COMMISSION
EUROPÉENNE

Bruxelles, le 12.2.2020
COM(2020) 59 final

ANNEX

ANNEXE

de la

PROPOSITION DE DÉCISION DU CONSEIL

relative à la position à prendre au nom de l'Union européenne au sein du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale en ce qui concerne l'adoption d'amendements apportés à un certain nombre d'annexes de la Convention de Chicago

ANNEXE

Position à prendre au nom de l'Union européenne au sein du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale en ce qui concerne l'adoption d'amendements apportés à un certain nombre d'annexes de la Convention de Chicago

1. POSITION A PRENDRE

Lors de sa 219e session, qui débutera le 2 mars 2020, le Conseil de l'OACI doit adopter 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, la position à prendre, au nom de l'Union, lors de la 219e session du Conseil de l'OACI, est la suivante.

1.1. Amendement 176 à l'annexe 1 relatif à l'octroi de licences du personnel (point 15 de l'ordre du jour)

Soutenir l'amendement.

En ce qui concerne, en particulier, l'alignement sur l'amendement 5 aux Procédures pour les services de navigation aérienne — Formation (PANS-TRG, Doc. 9868), soutenir l'amendement, moyennant la formulation des suggestions ci-après visant à garantir suffisamment de souplesse dans le contexte du développement d'aéronefs innovants:

- supprimer toutes les références aux dispositifs spécifiques de simulation d'entraînement au vol (FSTD) destinés à être utilisés dans la formation pour la licence de pilote en équipage multiple (MPL) prévue à l'annexe 1, appendice 3, section 4 «vol simulé», de la convention de Chicago.
- définir la notion d'«aéronef à sustentation motorisée» comme suit: un «aéronef à sustentation motorisée» désigne tout aéronef dont la sustentation verticale et la propulsion/sustentation en vol dérivent de rotors à géométrie variable ou de moteurs/organes propulseurs attachés à, ou contenus dans le fuselage ou les ailes; ou, à tout le moins, supprimer le critère de «l'aile fixe».

1.2. Amendement 79 à l'annexe 3 relative à l'assistance météorologique à la navigation aérienne internationale (point 16 de l'ordre du jour)

Soutenir l'amendement.

1.3. Amendement 61 à l'annexe 4 relative aux cartes aéronautiques (point 17 de l'ordre du jour)

Soutenir l'amendement.

1.4. Amendements 44, 37 et 23 aux parties I, II et III, respectivement, de l'annexe 6 relative à l'exploitation technique des aéronefs (points 18, 19 et 20 de l'ordre du jour)

Soutenir les amendements, avec l'exception suivante: l'obligation faite à l'exploitant de transport aérien, dans les amendements 44, 37 ou 23, de placer des copies authentifiées de l'accord visé à l'article 83 *bis* à bord de l'aéronef couvert par un tel accord. Cette exigence fastidieuse ne présente aucun avantage sur le plan de la sécurité. Cet amendement doit donc être rejeté.

1.5. Adoption de l'amendement 92 à l'annexe 10 relative aux télécommunications aéronautiques, volume I et volume II (points 21 et 22 de l'ordre du jour)

Soutenir l'amendement.

1.6. Adoption de l'amendement 52 à l'annexe 11 relative aux services de la circulation aérienne (point 23 de l'ordre du jour)

Soutenir l'amendement.

1.7. Adoption de l'amendement 18 à l'annexe 13 relative aux enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation (point 24 de l'ordre du jour)

Soutenir l'amendement et formuler des commentaires.

1.8. Adoption des amendements 15 et 9 à l'annexe 14 relative aux aérodromes, volume I et volume II (points 25 et 26 de l'ordre du jour)

Soutenir l'amendement.

1.9. Adoption de l'amendement 41 à l'annexe 15 (point 27 de l'ordre du jour)

Soutenir l'amendement.

1.10. Adoption des amendements 13, 10 et 1 à l'annexe 16, aux volumes I, II et III, respectivement, (points 28, 29 et 30 de l'ordre du jour).

Soutenir l'amendement.

1.11. Adoption de l'amendement 13 à l'annexe 18 (point 31 de l'ordre du jour).

Soutenir l'amendement.

2. EXPLICATION DETAILLEE JUSTIFIANT LA POSITION PROPOSEE SUR CHAQUE POINT

2.1. **Amendement 176 à l'annexe 1 relative aux licences du personnel (point 15 de l'ordre du jour)**

L'amendement proposé concerne l'alignement sur l'amendement 5 aux Procédures pour les services de navigation aérienne — formation (PANS-RTG, Doc. 9868) en ce qui concerne: les nouvelles définitions; la mise à jour des exigences applicables aux agents techniques d'exploitation concernant les connaissances, les exigences en matière de compétences et d'expérience, et l'introduction de dispositions relatives aux instructeurs sur position (ISP) pour la formation des contrôleurs aériens; les amendements aux dispositions relatives aux aéronefs à sustentation motorisée et certaines mises à jour mineures des dispositions existantes.

De plus amples informations sont fournies aux points 2.1.2 à 2.1.4.

2.1.1. Dispositions pertinentes du droit de l'Union

Règlement (UE) 2018/1139 du Parlement européen et du Conseil[1], Règlement (UE) n° 1178/2011 de la Commission[2], Règlement (UE) n º1321/2014 de la Commission[3],

[1] Règlement (UE) 2018/1139 du Parlement européen et du Conseil du 4 juillet 2018 concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile et instituant une Agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne, et modifiant les règlements (CE) nº2111/2005, (CE) nº 1008/2008, (UE) n° 996/2010, (UE) n° 376/2014 et les directives 2014/30/UE et 2014/53/UE du Parlement européen et du Conseil, et abrogeant les règlements (CE) n° 552/2004 et (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil ainsi que le règlement (CEE) n° 3922/91 du Conseil, JO L 212 du 22.8.2018, p. 1.

Règlement (UE) 2015/340 de la Commission[4], Règlement d'exécution (UE) 2017/373 de la Commission[5]

2.1.2. Alignement sur l'amendement 5 au PANS-TRG

Cet amendement aligne les définitions et dispositions existantes sur la nouvelle méthodologie en matière de formation et d'évaluation axée sur les compétences introduites dans le PANS-TRG. Il met à jour les références au PANS-TRG et ajoute d'autres définitions telles que la supervision, les pilotes aux commandes et pilote non aux commandes, ainsi que la gestion des menaces et des erreurs à l'appui des normes et pratiques recommandées (SARP) actualisées.

La position à prendre au nom de l'Union consiste à soutenir l'amendement proposé en formulant les suggestions suivantes:

- supprimer toutes les références aux dispositifs de simulation d'entraînement au vol (FSTD) destinés à être utilisés pendant la formation en vue de l'octroi d'une licence de pilote en équipage multiple (MPL) figurant à la section 4 «vol simulé» de l'appendice 3 de l'annexe 1 de la convention de Chicago. Explications: le Doc. 9625 de l'OACI indique déjà le dispositif à utiliser pour chaque élément de formation MPL. Supprimer les références issues de cette proposition permettra d'éviter les doublons;
- pour aligner pleinement la définition des aéronefs à sustentation motorisée (à l'annexe 1 de la convention de Chicago) sur la définition de l'Union: on entend par «aéronef à sustentation motorisée», tout aéronef dont la sustentation verticale et la propulsion/sustentation en vol dérivent de rotors à géométrie variable ou de moteurs/organes propulseurs attachés à, ou contenus dans le fuselage ou les ailes[6]; ou à tout le moins, de le modifier en supprimant le critère des «ailes fixes». Explications: il s'agit de garantir la souplesse nécessaire dans le contexte du développement de nouveaux aéronefs innovants.

Si ces suggestions devaient ne pas être approuvées, il conviendrait néanmoins de soutenir l'amendement, compte tenu de son utilité globale.

---

2 Règlement (UE) nº 1178/2011 de la Commission du 3 novembre 2011 déterminant les exigences techniques et les procédures administratives applicables au personnel navigant de l'aviation civile conformément au règlement (CE) nº 216/2008 du Parlement européen et du Conseil (JO L 311 du 25.11.2011, p. 1).

3 Règlement (UE) nº 1321/2014 de la Commission du 26 novembre 2014 relatif au maintien de la navigabilité des aéronefs et des produits, pièces et équipements aéronautiques, et relatif à l'agrément des organismes et des personnels participant à ces tâches (JO L 362 du 17.12.2014, p. 1).

4 Règlement (UE) 2015/340 de la Commission du 20 février 2015 déterminant les exigences techniques et les procédures administratives applicables aux licences et certificats de contrôleur de la circulation aérienne conformément au règlement (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil, modifiant le règlement d'exécution (UE) nº°923/2012 de la Commission et abrogeant le règlement (UE) nº°805/2011 de la Commission (JO L 63 du 6.3.2015, p. 1).

5 Règlement d'exécution (UE) 2017/373 de la Commission du 1er mars 2017 établissant des exigences communes relatives aux prestataires de services de gestion du trafic aérien et de services de navigation aérienne ainsi que des autres fonctions de réseau de la gestion du trafic aérien, et à leur supervision, abrogeant le règlement (CE) nº 482/2008, les règlements d'exécution (UE) nº 1034/2011, (UE) nº 1035/2011 et (UE) 2016/1377 et modifiant le règlement (UE) nº 677/2011 (JO L 62 du 8.3.2017, p. 1).

6 Annexe I du règlement (UE) nº 1178/2011 de la Commission du 3 novembre 2011 déterminant les exigences techniques et les procédures administratives applicables au personnel navigant de l'aviation civile.

2.1.3. Mise à jour des exigences applicables aux agents techniques d'exploitation en ce qui concerne les connaissances, les exigences en matière de compétences et d'expérience et l'introduction de dispositions relatives aux instructeurs sur position (ISP) en matière de contrôle aérien, pour la formation des contrôleurs aériens.

Cet amendement propose une mise à jour des exigences en matière de connaissances, de compétences et d'expérience auxquelles sont soumis les agents techniques d'exploitation, et introduit une norme précisant les exigences qui s'appliquent au contrôleur de la circulation aérienne chargé de superviser des stagiaires de la circulation aérienne. Les normes en matière d'expérience des stagiaires sont proposées à l'amendement afin d'améliorer la formulation et d'introduire la démonstration de la compétence dans la formation. L'amendement précise également la formulation utilisée pour le délai d'acquisition de l'expérience requise.

La position à prendre au nom de l'Union consiste à soutenir l'amendement proposé dans son intégralité.

2.1.4. Dispositions relatives aux aéronefs à sustentation motorisée et mises à jour mineures des dispositions existantes

En 2014, le Conseil de l'OACI a adopté une modification visant à prolonger les mesures de transition concernant la catégorie des aéronefs à sustentation motorisée afin de permettre la mise en service d'aéronefs à sustentation motorisée. Depuis lors, aucun aéronef à sustentation motorisée n'a été certifié en raison d'événements inattendus et de retards dans les essais de certification, ce qui rend nécessaire la prolongation des mesures de transition. Le premier aéronef à sustentation motorisée étant appelé à entrer en service en 2020, le 5 mars 2025 est proposé comme date butoir pour les mesures transitoires. L'amendement propose également des mises à jour mineures des connaissances requises pour la qualification de vol aux instruments afin de l'aligner sur la technologie actuelle et de contribuer aux efforts visant à intégrer la navigation fondée sur les performances dans les opérations traditionnelles.

La position à prendre au nom de l'Union consiste à soutenir l'amendement proposé dans son intégralité.

2.2. **Amendement 79 à l'annexe 3 relative à l'assistance météorologique à la navigation aérienne internationale (point 16 de l'ordre du jour)**

2.2.1. Description

L'amendement proposé, 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 [7].

[7] 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

De plus amples informations sont fournies aux points 2.2.3 à 2.2.15.

2.2.2. Dispositions applicables du droit de l'Union

Règlement d'exécution (UE) 2017/373

2.2.3. Cendres volcaniques remises en suspension[8]

L'amendement proposé vise à faciliter la déclaration de la présence de cendres volcaniques en cas d'évènements entraînant une remise en suspension des cendres. À cet égard, il y a lieu de modifier la définition des centres d'avis de cendres volcaniques (figurant au chapitre 1 de l'annexe 3 de la convention de Chicago) et le format du message de renseignements consultatifs concernant des cendres volcaniques (mentionné dans le tableau A2-1 de l'annexe 3 de la convention de Chicago). Dans la définition d'un VAAC, la modification proposée consiste à supprimer les mots «par suite d'éruptions», éliminant ainsi une contrainte existante et améliorant les possibilités pour le VAAC de fournir des renseignements consultatifs. En ce qui concerne le message de renseignements consultatifs concernant des cendres volcaniques (tableau A2-1), il est proposé de modifier la colonne «Exemples» afin de fournir des orientations sur l'utilisation appropriée de la terminologie autorisée dans la colonne «Format(s)». Il est également proposé d'améliorer deux autres éléments relevant du (des) formats(s) VA ADVISORY liés au numéro d'un volcan par souci d'harmonisation avec la base de données de l'Association internationale de vulcanologie et de chimie de l'intérieur de la terre et la mise à jour d'une référence par satellite.

La position à prendre au nom de l'Union consiste à soutenir l'amendement proposé dans son intégralité.

2.2.4. Le système de gestion de la qualité dans le domaine de l'assistance météorologique

L'amendement proposait d'actualiser les références figurant à l'annexe 3 de la convention de Chicago pour les aligner sur les orientations actuelles relatives au système de gestion de la qualité, en raison de la suppression des publications suivantes de l'OACI et de l'Organisation météorologique mondiale:

- Manuel de l'OACI sur le système de gestion de la qualité dans le domaine de l'assistance météorologique à la navigation aérienne internationale (Doc 9873)
- WMO 1001, Manuel sur/Guide du système de gestion de la qualité dans le domaine de l'assistance météorologique à la navigation aérienne internationale.

La publication pertinente actuelle porte la référence WMO-N0. 1100, Guide sur la mise en œuvre de systèmes de gestion de la qualité pour les Services météorologiques et hydrologiques nationaux et autres prestataires de services concernés.

---

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

[8] Le terme «cendres volcaniques remises en suspension» est le terme utilisé par l'OACI pour désigner les cendres volcaniques qui pourraient, après un certain temps et à distance d'une éruption volcanique terminée, avoir été soulevées dans l'atmosphère par des vents forts et dispersées de telle sorte qu'elles constituent un danger pour les avions.

La position à prendre au nom de l'Union consiste à soutenir l'amendement proposé dans son intégralité.

2.2.5. Meilleure harmonisation des renseignements SIGMET

L'amendement proposé vise à assurer la coordination entre les centres de veille météorologique lorsqu'ils délivrent des renseignements SIGMET, cette pratique étant recommandée à l'annexe 3 de la convention de Chicago afin de traiter les informations incohérentes ou l'absence totale de renseignements SIGMET dans certaines régions du monde. Compte tenu des progrès réalisés dans l'amélioration de l'harmonisation des renseignements SIGMET grâce aux activités de coordination bilatérales ou multilatérales dans certaines régions, METP/4 propose une pratique recommandée pour tous les États responsables de la délivrance des informations SIGMET.

La position à prendre au nom de l'Union consiste à soutenir l'amendement proposé dans son intégralité.

2.2.6. Modèles de cartes (modèle VAG et modèle SVA) utilisés dans l'appendice 1 de l'annexe 3

Il est proposé de modifier les modèles de cartes visés à l'appendice 1 de l'annexe de la convention de Chicago pour représenter l'emplacement et l'étendue des nuages de cendres volcaniques. À cet égard, la proposition répond à la nécessité de remédier aux lacunes constatées dans le modèle VAG et dans le modèle SVA existants visés à l'appendice 1, en particulier lorsqu'ils sont mis en relation avec les projections cartographiques, dans la représentation des polygones pour décrire la couverture du ou des nuage(s) de cendres volcaniques et les couches nuageuses. L'Organisation météorologique mondiale (OMM), en tant que dépositaire de (tous) les modèles de graphiques utilisés dans l'appendice 1, a développé deux exemples maximum par MODELE VAG et MODELE SVA.

La position à prendre au nom de l'Union consiste à soutenir l'amendement proposé dans son intégralité.

2.2.7. Informations relatives au système mondial de prévision de zone (WAFS)

L'amendement proposé améliore le système mondial de prévision de zone (WAFS), comme requis dans la conclusion de la réunion météorologie (MET) à l'échelon division (2014) de l'OACI. Ces exigences concernent notamment: a) l'amélioration de la résolution spatiale horizontale des grilles de danger [par exemple, turbulence, givrage et cumulonimbus (CB)], de l'étendue horizontale actuelle de 1,25 degré à 0,25 degré; et b) la modification des paramètres de prévision. Cette augmentation de la résolution des grilles de danger sera associée au remplacement du potentiel de turbulences et de givrage par des informations sur la sévérité des turbulences et du givrage. En outre, les prévisions aux points de grille des turbulences au sein des nuages seront retirées, et il sera plutôt procédé à une extension des nouvelles prévisions des points de grille sur la sévérité des turbulences pour les ramener aux niveaux de vol (FL) 100, FL140 et FL180. Ces nouveaux niveaux de turbulences, lorsqu'ils sont utilisés en combinaison avec la grille du nuage du CB, fourniront des informations plus solides sur le plan scientifique que l'algorithme pour les comptes rendus de turbulence au sein

des nuages. Ces améliorations de la résolution horizontale et verticale des prévisions WAFS sont destinées à répondre pleinement aux besoins du secteur aéronautique.

La position à prendre au nom de l'Union consiste à soutenir l'amendement proposé dans son intégralité.

2.2.8. Avis de cyclone tropical et messages SIGMET relatifs aux cyclones tropicaux

Il est proposé de modifier les messages SIGMET (TC) et les avis de TC relatifs aux cyclones tropicaux afin de corriger et de réduire les incohérences et les lacunes dans le format de ces messages. Les modifications proposées permettraient d'éviter toute erreur d'interprétation de la part des usagers, et les conséquences en matière de sécurité en découlant. Elles amélioreraient également la validation et la traduction de ces messages au format alphanumérique traditionnel (TAC) pour les adapter au modèle de l'échange d'informations météorologiques de l'OACI (IWXXM) afin d'éviter les erreurs d'IWXXM.

La position à prendre au nom de l'Union consiste à soutenir l'amendement proposé dans son intégralité.

2.2.9. Dispositions relatives aux renseignements consultatifs en matière de météorologie de l'espace

L'amendement proposé vise à améliorer les dispositions existantes en matière de météorologie de l'espace. Ces améliorations permettront de combiner plusieurs effets climatiques spatiaux (système global de navigation par satellite (GNSS), rayonnements, communications par satellite (SATCOM) et communications à haute fréquence (HF COM)de même intensité pour former un seul renseignement consultatif météorologique spatial, et de décrire tous les effets météorologiques spatiaux en utilisant des bandes de latitude. En outre, le texte proposé améliore la résolution verticale des informations fournies.

La position à prendre au nom de l'Union consiste à soutenir l'amendement proposé dans son intégralité.

2.2.10. Indication des paramètres manquants ou inexacts, ou les deux, dans les METAR

L'amendement proposé vise à garantir que le schéma IWXXM indique aisément les paramètres obligatoires manquants ou inexacts, ou les deux, dans les METAR au format TAC, afin d'éviter les erreurs dans le processus de validation, après traduction vers IWXXM à partir du TAC. Le METP considère que l'utilisation de la barre de fraction oblique (/) pour indiquer un chiffre ou une lettre manquants dans le texte des bulletins météorologiques est une proposition essentielle dans le cadre de la transition vers l'IWXXM et de la gestion de l'information à l'échelle du système (SWIM).

La position à prendre au nom de l'Union consiste à soutenir l'amendement proposé dans son intégralité.

2.2.11. Valeurs seuils révisées de dissipation des tourbillons de turbulence (EDR)

La proposition vise à actualiser les valeurs du taux de dissipation des tourbillons de turbulences (EDR) et le système de mesure basé sur l'indice pour la communication de la

turbulence pendant le vol. Les données scientifiques ayant démontré que les seuils d'EDR figurant à l'annexe 3 de la convention de Chicago sont trop élevés, la proposition introduit: a) des valeurs seuils d'EDR mises à jour sur la base d'études scientifiques de plus de 100 millions de rapports de turbulences; b) certaines adaptations terminologiques; et c) l'ajout d'une note explicative.

La position à prendre au nom de l'Union consiste à soutenir l'amendement proposé dans son intégralité.

2.2.12. Informations AIRMET et GAMET

L'amendement proposé permet de transmettre au SADIS (Secure Aviation Data Information Service) et au service de fichiers internet (WIFS) du WAFS les prévisions de zone pour les vols à basse altitude élaborées et produites conformément à l'accord régional relatif à la navigation aérienne. La modification de l'exigence, demandée par les utilisateurs aéronautiques, permettra de disposer d'une série de données AIRMET et GAMET plus complète, ce qui profitera aux utilisateurs du SADIS et du WIFS dans le monde entier.

La position à prendre au nom de l'Union consiste à soutenir l'amendement proposé dans son intégralité.

2.2.13. Dégagements de matières radioactives dans l'atmosphère

L'amendement proposé au SIGMET concernant le nuage radioactif (RDOACT CLD) est nécessaire pour assurer la cohérence avec l'amendement 78 de l'annexe 3 de la convention de Chicago, qui a introduit la représentation de la zone RDOACT CLD SIGMET CLD au moyen d'un cylindre à rayon fixe qui s'étend à tous les niveaux de vol et qui est indépendant du temps. Les modifications proposées au tableau A6-1A (Messages SIGMET et AIRMET) et à l'exemple A6-4 (message SIGMET concernant un nuage radioactif) de l'annexe 3 simplifieront les exigences existantes.

La position à prendre au nom de l'Union consiste à soutenir l'amendement proposé dans son intégralité.

2.2.14. Inclusion de fortes tempêtes de poussière dans les tableaux A4-1 et A6-1B concernant la liaison montante et la liaison descendante dans les comptes rendus en vol spéciaux

L'amendement proposé vise à inclure la notification des fortes tempêtes de poussière (HVY DS) dans des comptes rendus en vol spéciaux afin d'améliorer la disponibilité de ces informations dans des comptes rendus en vol spéciaux à l'appui de l'aviation civile internationale.

La position à prendre au nom de l'Union consiste à soutenir l'amendement proposé dans son intégralité.

2.2.15. Modèle d'échange météorologique d'information de l'OACI (IWXXM), Réseau du Service Fixe des Télécommunications Aéronautiques (RSFTA/AFTN) et service fixe aéronautique (AFS)

Les dispositions proposées introduisent quelques modifications mineures à l'annexe 3 de la convention de Chicago pour faciliter l'échange d'IWXXM, étant donné que l'IWXXM ne peut pas être échangé sur le Réseau du Service Fixe des Télécommunications Aéronautiques (RSFTA). À cette fin, elles renvoient au terme générique «service fixe aéronautique» (AFS), qui comprend à la fois le RSFTA et le système de traitement des messages (AMHS) du service de la circulation aérienne(ATS), ce dernier pouvant échanger des IWXXM.

La position à prendre au nom de l'Union consiste à soutenir l'amendement proposé dans son intégralité.

2.3. **Amendement 61 à l'annexe 4 sur les cartes aéronautiques (point 17 de l'ordre du jour)**

2.3.1. Description

L'amendement proposé concerne les cartes relatives aux extrémités d'ailes repliables, aux aides de navigation basées au sol sur des procédures de navigation fondée sur les performances (PBN), à la surface de segment à vue et aux opérations simultanées sur des pistes parallèles et quasi parallèles.

2.3.2. Dispositions applicables du droit de l'Union

Règlement d'exécution (UE) 2017/373

La position à prendre au nom de l'Union consiste à soutenir l'amendement proposé dans son intégralité.

2.4. **Amendements 44, 37 et 23, respectivement aux parties I, II et III de l'annexe 6 relative à l'exploitation technique des aéronefs (points 18, 19 et 20 de l'ordre du jour)**

2.4.1. Description

L'amendement 44 à l'annexe 6, partie I, concerne les minimums opérationnels d'aérodrome, l'approche finale en descente continue, la CAT III, l'article 83 *bis*, les enregistreurs de bord, les zones de conflit, les compartiments de fret, le dispositif avertisseur de proximité du sol (GPWS) et les gilets de sauvetage. L'amendement 37 à l'annexe 6, partie II, et l'amendement 23 à l'annexe 6, partie III, concernent les minimums opérationnels d'aérodrome, l'approche finale en descente continue, la CAT III, l'article 83 *bis* et les enregistreurs de bord.

2.4.2. Dispositions applicables du droit de l'Union

Règlement (UE) nº 965/2012 de la Commission[9].

2.4.3. Position de l'Union

La position à prendre au nom de l'Union consiste à soutenir l'amendement proposé.

Il est toutefois suggéré d'éliminer la disposition prévoyant l'obligation, pour l'exploitant, de placer des copies certifiées conformes de l'accord visé à l'article 83 *bis* à bord des aéronefs

[9] Règlement (UE) nº 965/2012 de la Commission du 5 octobre 2012 déterminant les exigences techniques et les procédures administratives applicables aux opérations aériennes conformément au règlement (CE) nº 216/2008 du Parlement européen et du Conseil (JO L 296 du 25.10.2012, p. 1).

couverts par un tel accord. Cette exigence n'apporte aucun bénéfice en matière de sécurité, et l'information peut être mise à disposition par d'autres moyens, par exemple, grâce à un référentiel OACI, ou à la création d'une obligation pour les États contractants qui concluent de tels accords de les publier sur leur site internet.

Si ces suggestions ne sont pas prises en compte, l'amendement devrait néanmoins être soutenu, compte tenu de son intérêt global.

2.5. **Amendement 92 à l'annexe 10 relative aux télécommunications aéronautiques, volume I et volume II (points 21 et 22 de l'ordre du jour)**

2.5.1. Description

Volume I: L'amendement proposé, 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 sur les aides conventionnelles à la navigation. L'amendement proposé porte sur: (a) les différentes catégories de performances des installations du système d'atterrissage aux instruments (ILS); (b) la communication de renseignements sur l'état opérationnel des services de radionavigation; (c) la mise à jour des dispositions du système de renforcement satellitaire (SBAS) visant à 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) les orientations supplémentaires concernant les limites d'alerte relatives à l'intégrité du GNSS.

Volume II: La proposition 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).

De plus amples informations sont fournies aux points 2.5.3 à 2.5.9.

2.5.2. Dispositions applicables du droit de l'Union

Règlement d'exécution (UE) 2017/373

2.5.3. Amendement concernant les différentes catégories de performances des installations du système d'atterrissage aux instruments (ILS) (Volume I)

L'amendement concernant les différentes catégories de performances des installations ILS comprend quatre groupes de modifications:

(1) les modifications concernant la suppression de la correspondance entre la catégorie de performances des installations ILS et celle des opérations d'approche aux instruments. Ces modifications visent à refléter l'évolution récente des définitions opérationnelles figurant à l'annexe 6 de la convention de Chicago sur l'exploitation technique des aéronefs et dans le manuel d'exploitation tous temps (Doc. 9365), qui présentent plusieurs divergences par rapport aux dispositions actuelles de l'annexe 10 de la convention de Chicago;

(2) les modifications concernant l'extension de la définition des installations de catégorie de performances I jusqu'à 30 m au-dessus du seuil. Ces modifications visent à éliminer toute incohérence entre la limite inférieure de couverture utilisée dans la définition des installations de catégorie de performances I et la limite correspondante utilisée dans la plupart des normes et pratiques recommandées (SARP) pour les installations de catégorie de performances I;

(3) les modifications concernant l'introduction d'un système amélioré de classement des ILS. Ces modifications sont destinées à optimiser l'utilisation des installations ILS en cas de performance supérieure à la norme avérée;

(4) les modifications concernant la fonction de verrouillage de l'alignement de piste ILS. Ces modifications visent à supprimer certaines restrictions opérationnelles inutiles induites par les dispositions actuelles relatives à cette fonction.

La position à prendre au nom de l'Union consiste à soutenir l'amendement proposé dans son intégralité.

2.5.4. Amendement concernant la communication de renseignements sur l'état opérationnel des services de radionavigation (volume I)

Cet amendement vise à remédier à d'éventuelles difficultés de mise en œuvre ou d'interprétation de la norme existante (annexe 10, volume I, point 2.3) sur la communication de renseignements sur l'état opérationnel des services de radionavigation.

La position à prendre au nom de l'Union consiste à soutenir l'amendement proposé dans son intégralité.

2.5.5. Amendement concernant 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 GPS (volume I)

Cet amendement a pour objectif de refléter le développement en cours de quatre nouveaux SBAS par l'Australie, la Nouvelle-Zélande, la Chine, la Corée du Sud et l'Agence pour la sécurité de la navigation aérienne en Afrique et à Madagascar (ASECNA), ainsi que de mettre en place un nouveau mécanisme destiné à protéger les utilisateurs du SBAS en cas d'anomalies dans l'identification des données, l'identification des données d'horloge (IODC), les données d'éphémérides transmises dans le message de navigation du GPS.

La position à prendre au nom de l'Union consiste à soutenir l'amendement proposé dans son intégralité.

2.5.6. Amendement concernant 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) (volume I)

Cet amendement vise à établir la pleine compatibilité du GBAS pour la diffusion de données (VDB) à très haute fréquence (VHF) avec l'ILS et le VOR, qui partagent la bande de fréquences de fonctionnement avec le GBAS, et à soutenir la mise en œuvre du GBAS en facilitant la coordination des assignations de fréquences entre le GBAS, l'ILS et le VOR.

La position à prendre au nom de l'Union consiste à soutenir l'amendement proposé dans son intégralité.

2.5.7. Amendement concernant les clarifications et corrections apportées aux dispositions relatives au GBAS (volume I)

Cet amendement apporte un certain nombre de clarifications rédactionnelles et de corrections aux dispositions relatives au GBAS.

La position à prendre au nom de l'Union consiste à soutenir l'amendement proposé dans son intégralité.

2.5.8. Amendement concernant les orientations supplémentaires sur les seuils d'alarme relatifs à l'intégrité du GNSS (volume I)

Cet amendement vise à fournir des orientations supplémentaires concernant l'interprétation et l'application du seuil d'alarme vertical (VAL) pour l'approche de catégorie I utilisant le GNSS.

La position à prendre au nom de l'Union consiste à soutenir l'amendement proposé dans son intégralité.

2.5.9. Amendement corrélatif concernant le service fixe aéronautique (SFA) (volume II)

L'amendement à l'annexe 10 de la convention de Chicago — Télécommunications aéronautiques, volume II — Procédures de télécommunication, y compris celles qui ont le caractère de procédures pour les services de navigation aérienne (PANS), contient un texte supplémentaire visant à soutenir explicitement l'acheminement de messages météorologiques au moyen du système de messagerie (AMHS) des services de la circulation aérienne (ATS).

Cette exigence découle de l'amendement 79 à l'annexe 3 de la convention de Chicago et de l'amendement corrélatif 9 des procédures pour les services de navigation aérienne — Gestion du trafic aérien (PANS-ATM, Doc. 4444). L'AMHS est le moyen privilégié d'acheminer le trafic de messages généré par l'amendement 79 à l'annexe 3, étant donné que certaines installations du réseau du service fixe des télécommunications aéronautiques (RSFTA) peuvent ne pas être en mesure de le faire.

La position à prendre au nom de l'Union consiste à soutenir l'amendement proposé dans son intégralité.

2.6. **Amendement 52 à l'annexe 11 sur les services de la circulation aérienne (point 23 de l'ordre du jour)**

2.6.1. Description

Les amendements proposés 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). La proposition concerne également les amendements sous la forme d'une nouvelle disposition relative au collationnement par les conducteurs de véhicules opérationnels.

De plus amples informations sont fournies aux points 2.6.3 à 2.6.4.

2.6.2. Dispositions applicables du droit de l'Union

Règlement (UE) 2018/1139

2.6.3. Les amendements concernant la planification des mesures d'exception en rapport avec des zones de conflit.

Compte tenu de certaines recommandations de sécurité formulées par le Bureau néerlandais de la sécurité après son enquête sur l'accident du vol MH17, des propositions concernant la planification des mesures d'exception en rapport avec des zones de conflit ont été élaborées. À cet égard, l'OACI a engagé une action pour examiner les dispositions pertinentes de l'OACI, qui comprenaient des amendements à l'annexe 11 de la convention de Chicago sur les services de la circulation aérienne. L'amendement proposé vise à améliorer l'évaluation des risques pour la sécurité effectuée lorsque des activités potentiellement dangereuses pour l'aviation civile ont lieu.

La position à prendre au nom de l'Union consiste à soutenir l'amendement proposé dans son intégralité.

2.6.4. Nouvelle disposition sur le collationnement par les conducteurs de véhicules opérationnels

Le Groupe d'étude PANS-Aérodrome (PASG) a élaboré une proposition visant ajouter huit nouveaux chapitres aux procédures pour les services de navigation aérienne (PANS)-aérodromes (Doc. 9981), qui couvrent la formation du personnel d'exploitation de l'aérodrome; l'inspection des aires de mouvement; les travaux en cours (WIP) dans la zone côté piste; les débris (FOD); la gestion de la faune et de la flore sauvages; la sécurité des aires de trafic; la sécurité des pistes; et le système d'autorisation des conducteurs en aérodrome et les exigences en matière de sécurité des véhicules et des équipements. Compte tenu de cette proposition, une nouvelle disposition de l'annexe 11 de la convention de Chicago relative au collationnement par les conducteurs de véhicules opérationnels a été rédigée. Actuellement, l'annexe 11 n'oblige pas les contrôleurs à collationner l'autorisation qu'ils accordent aux conducteurs de véhicules, et les conducteurs de véhicules à répéter l'autorisation.

La position à prendre au nom de l'Union consiste à soutenir l'amendement proposé dans son intégralité.

2.7. **Amendement 18 à l'annexe 13 relative aux enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation (point 24 de l'ordre du jour)**

2.7.1. Description

La proposition vise à définir les termes «recommandation de sécurité d'intérêt mondial» et «enregistrements effectués au sol pour des enquêtes».

2.7.2. Dispositions applicables du droit de l'Union

Règlement (UE) nº 996/2010 du Parlement européen et du Conseil[10].

La position à prendre au nom de l'Union est d'«approuver les observations» et de proposer le texte révisé suivant: *«Recommandation de sécurité d'intérêt mondial (SRGC).* Une recommandation de sécurité concernant une carence généralisée avec probabilité de

[10] Règlement (UE) nº 996/2010 du Parlement européen et du Conseil du 20 octobre 2010 sur les enquêtes et la prévention des accidents et des incidents dans l'aviation civile et abrogeant la directive 94/56/CE (JO L 295 du 12.11.2010, p. 35).

récurrence aux conséquences potentielles importantes, et qui appelle ~~des mesures rapides pour renforcer la sécurité~~ une prise en compte rapide des mesures de sécurité appropriées.»

Cette reformulation devrait expliciter le caractère non contraignant des «recommandations de sécurité».

2.8. Adoption des amendements 15 et 9 à l'annexe 14 relative aux aérodromes, volume I et volume II (points 25 et 26 de l'ordre du jour)

2.8.1. Description

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

Volume II: L'amendement proposé 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).

De plus amples informations sont fournies aux points 2.8.3 et 2.8.4.

2.8.2. Dispositions applicables du droit de l'Union

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

Volume II: Règlement (UE) nº 139/2014

2.8.3. Amendement sur la conception et l'exploitation technique des aérodromes ainsi que sur les aides visuelles à la navigation.

La position à prendre au nom de l'Union consiste à soutenir l'amendement proposé dans son intégralité.

2.8.4. Amendement concernant les modifications des spécifications relatives à la conception et à l'exploitation des aérodromes

La proposition introduit d'importants amendements relatifs aux caractéristiques physiques des héliports, aux aides visuelles et aux mesures de sauvetage et de lutte contre l'incendie, ainsi que la modification de plusieurs définitions associées et de références à des documents d'orientation ayant atteint le stade de la maturité, qui doivent figurer dans le Manuel de l'hélistation mis à jour (Doc. 9261).

Il convient toutefois de noter que la suppression de certaines normes au chapitre 5 de l'annexe 14, volume II, de la convention de Chicago et la définition des services de sauvetage et de lutte contre l'incendie peuvent créer certaines difficultés pour l'Union. Ces modifications rendraient nécessaire l'abrogation des spécifications de certification correspondantes de l'AESA qui, jusqu'à présent, ont permis une mise en œuvre harmonisée. En ce qui concerne les dispositions relatives au sauvetage et à la lutte contre l'incendie, les

[11] Règlement (UE) nº 139/2014 de la Commission du 12 février 2014 établissant des exigences et des procédures administratives relatives aux aérodromes conformément au règlement (CE) nº 216/2008 du Parlement européen et du Conseil (JO L 44 du 14.2.2014, p. 1).

nouvelles règles proposées feraient obstacle à une mise en œuvre harmonisée dans la mesure où leur application nécessite des évaluations individuelles de la sécurité des héliports.

Néanmoins, au vu des autres modifications importantes qui sont toutes soutenues compte tenu de leurs avantages en matière de sécurité, la position à prendre au nom de l'Union consiste à soutenir l'amendement proposé dans son intégralité.

2.9. Amendement 41 à l'annexe 15 sur les services d'information aéronautique (point 27 de l'ordre du jour)

2.9.1. Description

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

De plus amples informations sont fournies aux points 2.9.3.

2.9.2. Dispositions applicables du droit de l'Union

Règlement (UE) 2018/1139

2.9.3. Amendement requis en raison des problèmes liés à la planification des mesures d'exception en rapport avec des zones de conflit

Compte tenu de deux des recommandations de sécurité adressées à l'OACI dans le rapport final du Bureau néerlandais de la sécurité sur l'accident du vol 17 de Malaysia Airlines (MH17), la Commission de la navigation aérienne a proposé au Conseil de l'OACI un amendement sous la forme d'une norme à ajouter à l'annexe 15 de la convention de Chicago. Le Bureau néerlandais de la sécurité a recommandé que l'OACI intègre dans les normes que les États confrontés à un conflit armé sur leur territoire publient à un stade précoce des informations aussi précises que possible sur la nature et l'ampleur des menaces que présente ce conflit et ses conséquences pour l'aviation civile [...]. L'amendement proposé vise à améliorer l'information relative aux activités mettant en danger l'aviation civile publiée au moyen d'avis aux navigateurs aériens (NOTAM), et couvre également le cas particulier des zones de conflit. Les précisions apportées aideront les exploitants à évaluer les risques que présentent les zones de conflit.

L'amendement, s'il est adopté, améliorerait l'évaluation et la publication d'informations relatives à la nature et à l'ampleur des menaces que représentent les conflits ainsi qu'à leurs conséquences pour l'aviation civile, ce qui fait l'objet de l'article 88, paragraphe 3, point b), du règlement (UE) 2018/1139. Cet article autorise l'Agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne à diffuser des informations pertinentes et à recommander les mesures correctrices que doivent prendre les autorités nationales compétentes ou les personnes physiques et morales soumises à ce règlement, si des zones de conflit présentent des risques pour l'aviation civile. L'amendement, associé aux documents d'orientation de l'OACI relatifs aux zones de conflit, faciliterait grandement l'exactitude et l'exhaustivité de toute action au niveau de l'Union qui devrait atteindre tous les exploitants de l'Union associés à la zone de conflit.

La position à prendre au nom de l'Union consiste à soutenir l'amendement proposé dans son intégralité.

2.10. **Adoption des amendements 13, 10 et 1 à l'annexe 16 sur la protection de l'environnement, respectivement aux volumes I, II et III (points 28, 29 et 30 de l'ordre du jour).**

2.10.1. Description

La proposition porte sur le bruit des aéronefs.

De plus amples informations sont fournies aux points 2.10.3.

2.10.2. Dispositions applicables du droit de l'Union

Règlement (UE) 2018/1139

2.10.3. Amélioration des normes internationales en matière de bruit et d'émissions de gaz.

Les amendements présentés sont les résultats du dernier programme de travail triennal du Comité de la protection de l'environnement en aviation (CAEP).

L'Union s'est montrée favorable à leur élaboration dans un certain nombre de positions successives prises au cours des travaux techniques au niveau de l'OACI. Il est fait référence aux positions adoptées par le Conseil sur les lettres aux États 19/42, 19/43 et 19/44.

Concernant l'adoption de l'amendement 13 à l'annexe 16, volume I, il contient des corrections relatives à des questions techniques, typographiques, et de nomenclature d'ordre général. Il vise également à réviser les définitions en utilisant le mot «travers», une définition pour «route de référence», la tolérance spécifiée pour la pondération temporelle exponentielle lente afin de mieux caractériser la réponse exponentielle avec une constante de temps d'une seconde. Enfin, il contient des révisions portant sur les temps du verbe modal exprimant l'obligation.

En ce qui concerne l'amendement 10 à l'annexe 16, volume II, il reflète la récente approbation par le CAEP de l'OACI (lors de la onzième réunion de février 2019), des normes relatives à la masse des particules non volatiles (nvPM) et à leur nombre. La mise au point de cette nouvelle norme vient compléter un ensemble de mesures de certification environnementale des aéronefs portant notamment sur le bruit, la qualité de l'air au niveau local et les normes en matière d'émissions de CO_2 des avions subsoniques.

La nouvelle norme s'appliquera aux moteurs actuellement en production ainsi qu'aux nouveaux types de moteurs dont la poussée nominale est supérieure à 26.7 kN à partir du 1er janvier 2023. Les limites pour la masse et le nombre de nvPM permettent de soulager les moteurs dont la poussée nominale est inférieure à 150 kN.

En ce qui concerne l'amendement 1 à l'annexe 16, volume III, les propositions concernent l'introduction d'une définition de «conception de type» et de diverses améliorations de la définition; la clarification de l'applicabilité des normes relatives aux versions dérivées certifiées-émisssions de CO_2 des avions non certifiés-émissions de CO_2 ainsi que de l'autorité chargée de l'octroi des dérogations et du processus d'enregistrement des dérogations; dans la rubrique «conditions de référence», la suppression du texte superflu et la correction d'erreurs typographiques mineures.

La position à prendre au nom de l'Union consiste à soutenir les amendements, qui sont conformes au règlement (UE) 2018/1139.

2.11. **Amendement 13 à l'annexe 18 relative à la sécurité du transport aérien des marchandises dangereuses (point 31 de l'ordre du jour)**

2.11.1. Description

La proposition porte sur les dispositions relatives à la terminologie et aux dispositions de séparation des matières toxiques et infectieuses.

2.11.2. Dispositions applicables du droit de l'Union

Le point CAT.GEN.MPA.200 de l'annexe IV du règlement (UE) nº 965/2012, dispose que «[...] le transport aérien de marchandises dangereuses est effectué conformément à l'annexe 18 de la Convention de Chicago».

La position à prendre au nom de l'Union consiste à soutenir l'amendement proposé dans son intégralité.