dans les aérodromes s'appliquent. De plus, les dispositions actuelles ne s'appliquent qu'aux hélistations VFR situées sur les aérodromes relevant du champ d'application du règlement (UE) nº 139/2014.	La spécification pour les hélistations autonomes sera traitée dans le cadre d'activités de réglementation futures.
6.2.3.8 Agents complémentaires	C	Les spécifications relatives aux services de sauvetage et de lutte contre l'incendie dans les aérodromes s'appliquent. De plus, les dispositions actuelles ne s'appliquent qu'aux hélistations VFR situées sur les aérodromes relevant du champ d'application du règlement (UE) nº 139/2014.	La spécification pour les hélistations autonomes sera traitée dans le cadre d'activités de réglementation futures.
6.2.4.1 Délai d'intervention à une hélistation en surface	C	Les règles applicables ne prévoient pas de délai d'intervention particulier à respecter. De plus, les dispositions actuelles ne s'appliquent qu'aux hélistations VFR situées sur les aérodromes relevant du champ d'application du règlement (UE) nº 139/2014.	La spécification pour les hélistations autonomes sera traitée dans le cadre d'activités de réglementation futures.
6.2.5.1 Spécifications relatives au sauvetage	C	Les spécifications relatives aux services de sauvetage et de lutte contre l'incendie dans les aérodromes s'appliquent. De plus, les dispositions actuelles ne s'appliquent qu'aux hélistations VFR situées sur les aérodromes relevant du champ d'application du règlement (UE) nº 139/2014.	La spécification pour les hélistations autonomes sera traitée dans le cadre d'activités de réglementation futures.

6.2.6 Moyens de communication et d'alerte	C	Les spécifications relatives aux services de sauvetage et de lutte contre l'incendie dans les aérodromes s'appliquent. De plus, les dispositions actuelles ne s'appliquent qu'aux hélistations VFR situées sur les aérodromes relevant du champ d'application du règlement (UE) nº 139/2014.	La spécification pour les hélistations autonomes sera traitée dans le cadre d'activités de réglementation futures.
6.2.7.1 Effectif du personnel de sauvetage et de lutte contre l'incendie	C	Les spécifications relatives aux services de sauvetage et de lutte contre l'incendie dans les aérodromes s'appliquent et le personnel de sauvetage et de lutte contre l'incendie est toujours à disposition. De plus, les dispositions actuelles ne s'appliquent qu'aux hélistations VFR situées sur les aérodromes relevant du champ d'application du règlement (UE) nº 139/2014.	La spécification pour les hélistations autonomes sera traitée dans le cadre d'activités de réglementation futures.
6.2.7.2 Formation du personnel de sauvetage et de lutte contre l'incendie	C	Les spécifications relatives aux services de sauvetage et de lutte contre l'incendie dans les aérodromes s'appliquent et le personnel de sauvetage et de lutte contre l'incendie est toujours à disposition et formé. De plus, les dispositions actuelles ne s'appliquent qu'aux hélistations VFR situées sur les aérodromes relevant du champ d'application du règlement (UE) nº 139/2014.	La spécification pour les hélistations autonomes sera traitée dans le cadre d'activités de réglementation futures.

1.7. Amendement 41 à l'annexe 15 sur les services d'information aéronautique

1.7.1. Description

L'amendement proposé concerne la planification des mesures d'exception en rapport avec des zones de conflit.

1.7.2. Dispositions applicables du droit de l'Union

Règlement d'exécution (UE) 2017/373 de la Commission[14]

1.7.3. Tableau des différences à notifier pour l'amendement 41 à l'annexe 15

Disposition de l'annexe	**Catégorie de différence**	**Description de la différence**	**Observations**
6.3.2.3	C	Non mise en œuvre La réglementation de l'UE n'exige actuellement pas la publication, au moyen de NOTAM, d'informations relatives aux activités mettant en danger l'aviation civile et couvrant le cas particulier des zones de conflit.	Cet amendement sera transposé lors de la mise à jour des exigences prévues à l'annexe VI du règlement (UE) 2017/373.

1.1.0.

1.8. Amendements 13, 10 et 1 à l'annexe 16 sur la protection de l'environnement, volumes I, II et III

1.8.1. Description

Volume I: l'amendement porte sur les exigences en matière de certification acoustique des aéronefs.

Volume II: l'amendement porte sur les exigences en matière de certification-émissions des moteurs d'aviation.

Volume III: l'amendement porte sur les exigences en matière de certification-émissions de CO2 des avions.

1.8.2. Dispositions applicables du droit de l'Union

Règlement (UE) 2018/1139[15]

1.8.3. Tableau des différences à notifier pour l'amendement 13 à l'annexe 16, volume I

Disposition de l'annexe	**Catégorie de différence**	**Description de la différence**	**Observations**

[14] JO L 62 du 8.3.2017, p. 1.
[15] JO L 212 du 22.8.2018, p. 1.

Amendement 13 à l'annexe 16, volume I	C	Le règlement (UE) 2018/1139 se réfère à l'amendement 12 à l'annexe 16, volume I, de la convention de Chicago.	Une différence existera jusqu'au 31 mars 2022 entre les réglementations et/ou les pratiques nationales de [État membre] et les dispositions de l'annexe 16, volume I, comprenant tous les amendements jusqu'à l'amendement 13 inclus.

1.1.4. Tableau des différences à notifier pour l'amendement 10 à l'annexe 16, volume II

Disposition de l'annexe	**Catégorie de différence**	**Description de la différence**	**Observations**
Amendement 10 à l'annexe 16, volume II, en ce qui concerne les normes dont la date d'applicabilité est fixée à janvier 2021	C	Le règlement (UE) 2018/1139 se réfère à l'amendement 9 à l'annexe 16, volume II, de la convention de Chicago.	Une différence existera jusqu'au 31 mars 2022 entre les réglementations et/ou les pratiques nationales de [État membre] et les dispositions de l'annexe 16, volume II, comprenant tous les amendements jusqu'à l'amendement 10 inclus.

1.1.5. Tableau des différences à notifier pour l'amendement 1 à l'annexe 16, volume III

Disposition de l'annexe	**Catégorie de différence**	**Description de la différence**	**Observations**
Amendement 1 à l'annexe 16, volume III	C	Le règlement (UE) 2018/1139 se réfère à l'annexe 16, volume III, de la convention de Chicago.	Une différence existera jusqu'au 31 mars 2022 entre les réglementations et/ou les pratiques nationales de [État membre] et les dispositions de l'annexe 16, volume III, comprenant tous les amendements jusqu'à l'amendement 1 inclus.