

RÈGLEMENT D'EXÉCUTION (UE) 2021/2237 DE LA COMMISSION
du 15 décembre 2021

modifiant le règlement (UE) n° 965/2012 en ce qui concerne les exigences applicables à l'exploitation tous temps et à la formation et au contrôle de l'équipage de conduite

LA COMMISSION EUROPÉENNE,

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne,

vu le 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) n° 2111/2005, (CE) n° 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 ⁽¹⁾, et notamment son article 23, paragraphe 1, son article 27, paragraphe 1, et son article 31,

considérant ce qui suit:

- (1) Les exploitants et le personnel participant à l'exploitation d'aéronefs, ainsi que les autorités nationales compétentes, devraient se conformer aux exigences essentielles relatives aux opérations aériennes énoncées dans le règlement (UE) 2018/1139.
- (2) Le règlement (UE) n° 965/2012 de la Commission ⁽²⁾ établit des règles détaillées pour les opérations aériennes. Les règles en vigueur régissant l'exploitation tous temps devraient être mises à jour de manière à tenir compte des progrès technologiques récents dans les nouveaux systèmes embarqués et des meilleures pratiques dans le domaine des opérations aériennes.
- (3) Pour garantir un niveau élevé de sécurité de l'aviation civile dans l'Union, il est nécessaire de prendre en considération l'exploitation tous temps dans tous les domaines de l'aviation pertinents, y compris la navigabilité initiale, les opérations aériennes, l'octroi de licences pour les membres d'équipage de conduite et les aérodromes, et de tenir compte de l'expérience acquise dans le domaine de l'aviation au niveau mondial et des progrès scientifiques et techniques dans le domaine des opérations aériennes. Il convient, dès lors, que les nouvelles règles améliorent l'harmonisation avec les exigences de l'Administration fédérale de l'aviation des États-Unis et intègrent autant que possible dans le droit de l'Union les dernières modifications apportées aux normes adoptées par l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), à savoir l'annexe 6 de l'OACI, partie I (11^e édition), partie II (10^e édition) et partie III (9^e édition), en ce qui concerne l'exploitation tous temps et la terminologie de l'approche aux instruments.
- (4) En outre, l'exploitation en toute sécurité d'hélicoptères selon les règles de vol aux instruments (ci-après «IFR»), y compris l'utilisation de procédures d'approche et de départ vers un point dans l'espace, devrait être facilitée. Jusqu'à présent, l'exploitation d'hélicoptères obéissait essentiellement aux règles de vol à vue, c'est pourquoi les règles d'exploitation des hélicoptères ont été davantage développées. Toutefois, il existe actuellement de nouvelles procédures spécifiques aux hélicoptères pour les approches et départs vers un point dans l'espace, ainsi que des routes à basse altitude pour les hélicoptères, qui permettent aux hélicoptères de voler en IFR. Les règles d'exploitation devraient donc être modifiées en conséquence.
- (5) Afin d'améliorer la sécurité d'une manière efficace au regard des coûts, il convient de définir de nouvelles exigences en matière de formation relatives aux exploitations spécialisées (SPO), à l'exploitation multipilote sur hélicoptère, au recours accru aux simulateurs ainsi qu'à l'utilisation d'une plus grande variété d'événements pour la formation et le contrôle dans l'exploitation d'hélicoptères à des fins de transport aérien commercial (CAT).
- (6) Les nouvelles règles devraient être fondées sur les performances et sur les risques afin d'être adaptables à l'évolution permanente des technologies. Elles ne devraient pas être subordonnées à la technologie et pouvoir s'adapter en fonction des changements futurs, évitant ainsi la dépendance à l'égard de solutions technologiques particulières.

⁽¹⁾ JO L 212 du 22.8.2018, p. 1.

⁽²⁾ Règlement (UE) n° 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) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil (JO L 296 du 25.10.2012, p. 1).

- (7) Les nouvelles règles devraient permettre des gains d'efficacité basés sur les progrès technologiques et l'utilisation opérationnelle de nouvelles technologies avancées telles que les systèmes à vision augmentée pour le vol (EFVS), ainsi que l'application de certaines nouvelles procédures opérationnelles avancées qui prennent en charge l'exploitation tous temps. La possibilité d'utiliser des outils de formation innovants aux fins de la formation et du contrôle des équipages de conduite devrait également être explorée.
- (8) Les nouvelles règles relatives à l'exploitation tous temps ainsi qu'à la formation et au contrôle des équipages de conduite devraient contribuer à mettre en place des conditions de concurrence équitables pour tous les acteurs du marché intérieur de l'aviation de l'Union et à améliorer la compétitivité de l'industrie aéronautique de l'Union.
- (9) Les minimums opérationnels d'aérodrome devraient être alignés autant que possible entre les exploitations à des fins de transport aérien commercial (CAT), les exploitations non commerciales d'aéronefs motorisés complexes (NCC) et les exploitations spécialisées (SPO). Les exigences applicables à l'exploitation tous temps pour les exploitations non commerciales utilisant des aéronefs motorisés autres que complexes (NCO) devraient également être simplifiées afin d'encourager le recours aux règles de vol aux instruments.
- (10) Sur la base de l'expérience opérationnelle et compte tenu de la nature des exploitations et du niveau de risque moindre, certains allègements des exigences en matière de formation et de contrôle des équipages de conduite, qui n'étaient auparavant disponibles que pour les exploitations à des fins de CAT, devraient être étendus aux exploitations SPO et NCC. Les évolutions opérationnelles ont montré que le niveau de sécurité requis pouvait être maintenu avec des exigences moins strictes et plus souples. De même, une certaine flexibilité accrue en ce qui concerne les exploitations de différents types ou différentes variantes d'aéronefs devrait être prévue pour les exploitants d'hélicoptères de petite taille. Les types d'hélicoptères monomoteurs simples de petite taille qui se comportent de la même manière dans des conditions normales et en situation d'urgence devraient également bénéficier de certaines simplifications actuellement disponibles dans le cadre d'une qualification de classe d'avion.
- (11) Il convient dès lors de modifier le règlement (UE) n° 965/2012 en conséquence afin de mettre pleinement en œuvre les exigences essentielles relatives aux opérations aériennes figurant à l'annexe V du règlement (UE) 2018/1139.
- (12) L'Agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne a élaboré un projet de règles de mise en œuvre qu'elle a présenté à la Commission accompagné de l'avis n° 02/2021 ⁽³⁾ conformément à l'article 76, paragraphe 1, du règlement (UE) 2018/1139.
- (13) Les mesures prévues par le présent règlement sont conformes à l'avis du comité institué par l'article 127 du règlement (UE) 2018/1139,

A ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier

Modifications du règlement (UE) n° 965/2012

Le règlement (UE) n° 965/2012 est modifié comme suit:

- 1) à l'article 5, paragraphe 2, le point a) iv) est remplacé par le texte suivant:
«iv) d'opérations par faible visibilité (LVO) ou d'opérations avec crédits opérationnels;»;
- 2) les annexes I, II, III, IV, V, VI, VII et VIII sont modifiées conformément à l'annexe du présent règlement.

Article 2

Date d'entrée en vigueur et application

Le présent règlement entre en vigueur le vingtième jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*.

Il est applicable à partir du 30 octobre 2022.

⁽³⁾ <https://www.easa.europa.eu/document-library/opinions>

Le présent règlement est obligatoire dans tous ses éléments et directement applicable dans tout État membre.

Fait à Bruxelles, le 15 décembre 2021.

Par la Commission
La présidente
Ursula VON DER LEYEN

ANNEXE

Les annexes I, II, III, IV, V, VI, VII et VIII du règlement (UE) n° 965/2012 sont modifiées comme suit:

1) L'annexe I est modifiée comme suit:

a) le point 6 suivant est inséré:

«6) les “minimums opérationnels d'aérodrome” sont les limites des possibilités d'utilisation d'un aérodrome pour:

- a) le décollage, exprimés en termes de portée visuelle de piste (RVR) et/ou de visibilité et, si nécessaire, de plafond;
- b) l'atterrissage dans le cadre d'opérations d'approche aux instruments bidimensionnelle (2D), exprimés en termes de visibilité et/ou de RVR, d'altitude/de hauteur minimale de descente (MDA/H) et, si nécessaire, de plafond;
- c) l'atterrissage dans le cadre d'opérations d'approche aux instruments tridimensionnelle (3D), exprimés en termes de visibilité et/ou de RVR et d'altitude/de hauteur de décision (DA/H) en rapport avec le type et/ou la catégorie de l'opération;»;

b) le point 11) est supprimé;

c) les points 13 à 16 sont supprimés;

d) le point 18 bis suivant est inséré:

«18 bis) le “plafond” est la hauteur, au-dessus du sol ou de l'eau, de la plus basse couche de nuages qui, au-dessous de 6 000 m (20 000 ft), couvre plus de la moitié du ciel;»;

e) le point 20) est remplacé par le texte suivant:

«20) une “manœuvre à vue” est la phase visuelle d'une opération d'approche en manœuvre à vue;»;

f) le point 20 bis suivant est inséré:

«20 bis) une “opération d'approche en manœuvre à vue” est une opération d'approche aux instruments de type A visant à mettre un aéronef en position d'atterrissage sur une piste/une aire d'approche finale et de décollage (FATO) qui n'est pas convenablement située pour une approche directe;»;

g) le point 27) est remplacé par le texte suivant:

«27) une “approche finale en descente continue (CDFA)” est une technique, compatible avec les procédures d'approche stabilisée, consistant à effectuer le segment d'approche finale (FAS) d'une procédure d'approche classique aux instruments (NPA) en descente continue, sans mise en palier, depuis une altitude/hauteur égale ou supérieure à l'altitude/hauteur du repère d'approche finale:

- a) pour les opérations d'approche directe, jusqu'à un point situé à environ 15 m (50 ft) au-dessus du seuil de la piste d'atterrissage ou du point où la manœuvre d'arrondi commence; ou
- b) pour les opérations d'approche en manœuvre à vue, jusqu'à ce que la MDA/H ou l'altitude/la hauteur de manœuvre de vol à vue soit atteinte;»;

h) le point 35 bis suivant est inséré:

«35 bis) une “altitude de décision (DA) ou hauteur de décision (DH)” est une altitude ou une hauteur spécifiée à laquelle, au cours d'une opération d'approche aux instruments 3D, une procédure d'approche interrompue doit être engagée si la référence visuelle nécessaire à la poursuite de l'approche n'a pas été établie;»;

i) le point 46) est remplacé par le texte suivant:

«46) un “système de vision améliorée pour le vol (EFVS)” est un dispositif électronique permettant à l'équipage de conduite d'afficher en temps réel une image issue de capteurs ou augmentée de la topographie de l'environnement extérieur (caractéristiques naturelles ou d'origine humaine d'un lieu ou d'une région, en particulier de manière à montrer leurs positions relatives et leur altitude) grâce à des capteurs d'imagerie; un EFVS est intégré à un système de guidage de vol et s'appuie sur un collimateur de pilotage tête haute ou un système d'affichage équivalent; si un EFVS est certifié conformément aux exigences de navigabilité applicables et qu'un exploitant est titulaire de l'agrément spécifique requis (le cas échéant), il peut être utilisé pour les opérations EFVS et peut permettre des opérations avec crédits opérationnels;»;

j) les points 46 *bis*) et 46 *ter*) suivants sont insérés:

«46 *bis*) une “opération EFVS” est une opération au cours de laquelle les conditions de visibilité exigent qu'un EFVS soit utilisé en lieu et place de la vision naturelle pour effectuer une approche ou un atterrissage, identifier les références visuelles requises ou effectuer un roulage à l'atterrissage;

46 *ter*) une “opération EFVS 200” est une opération avec un crédit opérationnel au cours de laquelle les conditions de visibilité exigent qu'un EFVS soit utilisé jusqu'à 200 ft au-dessus du seuil de la FATO ou de la piste. De ce point à la terre, la vision naturelle est utilisée. La RVR n'est pas inférieure à 550 m;»

k) le point 47) est remplacé par le texte suivant:

«47) un “système de vision améliorée (EVS)” est un dispositif électronique permettant à l'équipage de conduite d'afficher en temps réel une image de la topographie réelle de l'environnement extérieur (caractéristiques naturelles ou d'origine humaine d'un lieu ou d'une région, en particulier de manière à montrer leurs positions relatives et leur altitude) grâce à des capteurs d'imagerie;»

l) le point 48 *ter*) suivant est inséré:

«48 *ter*) le “segment d'approche finale (FAS)” est le segment d'une procédure d'approche aux instruments (IAP) dans lequel l'alignement et la descente en vue de l'atterrissage sont effectués;»

m) le point 52 *bis*) suivant est inséré:

«52 *bis*) une “remise des gaz” est le passage d'une opération d'approche à une montée stabilisée. Cela inclut les manœuvres effectuées à un niveau égal ou supérieur à la MDA/H ou la DA/H, ou en dessous de la DA/H (atterrissages interrompus);»

n) le point 55) est remplacé par le texte suivant:

«55) un “système d'atterrissage par guidage tête haute (HUDLS)” désigne l'ensemble du système embarqué assurant le guidage tête haute du pilote pour lui permettre soit de contrôler l'aéronef, soit de surveiller le pilote automatique pendant le décollage (le cas échéant), l'approche et l'atterrissage (et, le cas échéant, le roulage), ou la remise des gaz. Il comprend l'ensemble des capteurs, ordinateurs, sources d'alimentation, indications et commandes;»

o) le point 56) est supprimé;

p) les points 69 *quinquies*) et 69 *sexties*) suivants sont ajoutés:

«69 *quinquies*) une “opération d'approche aux instruments” est une approche et un atterrissage utilisant des instruments pour le guidage de navigation, fondés sur une procédure d'approche aux instruments (IAP). Les opérations d'approche aux instruments peuvent être effectuées selon deux méthodes:

- a) une opération d'approche aux instruments bidimensionnelle (2D), n'utilisant que le guidage de navigation latérale; et
- b) une opération d'approche aux instruments tridimensionnelle (3D), utilisant à la fois le guidage de navigation latérale et le guidage de navigation verticale;

69 *sexties*) une “procédure d'approche aux instruments (IAP)” est une série de manœuvres prédéterminées effectuées en utilisant uniquement les instruments de vol, avec une marge de protection spécifiée au-dessus des obstacles, depuis le repère d'approche initiale ou, s'il y a lieu, depuis le début d'une route d'arrivée définie, jusqu'en un point à partir duquel l'atterrissage pourra être effectué, puis, si l'atterrissage n'est pas effectué, jusqu'en un point où les critères de franchissement d'obstacles en attente ou en route deviennent applicables. Les IAP sont classés de la manière suivante:

- a) procédure d'approche classique (NPA), c'est-à-dire une IAP conçue pour les opérations d'approche aux instruments 2D de type A;
- b) procédure d'approche avec guidage vertical (APV), c'est-à-dire une IAP de navigation fondée sur les performances (PBN) conçue pour les opérations d'approche aux instruments 3D de type A;
- c) procédure d'approche de précision (NPA), c'est-à-dire une IAP fondée sur des systèmes de navigation conçus pour les opérations d'approche aux instruments 3D de type A ou B;»

- q) le point 72 *ter*) suivant est inséré:
- «72 *ter*) un “contrôle en ligne” est un contrôle effectué par l'exploitant et auquel se soumet le pilote ou le membre d'équipage technique afin de démontrer sa compétence dans l'exécution des opérations normales en ligne décrites dans le manuel d'exploitation;»;
- r) les points 74) et 75) sont remplacés par le texte suivant:
- «74) les “opérations par faible visibilité (LVO)” sont des opérations d'approche ou de décollage sur une piste dont la RVR est inférieure à 550 m ou dont la hauteur de décision est inférieure à 200 ft;
- 75) un “décollage par faible visibilité (LVTO)” est un décollage avec une RVR inférieure à 550 m;»;
- s) le point 76) est supprimé;
- t) le point 78 *quater*) suivant est inséré:
- «78 *quater*) une “altitude ou une hauteur minimale de descente (MDA ou MDH)” est une altitude ou une hauteur spécifiée, au cours d'une opération d'approche aux instruments 2D ou d'une opération d'approche en manœuvre à vue, au-dessous de laquelle une descente ne doit pas être exécutée sans la référence visuelle nécessaire;»;
- u) le point 83) est supprimé;
- v) le point 85 *bis* suivant est inséré:
- «85 *bis*) l'“altitude ou hauteur de franchissement d'obstacles (OCA ou OCH)” est l'altitude la plus basse ou la hauteur la plus faible au-dessus de l'altitude du seuil de piste en cause ou de l'altitude de l'aérodrome, selon le cas, utilisée pour respecter les critères appropriés de franchissement d'obstacles;»;
- w) le point 91 *bis* suivant est inséré:
- «91 *bis*) un “crédit opérationnel” est un crédit alloué aux opérations effectuées avec un aéronef moderne permettant des minimums opérationnels d'aérodrome inférieurs à ceux qui seraient normalement établis par l'exploitant pour un aéronef de base, sur le fondement des performances de systèmes d'aéronefs avancés utilisant l'infrastructure externe disponible. Les minimums opérationnels inférieurs peuvent comprendre une hauteur/altitude de décision ou une hauteur/altitude minimale de descente, des exigences de visibilité réduites ou des installations au sol réduites, ou une combinaison de ces éléments;»;
- x) le point 92) est remplacé par le texte suivant:
- «92) un “contrôle hors ligne de l'exploitant” est un contrôle effectué par l'exploitant et auquel se soumet le pilote ou le membre d'équipage technique afin de démontrer sa compétence dans l'exécution des procédures standard, non standard et d'urgence;»;
- y) les points 120 *quater*, 120 *quinquies* et 120 *sexties* suivants sont insérés:
- «120 *quater*) une “formation pour l'acquisition de compétences” est une formation conçue pour atteindre les objectifs de performance cibles, fournissant l'assurance suffisante que la personne formée est capable d'exécuter de manière cohérente des tâches spécifiques de manière sûre et efficace;
- 120 *quinquies*) une “opération d'approche aux instruments de type A” est une opération d'approche aux instruments avec une MDH ou une DH égale ou supérieure à 250 ft;
- 120 *sexties*) une “opération d'approche aux instruments de type B” est une opération avec une DH inférieure à 250 ft. Les opérations d'approche aux instruments de type B sont classées comme suit:
- a) catégorie I (CAT I): une DH d'au moins 200 ft et soit une visibilité d'au moins 800 m, soit une RVR d'au moins 550 m;
- b) catégorie II (CAT II): une DH inférieure à 200 ft mais d'au moins 100 ft, et une RVR d'au moins 300 m;
- c) catégorie III (CAT III): une DH inférieure à 100 ft ou aucune DH et une RVR inférieure à 300 m ou aucune limitation de la RVR;»;

- z) le point 124 *bis* suivant est inséré:
- «124 bis) la “visibilité (VIS)” est la visibilité pour l’exploitation aéronautique correspondant à la plus grande des deux valeurs suivantes:
- a) la plus grande distance à laquelle on peut voir et reconnaître un objet noir de dimensions appropriées situé près du sol lorsqu’il est observé sur un fond lumineux; et
 - b) la plus grande distance à laquelle on peut voir et identifier des feux d’une intensité voisine de 1 000 candelas lorsqu’ils sont observés sur un fond non éclairé;»;
- aa) les points 125) et 126) sont remplacés par le texte suivant:
- «(125) une “opération d’approche à vue” est une opération d’approche par un vol en IFR lorsque soit une partie, soit toutes les parties d’une IAP ne sont pas achevées et que l’opération d’approche est exécutée avec une référence visuelle au terrain;
- 126) un “aérodrome accessible selon le temps” est un aérodrome adéquat où, pendant le temps d’utilisation prévu, les observations ou prévisions météorologiques, ou toute combinaison de celles-ci, indiquent que les conditions météorologiques seront égales ou supérieures aux minimums opérationnels requis pour l’aérodrome et où les informations sur l’état de la surface de la piste indiquent que l’avion pourra se poser en toute sécurité».

2) À l'annexe II, l'appendice II est remplacé par le texte suivant:

«Appendice II

SPÉCIFICATIONS TECHNIQUES (soumises aux conditions approuvées dans le manuel d'exploitation)					
Coordonnées de contact de l'autorité de délivrance Tél. (1): _____; Télécopieur: _____; Courriel: _____					
CTA (2):		Nom de l'exploitant (3):		Date (4):	Signature:
Nom commercial					
Spécifications techniques #:					
Modèle d'aéronef (5): Marques d'immatriculation (6):					
Types d'exploitation: Transport aérien commercial <input type="checkbox"/> Passagers <input type="checkbox"/> Fret <input type="checkbox"/> Autres (7): _____					
Zone d'exploitation (8):					
Restrictions particulières (9):					
Agréments spécifiques:	Oui	Non	Spécifications (10)	Observations	
Marchandises dangereuses:	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
Opérations par faible visibilité					
Décollage	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	RVR (11): ... m		
Approche et atterrissage	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	CAT (12): DA/H: ft, RVR:... m		
Crédits opérationnels	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	CAT (13)....DA/H: ft, RVR:... m		
RVSM (14) <input type="checkbox"/> S.O	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
ETOPS (15) <input type="checkbox"/> S.O	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Temps d'éloignement maximal (16): min.		
Spécifications de navigation pour opérations PBN complexes (17)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		(18)	
Spécifications des performances minimales de navigation	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
Exploitation d'avions monomoteurs à turbine de nuit ou en conditions IMC (SET-IMC)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	(19)		
Exploitation d'hélicoptères assistée par des systèmes d'imagerie nocturne	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
Opérations d'hélitreuilage	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
Opérations de services médicaux d'urgence par hélicoptère	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
Exploitation en mer d'hélicoptères	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
Formation de l'équipage de cabine (20)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			

Délivrance d'un certificat CC ⁽²¹⁾	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Utilisation d'applications EFB de type B	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	⁽²²⁾	
Maintien de la navigabilité	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	⁽²³⁾	
Autres ⁽²⁴⁾				

⁽¹⁾ Coordonnées téléphoniques de la personne de contact au sein de l'autorité compétente, indicatif national compris. Adresse courriel à fournir, ainsi que télécopie le cas échéant.

⁽²⁾ Indiquer le numéro associé de certificat de transporteur aérien (CTA).

⁽³⁾ Indiquer le nom déposé de l'exploitant, ainsi que son nom commercial s'il diffère. Insérer «agissant sous la dénomination de» avant le nom commercial.

⁽⁴⁾ Date de publication des spécifications techniques (jj-mm-aaaa) et signature du représentant de l'autorité compétente.

⁽⁵⁾ Indiquer la dénomination OACI de la marque, du modèle et de la série de l'aéronef, ou de la série de référence, si une série a été désignée (par exemple, Boeing-737-3K2 ou Boeing-777-232).

⁽⁶⁾ Les marques d'immatriculation figurent soit dans les spécifications techniques, soit dans le manuel d'exploitation. Dans ce dernier cas, les spécifications techniques associées doivent faire référence à la page correspondante du manuel d'exploitation. Si tous les agréments spécifiques ne s'appliquent pas au modèle d'aéronef, les marques d'immatriculation de l'aéronef peuvent être indiquées dans la colonne «Remarques» de l'agrément spécifique associé.

⁽⁷⁾ Autre type de transport à préciser (par exemple, services médicaux d'urgence).

⁽⁸⁾ Liste de la/des zone(s) géographique(s) où l'exploitation est autorisée (par coordonnées géographiques ou routes spécifiques, régions d'informations de vol ou limites nationales ou régionales).

⁽⁹⁾ Liste des restrictions particulières applicables (p. ex., VFR uniquement, jour uniquement, etc.).

⁽¹⁰⁾ Indiquer dans cette colonne les critères les moins contraignants pour chaque agrément ou type d'agrément (avec les critères appropriés).

⁽¹¹⁾ Indiquer la RVR minimale approuvée pour le décollage en mètres. Une ligne peut être utilisée pour chaque agrément si différents agréments sont octroyés.

⁽¹²⁾ Indiquer la catégorie d'approche de précision applicable: CAT II or CAT III. Indiquer la RVR minimale en mètres et la DH en pieds (ft). Utiliser une ligne par catégorie d'approche indiquée.

⁽¹³⁾ Indiquer le crédit opérationnel applicable: SA CAT I, SA CAT II, EFVS, etc. Indiquer la RVR minimale en mètres et la DH en pieds (ft). Utiliser une ligne par crédit opérationnel indiqué.

⁽¹⁴⁾ La case «Sans objet» (S.O.) ne peut être cochée que si le plafond maximal de l'aéronef est inférieur au FL290.

⁽¹⁵⁾ L'exploitation long-courrier (ETOPS) ne s'applique actuellement qu'aux aéronefs bimoteurs. Par conséquent, la case «Sans objet» peut être cochée si le modèle d'aéronef dispose de moins ou de plus de deux moteurs.

⁽¹⁶⁾ La distance de seuil peut également être indiquée (en NM), tout comme le type de moteur.

⁽¹⁷⁾ Navigation fondée sur les performances (PBN): une ligne est utilisée pour chaque agrément spécifique portant sur des opérations PBN complexes (par exemple, RNP AR APCH), avec les limites appropriées figurant dans les colonnes «Spécifications» et/ou «Observations». Les agréments spécifiques par procédure pour les opérations RNP AR APCH peuvent figurer soit dans les spécifications techniques, soit dans le manuel d'exploitation. Dans ce dernier cas, les spécifications techniques associées doivent faire référence à la page correspondante du manuel d'exploitation.

⁽¹⁸⁾ Préciser si l'agrément spécifique est limité à certaines extrémités de piste et/ou à certains aérodromes.

⁽¹⁹⁾ Indiquer la combinaison spécifique cellule ou moteur.

⁽²⁰⁾ Agrément pour dispenser le cours de formation et faire passer l'examen aux postulants d'un certificat de membre d'équipage de cabine, comme défini à l'annexe V (partie CC) du règlement (UE) n° 1178/2011.

⁽²¹⁾ Agrément pour délivrer des certificats de membre d'équipage de cabine, comme défini à l'annexe V (partie CC) du règlement (UE) n° 1178/2011.

⁽²²⁾ Indiquer la liste des applications EFB de type B accompagnée de la référence du matériel EFB (pour les EFB portatifs). Cette liste figure soit dans les spécifications techniques, soit dans le manuel d'exploitation. Dans ce dernier cas, les spécifications techniques associées doivent faire référence à la page correspondante du manuel d'exploitation.

⁽²³⁾ Le nom de la personne ou de l'organisme chargé d'assurer le maintien de la navigabilité de l'aéronef, ainsi qu'une référence au règlement qui impose le travail, c'est-à-dire la sous-partie G de l'annexe I (partie M) du règlement (UE) n° 1321/2014.

⁽²⁴⁾ D'autres agréments ou données peuvent être indiqués à cet endroit, en utilisant une ligne (ou un bloc multilignes) par autorisation (par exemple, opérations avec atterrissage court, opérations d'approche à forte pente, distance d'atterrissage requise réduite, exploitation d'hélicoptère à destination ou au départ d'un site d'intérêt public, exploitation d'hélicoptère au-dessus d'un environnement hostile situé à l'extérieur d'une zone habitée, exploitation d'hélicoptère sans capacité d'atterrissage forcé en sécurité, opérations avec angle d'inclinaison latérale accru, distance maximale par rapport à un aérodrome adéquat pour des avions bimoteurs sans agrément ETOPS).

Formulaire 139 de l'AESA — Version 7»

3) L'annexe III est modifiée comme suit:

a) le point ORO.FC.100 est modifié comme suit:

i) le point f) suivant est inséré:

«f) Exigences particulières pour l'exploitation d'hélicoptères.

Si l'hélicoptère est exploité avec un équipage de deux pilotes, chaque pilote:

1) soit est titulaire d'un certificat attestant qu'il a suivi de manière satisfaisante un cours de travail en équipage ("Multi-crew cooperation" — MCC) sur hélicoptères, conformément au règlement (UE) n° 1178/2011; soit

2) a à son actif au moins 500 heures de vol en tant que pilotes en exploitations multipilotes.»;

ii) le point d) est remplacé par le texte suivant:

«d) Un membre d'équipage de conduite peut être relevé de ses fonctions aux commandes pendant le vol par un autre membre d'équipage de conduite disposant des qualifications nécessaires.»;

b) le point ORO.FC.105 est remplacé par le texte suivant:

«ORO.FC.105 Désignation du pilote/commandant de bord

a) Conformément au point 8.6 de l'annexe V du règlement (UE) n° 2018/1139, l'un des pilotes de l'équipage de conduite, qualifié comme pilote commandant de bord conformément à l'annexe I (partie FCL) du règlement (UE) n° 1178/2011, est désigné par l'exploitant en tant que pilote commandant de bord ou, dans le cas de l'exploitation d'aéronefs à des fins de transport aérien commercial, en tant que commandant de bord.

b) L'exploitant ne désigne un membre d'équipage de conduite pour agir en tant que pilote/commandant de bord que si toutes les conditions suivantes s'appliquent:

1) le membre d'équipage de conduite possède le niveau minimal d'expérience spécifié dans le manuel d'exploitation;

2) le membre de l'équipage de conduite a une connaissance adéquate de la route ou de la zone utilisée pendant les vols et des aérodromes, y compris les aérodromes de dégagement, des installations et des procédures à utiliser;

3) dans le cas d'exploitations en équipage multiple, le membre d'équipage de conduite a suivi un cours relatif au commandement dispensé par l'exploitant s'il passe du statut de copilote à celui de pilote/commandant de bord.

c) En cas d'exploitation d'aéronefs et d'hélicoptères à des fins commerciales, le pilote/commandant de bord ou le pilote auquel la conduite du vol peut être déléguée a accompli une formation initiale de familiarisation avec la route ou la zone utilisée pendant les vols, ainsi qu'avec les aérodromes, installations et procédures à utiliser et maintient ces connaissances comme suit:

1) la validité des connaissances relatives à l'aérodrome est maintenue en exerçant au moins une fois ses activités sur l'aérodrome au cours d'une période de 12 mois civils.

2) La connaissance de la route ou de la zone est maintenue en exerçant au moins une fois ses activités sur cette route ou dans cette zone au cours d'une période de 36 mois. En outre, une formation de remise à niveau est requise en ce qui concerne la connaissance de la route ou de la zone s'il n'a pas exercé ses activités sur la route ou la zone pendant 12 mois au cours de la période de 36 mois.

d) Nonobstant le point c), dans le cas d'exploitations en VFR de jour avec des avions et des hélicoptères de classe de performances B et C, la formation de familiarisation avec la route et les aérodromes peut être remplacée par une formation de familiarisation avec la zone.»;

c) le point ORO.FC.125 est remplacé par le texte suivant:

«ORO.FC.125 Formation sur les différences, formation de familiarisation, formation sur les équipements et les procédures

a) Les membres d'équipage de conduite suivent une formation sur les différences ou une formation de familiarisation lorsque l'annexe I (partie FCL) du règlement (UE) n° 1178/2011 l'exige.

b) Les membres d'équipage de conduite suivent une formation sur les équipements et les procédures lorsqu'un changement d'équipement ou de procédures nécessite des connaissances supplémentaires sur les types ou variantes actuellement utilisés.

c) Le manuel d'exploitation précise quand une telle formation sur les différences ou formation de familiarisation ou formation sur les équipements et les procédures est nécessaire.»;

d) au point ORO.FC.130, le point a) est remplacé par le texte suivant:

«a) Chaque membre d'équipage de conduite suit une formation de maintien des compétences annuelle en vol et au sol applicable au type ou à la variante d'aéronef sur lequel il exerce ses fonctions, ainsi qu'aux équipements d'aéronef associés, notamment une formation relative à l'emplacement et à l'utilisation de tous les équipements de sécurité-sauvetage se trouvant à bord de l'aéronef.»;

e) le point ORO.FC.140 est remplacé par le texte suivant:

«ORO.FC.140 Exercice sur plus d'un type ou variante

a) Les membres de l'équipage de conduite qui exercent sur plusieurs types ou variantes d'aéronefs satisfont aux exigences prescrites dans la présente sous-partie pour chaque type ou variante, sauf si des crédits liés aux exigences en termes de formation, de contrôle et d'expérience récente sont définis dans la partie obligatoire des données d'adéquation opérationnelle établies conformément au règlement (UE) n° 748/2012 pour les types ou variantes pertinents.

b) L'exploitant peut définir des groupes de types d'hélicoptères monomoteurs. Un contrôle hors ligne de l'exploitant portant sur un type est valable pour tous les autres types au sein du groupe si les deux conditions suivantes sont remplies:

1) le groupe comprend uniquement les hélicoptères monomoteurs à turbine exploités en VFR ou uniquement les hélicoptères monomoteurs à pistons exploités en VFR;

2) pour les exploitations CAT, au moins deux contrôles hors ligne de l'exploitant par type sont effectués dans le cadre d'un cycle de 3 ans.

c) Pour les exploitations spécialisées, les éléments de l'entraînement dans un aéronef/FSTD et du contrôle hors ligne de l'exploitant qui couvrent les aspects pertinents associés à la tâche spécialisée et qui ne sont pas liés au type ou au groupe de types peuvent être crédités au profit des autres groupes ou types, sur la base d'une évaluation des risques effectuée par l'exploitant.

d) Pour les exploitations sur plus d'un type ou plus d'une variante d'hélicoptère qui sont utilisés pour effectuer des exploitations suffisamment similaires, si les contrôles en ligne font l'objet d'une rotation entre types ou variantes, chaque contrôle en ligne revalide le contrôle en ligne pour les autres types ou variantes d'hélicoptères.

e) Toutes procédures et restrictions d'exploitation appropriées sont spécifiées dans le manuel d'exploitation pour tout exercice des activités sur plusieurs types ou variantes.»;

f) le point ORO.FC.145 est modifié comme suit:

i) les points c) et d) sont remplacés par le texte suivant:

«c) Dans le cas d'exploitations CAT, les programmes de formation et de contrôle, y compris les plans de formation et l'utilisation des moyens nécessaires à la réalisation du programme, tels que les simulateurs d'entraînement au vol (FSTD) individuels et d'autres solutions de formation, sont agréés par l'autorité compétente.

d) Le FSTD utilisé pour satisfaire aux exigences de la présente sous-partie est qualifié conformément au règlement (UE) n° 1178/2011 et reproduit, dans la mesure du possible, l'aéronef utilisé par l'exploitant. Les différences entre le FSTD et l'aéronef sont décrites et présentées lors d'une séance d'information ou d'une formation, selon le cas.»;

ii) les points f) et g) suivants sont ajoutés:

«f) L'exploitant contrôle la validité de chaque formation de maintien des compétences et contrôle périodiques.

g) Les périodes de validité requises dans la présente sous-partie sont comptées à partir de la fin du mois au cours duquel l'expérience récente a été acquise ou la formation ou le contrôle a été achevé(e).»;

g) le point ORO.FC.146 est modifié comme suit:

i) le point b) est remplacé par le texte suivant:

«b) Dans le cas d'un entraînement en vol et sur simulateur d'entraînement au vol, d'un contrôle et d'une évaluation, le personnel qui dispense la formation et procède au contrôle ou à l'évaluation est qualifié conformément à l'annexe I (partie FCL) du règlement (UE) n° 1178/2011. Le personnel dispensant une formation et effectuant des contrôles en vue d'exploitations spécialisées possède en outre les qualifications requises pour l'exploitation concernée.»;

- ii) le point d) est remplacé par le texte suivant:
 - «d) Nonobstant le point b), l'évaluation en ligne de compétences peut être effectuée par un commandant de bord dûment qualifié, désigné par l'exploitant, qui a suivi un programme de standardisation portant sur les concepts EBT et l'évaluation des compétences (évaluateur en ligne).»;
- iii) les points e), f), g) et h) suivants sont ajoutés:
 - «e) Nonobstant le point b), l'entraînement dans un aéronef/FSTD et le contrôle hors ligne de l'exploitant peuvent être effectués par un commandant de bord dûment qualifié titulaire d'une qualification FI/TRI/SFI et désigné par l'exploitant pour l'une des exploitations suivantes:
 - 1) exploitation CAT d'hélicoptères répondant aux critères définis au point ORO.FC.005 b) 2);
 - 2) exploitation CAT d'hélicoptères autres que des hélicoptères motorisés complexes, de jour et sur des routes navigables par repérage visuel au sol;
 - 3) exploitation CAT d'avions de classe B ne répondant pas aux critères définis au point ORO.FC.005 b) 1).
 - f) Nonobstant le point b), l'entraînement dans un aéronef/un FSTD et la démonstration des compétences/le contrôle hors ligne de l'exploitant peuvent être effectués par un commandant de bord dûment qualifié désigné par l'exploitant pour l'une des exploitations suivantes:
 - 1) exploitations spécialisées;
 - 2) exploitation CAT d'avions répondant aux critères définis au point ORO.FC.005 b) 2).
 - g) Nonobstant le point b), le contrôle en ligne peut être effectué par un commandant de bord dûment qualifié désigné par l'exploitant.
 - h) L'exploitant communique à l'autorité compétente l'identité des personnes désignées conformément aux points e) à g).»;
- h) au point ORO.FC.200, le point d) est remplacé par le texte suivant:
 - «d) Exigences particulières pour l'exploitation d'hélicoptères.
Pour toutes les exploitations d'hélicoptères dont la MOPSC est supérieure à 19 et pour l'exploitation en IFR d'hélicoptères dont la MOPSC est supérieure à 9, l'équipage de conduite comprend au moins deux pilotes.»;
- i) le point ORO.FC.202 est modifié comme suit:
 - i) la partie introductive est remplacée par le texte suivant:

«Pour être en mesure de voler en IFR ou de nuit avec un équipage de conduite de vol minimal constitué d'un seul pilote, les exigences suivantes doivent être satisfaites.»;
 - ii) le point b) est remplacé par le texte suivant:

«b) LAISSÉ INTENTIONNELLEMENT VIDE»;
- j) le point ORO.FC.220 est modifié comme suit:
 - i) le point b) est remplacé par le texte suivant:

«b) Lorsqu'un membre d'équipage de conduite a commencé un stage d'adaptation de l'exploitant, il n'est pas affecté à des tâches de vol sur un aéronef d'un autre type ou d'une autre classe avant que le stage ne soit achevé ou qu'il y soit mis fin. Les membres d'équipage qui n'exercent que sur des avions de classe de performances B peuvent être affectés à des vols sur d'autres types d'avions de classe de performances B pendant les stages d'adaptation, dans la mesure nécessaire pour maintenir l'exploitation. Les membres d'équipage peuvent être affectés à des vols sur des hélicoptères monomoteurs au cours d'un stage d'adaptation de l'exploitant sur un hélicoptère monomoteur, à condition que cela ne compromette pas la formation.»;
 - ii) le point f) suivant est ajouté:

«f) Si des circonstances opérationnelles, telles que la demande d'un nouvel AOC ou l'ajout dans la flotte d'un nouveau de type ou d'une nouvelle classe d'aéronef, ne permettent pas à l'exploitant de satisfaire aux exigences du point d), l'exploitant peut élaborer un stage d'adaptation spécifique proposé temporairement à un nombre limité de pilotes.»;

k) le point ORO.FC.230 est remplacé par le texte suivant:

«ORO.FC.230 Formation de maintien des compétences et contrôle

- a) Chaque membre d'équipage de conduite effectue une formation de maintien des compétences et un contrôle applicable au type ou à la variante d'aéronef sur lequel il exerce ses fonctions, ainsi qu'aux équipements d'aéronef associés.
- b) *Contrôle hors ligne de l'exploitant*
- 1) Chaque membre d'équipage de conduite se soumet aux contrôles hors ligne de l'exploitant, en équipage normalement constitué.
 - 2) Lorsque l'on demande au membre d'équipage de conduite d'exercer ses activités en régime IFR, le contrôle hors ligne de l'exploitant s'effectue sans référence visuelle extérieure, selon le cas.
 - 3) La durée de validité du contrôle hors ligne de l'exploitant est de 6 mois civils. Dans le cas de l'exploitation d'avions de classe de performances B en VFR de jour au cours de saisons qui ne dépassent pas 8 mois consécutifs, un seul contrôle hors ligne de l'exploitant est suffisant. Le contrôle hors ligne est effectué avant le début de l'exploitation CAT.
- c) *Contrôle en ligne*
- Chaque membre d'équipage de conduite effectue un contrôle en ligne sur l'aéronef. La durée de validité du contrôle en ligne est de 12 mois civils.
- d) *Entraînement sécurité-sauvetage et contrôle*
- Chaque membre d'équipage de conduite suit une formation de maintien des compétences et un contrôle relatifs à l'emplacement et à l'utilisation de tous les équipements de sécurité-sauvetage se trouvant à bord de l'aéronef. La durée de validité de la formation et du contrôle sécurité-sauvetage est de 12 mois civils.
- e) *Formation CRM*
- 1) Des rubriques de la formation CRM sont intégrées à toutes les phases correspondantes de la formation de maintien des compétences.
 - 2) Chaque membre d'équipage de conduite suit une formation CRM modulaire spécifique. Toutes les matières principales de la formation CRM sont couvertes par des sessions de formation modulaires réparties de manière aussi uniforme que possible par période de 3 ans.
- f) Chaque membre d'équipage de conduite suit un entraînement au sol et en vol dans un FSTD ou un aéronef, ou un entraînement combiné dans un FSTD et un aéronef au moins tous les 12 mois civils.»

l) le point ORO.FC.235 est remplacé par le texte suivant:

«ORO.FC.235 Qualification du pilote pour exercer ses activités sur les deux sièges pilotes — avions

- a) Les commandants de bord dont les fonctions exigent qu'ils exercent leurs activités sur l'un ou l'autre des sièges pilotes et remplissent les fonctions de copilote, ou les commandants de bord chargés de dispenser une formation ou d'effectuer des activités de contrôle, suivent une formation et se soumettent à un contrôle supplémentaires pour garantir qu'ils sont capables d'exécuter les procédures standard, non standard et d'urgence pertinentes depuis l'un ou l'autre siège. Cette formation et ce contrôle sont spécifiés dans le manuel d'exploitation. Le contrôle peut être effectué en même temps que le contrôle hors ligne de l'exploitant prévu au point ORO.FC.230 b) ou dans le programme EBT prévu au point ORO.FC.231.
- b) La formation et le contrôle supplémentaires comportent au moins les éléments suivants:
- 1) une panne moteur au décollage;
 - 2) une approche et une remise des gaz avec un moteur en panne; et
 - 3) un atterrissage avec un moteur en panne.

- c) La durée de validité de cette qualification est de 12 mois civils. Pour les exploitants qui ont mis en place un programme EBT approuvé, la validité est déterminée par les thèmes d'évaluation et de formation conformément au point ORO.FC.232.
 - d) Lors de l'exercice des activités depuis le siège du copilote, les contrôles requis par le point ORO.FC.230 ou l'évaluation et la formation requises par le point ORO.FC.231 pour l'exercice des activités depuis le siège du commandant de bord sont, en outre, valides et à jour.
 - e) Le pilote relevant le commandant de bord doit avoir démontré, lors des contrôles hors ligne de l'exploitant spécifiés au point ORO.FC.230 b), ou de l'évaluation et de la formation requises par le point ORO.FC.231, sa maîtrise des exercices et des procédures ne relevant normalement pas de sa responsabilité. Lorsque les différences entre le siège de gauche et le siège de droite ne sont pas significatives, la pratique peut être effectuée indifféremment depuis l'un ou l'autre siège.
 - f) Le pilote, autre que le commandant de bord, occupant le siège du commandant de bord démontre, lors des contrôles hors ligne de l'exploitant spécifiés au point ORO.FC.230 b) ou de l'évaluation et de la formation requises par le point ORO.FC.231, son aptitude à pratiquer les exercices et procédures qui relèveraient normalement de la responsabilité du commandant de bord agissant en tant que pilote non aux commandes. Lorsque les différences entre le siège de gauche et le siège de droite ne sont pas significatives, la pratique peut être effectuée indifféremment depuis l'un ou l'autre siège.»
- m) le point ORO.FC.236 suivant est ajouté:

«ORO.FC.236 Qualification du pilote pour exercer ses activités sur les deux sièges pilotes — hélicoptères

- a) Les pilotes d'hélicoptère dont les fonctions exigent qu'ils exercent leurs activités sur l'un ou l'autre des sièges pilotes suivent une formation et se soumettent à un contrôle supplémentaires pour garantir qu'ils sont capables d'exécuter les procédures standard, non standard et d'urgence pertinentes depuis l'un ou l'autre siège. La durée de validité de cette qualification est de 12 mois civils.
 - b) Les qualifications IF ou TRI en vigueur sur le type pertinent sont réputés satisfaire aux exigences du point a) si leurs titulaires ont exercé une activité de FI ou de TRI au cours des 6 derniers mois sur ce type et sur l'hélicoptère.»
- n) le point ORO.FC.240 est modifié comme suit:
- i) le point b) est remplacé par le texte suivant:
 - «b) LAISSÉ INTENTIONNELLEMENT VIDE»;
 - ii) le point c) est remplacé par le texte suivant:
 - «c) Le point a) ne s'applique pas à l'exploitation d'avions de classe de performances B si elle est limitée à des classes d'avions monopilotes à moteur à pistons exploités en VFR de jour.»;
- o) le point ORO.FC.A.245 est modifié comme suit:
- i) le point a) est remplacé par le texte suivant:
 - «a) L'exploitant d'avions disposant d'une expérience adéquate peut remplacer l'une ou plusieurs des exigences suivantes en matière de formation et de contrôle applicables à l'équipage de conduite par un programme de formation et de qualification alternatif (ATQP) agréé par l'autorité compétente:
 - 1) défini au point SPA.LVO.120 relatif à la formation et aux qualifications de l'équipage de conduite;
 - 2) défini au point ORO.FC.220 relatif au stage d'adaptation et au contrôle;
 - 3) défini au point ORO.FC.125 relatif à la formation sur les différences, formation de familiarisation, formation sur les équipements et les procédures;
 - 4) défini au point ORO.FC.205 relatif à la formation au commandement;
 - 5) défini au point ORO.FC.230 relatif à la formation au maintien des compétences et au contrôle; et
 - 6) défini au point ORO.FC.240 relatif à l'exercice sur plus d'un type ou variante.»;
 - ii) les points d) et e) sont remplacés par le texte suivant:
 - «d) Outre les contrôles exigés par les points ORO.FC.230 et FCL.060 de l'annexe I (partie FCL) du règlement (UE) n° 1178/2011, chaque membre d'équipage de conduite se soumet à une évaluation type vol en ligne (LOE) dans un FSTD. La durée de validité d'une LOE est de 12 mois civils. La LOE est achevée lorsque les deux conditions suivantes sont remplies:
 - 1) le programme du LOE a été entièrement suivi; et

- 2) le membre d'équipage de conduite a démontré un niveau acceptable de performance.
- e) Après 2 ans d'exploitation avec un ATQP agréé, l'exploitant peut, avec l'accord de l'autorité compétente, prolonger les périodes de validité des contrôles visées au point ORO.FC.230 comme suit:
 - 1) contrôle hors ligne de l'exploitant jusqu'à 12 mois civils;
 - 2) contrôle en ligne jusqu'à 24 mois civils;
 - 3) contrôle de sécurité-sauvetage jusqu'à 24 mois civils.;
- iii) les points f) et g) suivants sont ajoutés:
 - «f) Chaque membre d'équipage de conduite suit une formation CRM modulaire spécifique. Toutes les matières principales de la formation CRM sont couvertes par des sessions de formation modulaires réparties de manière aussi uniforme que possible par période de 3 ans.
 - g) L'ATQP comprend 48 heures dans un FSTD pour chaque membre d'équipage de conduite, réparties uniformément sur un programme de 3 ans. L'exploitant peut réduire le nombre d'heures dans un FSTD, sans toutefois descendre en dessous de 36 heures, à condition qu'il démontre que le niveau de sécurité atteint est équivalent à celui offert par le programme susceptible d'être remplacé par l'ATQP conformément au point a).»;
- p) au point ORO.FC.H.250, le point a) 1) est remplacé par le texte suivant:
 - «a) Les titulaires d'une CPL(H) (hélicoptère) n'agissent en tant que commandants de bord dans le cadre d'exploitations CAT sur un hélicoptère monopilote que si:
 - 1) dans le cas d'une exploitation en IFR, ils ont au moins 700 heures de temps de vol total à leur actif sur hélicoptère, dont 300 heures en tant que pilote commandant de bord. Le temps de vol total sur hélicoptères comprend 100 heures en IFR. Jusqu'à 50 heures de temps aux instruments effectuées dans un FFS(H) de niveau B ou un FTD de niveau 3 ou plus qualifié pour l'entraînement au vol aux instruments peuvent être créditées sur les 100 heures. Les 300 heures en tant que pilote commandant de bord peuvent être remplacées par des heures effectuées en tant que copilote dans un système d'équipage multipilote établi, défini dans le manuel d'exploitation, sur la base de 2 heures de temps de vol en tant que copilote pour 1 heure de temps de vol en tant que pilote commandant de bord.»;
- q) les points ORO.FC.320 et ORO.FC.325 suivants sont ajoutés avant le point ORO.FC.330:

«ORO.FC.320 Stage d'adaptation de l'exploitant et contrôle

Le stage d'adaptation de l'exploitant comprend un contrôle hors ligne de l'exploitant.

ORO.FC.325 Formation sur les équipements et les procédures et contrôle

Si un membre d'équipage de conduite suit une formation sur les équipements et les procédures qui requiert un entraînement dans un FSTD approprié ou l'aéronef, en ce qui concerne les procédures opérationnelles standard liées à une exploitation spécialisée, le membre d'équipage de conduite se soumet à un contrôle hors ligne de l'exploitant.»;

- r) le point ORO.FC.330 est remplacé par le texte suivant:

«ORO.FC.330 Formation de maintien des compétences et contrôle — contrôle hors ligne de l'exploitant

- a) Chaque membre d'équipage de conduite suit une formation périodique et se soumet à des contrôles hors ligne de l'exploitant. Dans le cas d'exploitations spécialisées, la formation au maintien des compétences et le contrôle couvrent les aspects pertinents liés aux tâches spécialisées décrites dans le manuel d'exploitation.
- b) Les conditions d'exploitation sont dûment prises en compte lorsque les exploitations sont effectuées en VFR ou de nuit.
- c) La durée de validité du contrôle hors ligne de l'exploitant est de 12 mois civils.»;

s) L'appendice I est remplacé par le texte suivant:

«Appendice I

DÉCLARATION					
soumise conformément au règlement (UE) n° 965/2012 de la Commission sur les opérations aériennes					
Exploitant					
Nom:					
Lieu où l'exploitant a son principal établissement ou, s'il n'a pas de principal établissement, lieu d'établissement ou de résidence de l'exploitant et lieu depuis lequel s'effectue la direction des opérations:					
Nom et coordonnées du dirigeant responsable:					
Exploitation d'aéronefs					
Date de début de l'exploitation et date de mise en application de la modification:					
Informations sur l'aéronef, l'exploitation et l'organisme de gestion du maintien de la navigabilité (1):					
Type(s) d'aéronef(s), immatriculation(s) et base(s) principale(s):					
MSN de l'aéronef (2)	Type d'aéronef	Immatriculation de l'aéronef (3)	Base principale	Type(s) d'exploitation (4)	Organisme responsable de la gestion du maintien de la navigabilité (5)
L'exploitant doit obtenir un agrément préalable (6) ou un agrément spécifique (7) pour certaines opérations avant d'effectuer ces opérations.					
Le cas échéant, détails des agréments détenus. Joindre la liste des agréments spécifiques. Couvrez: <ul style="list-style-type: none"> — les agréments spécifiques accordés par un pays tiers, le cas échéant, — le nom des opérations effectuées avec des crédits opérationnels (par exemple, EFVS 200, SA CAT I, etc.). 					
Le cas échéant, détail des autorisations d'exploitation spécialisée (joindre la ou les autorisations le cas échéant).					
Le cas échéant, liste des moyens de conformité alternatifs ("AltMoC", alternative means of compliance), avec mention des AMC associés qu'ils remplacent (joindre AltMoC).					
Déclarations					
<input type="checkbox"/> L'exploitant satisfait et continuera de satisfaire aux exigences essentielles énoncées à l'annexe V du règlement (UE) 2018/1139 du Parlement européen et du Conseil et aux exigences du règlement (UE) n° 965/2012.					
<input type="checkbox"/> La documentation relative au système de gestion, y compris le manuel d'exploitation, satisfait aux exigences de l'annexe III (partie ORO), de l'annexe V (partie ASP), de l'annexe VI (partie NCC) ou de l'annexe VIII (partie SPO) du règlement (UE) n° 965/2012 de la Commission et tous les vols sont effectués conformément aux dispositions du manuel d'exploitation, conformément au point ORO.GEN.110 b) de l'annexe III (partie ORO).					
<input type="checkbox"/> Tous les aéronefs exploités sont couverts par: <ul style="list-style-type: none"> — un certificat de navigabilité en cours de validité conformément au règlement (UE) n° 748/2012 de la Commission ou, pour les aéronefs immatriculés dans un pays tiers, conformément à l'annexe 8 de l'OACI, et — lorsqu'il est utilisé pour des activités de SPO, un contrat de location en cours de validité conformément au point ORO.SPO.100. 					

<input type="checkbox"/> Tous les membres d'équipage de conduite sont titulaires d'une licence conformément à l'annexe I du règlement (UE) n° 1178/2011 de la Commission, comme requis par le point ORO.FC.100 c) de la partie ORO, et les membres d'équipage de cabine sont, le cas échéant, formés conformément à la sous-partie CC de la partie ORO.
<input type="checkbox"/> (Le cas échéant) L'exploitant met en œuvre une norme industrielle reconnue et démontre qu'il s'y conforme. Référence de la norme: Organisme de certification: Date du dernier contrôle de conformité:
<input type="checkbox"/> L'exploitant informe l'autorité compétente de tout changement de sa situation ayant une incidence sur le respect des exigences essentielles fixées à l'annexe V du règlement (UE) 2018/1139 et des exigences du règlement (UE) n° 965/2012 de la Commission tel qu'il a été déclaré à l'autorité compétente au moyen de la présente déclaration ainsi que de toute modification des informations figurant dans la présente déclaration et des listes des AltMoC jointes à la présente déclaration, conformément au point ORO.GEN.120 a) de la partie ORO.
<input type="checkbox"/> L'exploitant confirme que les informations figurant dans la présente déclaration sont correctes.
Date, nom et signature du dirigeant responsable
<p>(¹) S'il n'y a pas suffisamment de place pour inscrire les informations requises dans la déclaration, les informations sont inscrites dans une annexe séparée. Celle-ci est datée et signée.</p> <p>(²) Numéro de série du constructeur.</p> <p>(³) Si l'aéronef est également immatriculé auprès d'un titulaire d'un CTA, indiquer le numéro de CTA du titulaire du CTA.</p> <p>(⁴) Par "type(s) d'exploitation", on entend le type d'exploitations effectuées avec cet aéronef, par exemple des exploitations non commerciales ou des exploitations spécialisées, par exemple des vols de photographie aérienne, des vols de publicité aérienne, des vols d'information médiatique, des vols réalisés pour le tournage de films télévisuels ou cinématographiques, des opérations de parachutage, des sauts en parachute, des vols de contrôle de maintenance.</p> <p>(⁵) Les informations relatives à l'organisme responsable de la gestion du maintien de la navigabilité indiquent le nom de l'organisme, son adresse et la référence de l'agrément.</p> <p>(⁶)</p> <p>a) Les exploitations effectuées avec un instrument ou un équipement ou une pièce d'équipement ou une fonction en panne, figurant dans une liste minimale d'équipements (LME) [points ORO.MLR.105 b), f) et j), NCC.IDE.A.105, NCC.IDE.H.105, SPO.IDE.A.105 et SPO.IDE.H.105].</p> <p>b) Les exploitations devant faire l'objet d'une autorisation ou approbation préalable, y compris toutes les exploitations suivantes:</p> <ul style="list-style-type: none"> — pour les exploitations spécialisées, la prise en location avec équipage et la prise en location coque nue d'aéronefs immatriculés dans un pays tiers [point ORO.SPO.100 c)], — les exploitations spécialisées commerciales à haut risque (point ORO.SPO.110), — les exploitations non commerciales avec des aéronefs dont la MOPSC est supérieure à 19, qui sont effectuées sans membre d'équipage de cabine en fonction [point ORO.CC.100 d)], — l'utilisation de minimums opérationnels IFR inférieurs à ceux publiés par l'État (points NCC.OP.110 et SPO.OP.110), — l'avitaillement en carburant avec un ou des moteurs et/ou des rotors tournant (point NCC.OP.157), — les exploitations spécialisées (SPO) sans alimentation en oxygène à une altitude supérieure à 10 000 ft (point SPO.OP.195). <p>(⁷) Les opérations conformes à l'annexe V (partie SPA) du règlement (UE) n° 965/2012 uniquement, y compris les sous-parties B "Opérations de navigation fondée sur les performances (PNB)", C "Opérations selon les spécifications de performances minimales de navigation (MNPS)" D «Opérations dans un espace aérien avec minimum de séparation verticale réduit (RVSM)», E "Opérations par faible visibilité (LVO) et opérations avec crédits opérationnels", G "Transport de marchandises dangereuses", K "Exploitation en mer d'hélicoptères" et N "Approches et départs vers un point dans l'espace avec minimums VFR réduits (hélicoptères)".</p>

4) L'annexe IV est modifiée comme suit:

a) le point CAT.GEN.MPA.100 est remplacé par le texte suivant:

«CAT.GEN.MPA.100 Responsabilités de l'équipage

a) Le membre d'équipage est responsable de l'exécution correcte de ses tâches qui sont:

- 1) liées à la sécurité de l'aéronef et de ses occupants; et
- 2) spécifiées dans les consignes et procédures du manuel d'exploitation.

b) Le membre d'équipage:

- 1) informe le commandant de bord, si celui-ci n'a pas encore été informé par un autre membre d'équipage, de toute panne, défaillance, anomalie ou défaut qui, selon lui, pourrait affecter la navigabilité ou l'exploitation en toute sécurité de l'aéronef, y compris les systèmes d'urgence;
- 2) informe le commandant de bord, s'il n'a pas encore été informé par un autre membre d'équipage, de tout incident qui a mis ou aurait pu mettre en péril la sécurité de l'exploitation;
- 3) satisfait aux exigences relatives aux procédures de compte rendu d'événements établies par l'exploitant;
- 4) respecte toutes les limitations des temps de vol et de service (FTL), ainsi que les exigences en matière de repos qui s'appliquent à ses activités;
- 5) lorsqu'il exerce des fonctions pour plusieurs exploitants:
 - i) maintient à jour son dossier individuel en ce qui concerne les heures de vol et de service, ainsi que les périodes de repos, comme mentionné dans les exigences FTL applicables;
 - ii) fournit à chaque exploitant les données nécessaires pour planifier les activités conformément aux exigences FTL applicables; et
 - iii) fournit à chaque exploitant les données nécessaires concernant les exercices sur plus d'un type ou variante.

c) Le membre d'équipage n'exerce pas de fonctions à bord d'un aéronef:

- 1) lorsqu'il est sous l'influence de substances psychotropes ou qu'il est inapte du fait d'une blessure, de la fatigue, d'un traitement médical, d'une maladie ou d'autres causes similaires;
- 2) après avoir fait de la plongée sous-marine ou un don de sang, si un laps de temps raisonnable ne s'est pas écoulé;
- 3) s'il ne remplit pas les conditions médicales applicables;
- 4) s'il doute d'être en état d'accomplir les tâches qui lui ont été attribuées; ou
- 5) s'il sait qu'il est fatigué ou estime être fatigué comme mentionné au point 7.5 de l'annexe V du règlement (UE) 2018/1139, ou s'il ne se sent pas en état pour une raison quelconque, au point que le vol puisse être mis en danger.»;

b) le point CAT.OP.MPA.101 suivant est ajouté:

«CAT.OP.MPA.101 Vérification et calage de l'altimètre

a) L'exploitant établit des procédures de vérification de l'altimètre avant chaque départ.

b) L'exploitant établit des procédures de calage de l'altimètre pour toutes les phases du vol, qui tiennent compte des procédures établies par l'État où se situe l'aérodrome ou l'État responsable de l'espace aérien, le cas échéant.»;

c) le point CAT.OP.MPA.107 est remplacé par le texte suivant:

«CAT.OP.MPA.107 Aéroport adéquat

L'exploitant juge un aérodrome adéquat si, au moment prévu de son utilisation, l'aérodrome est disponible et équipé des services auxiliaires nécessaires, tels que des services de la circulation aérienne (ATS), un éclairage suffisant, des moyens de communication, des messages d'observation météorologiques, des aides à la navigation et des services de secours.»;

d) le point CAT.OP.MPA.110 est remplacé par le texte suivant:

«CAT.OP.MPA.110 Minimums opérationnels d'aérodrome

- a) L'exploitant établit des minimums opérationnels d'aérodrome pour chaque aérodrome de départ, de destination ou de décollage qu'il est prévu d'utiliser afin de garantir la séparation entre l'aéronef, d'une part, et le terrain et les obstacles, d'autre part, et d'atténuer le risque de perte de références visuelles pendant le segment de vol à vue des opérations d'approche aux instruments.
 - b) La méthode utilisée pour établir les minimums opérationnels d'aérodrome tient compte de tous les éléments suivants:
 - 1) le type, les performances et la manœuvrabilité de l'aéronef;
 - 2) l'équipement disponible à bord de l'aéronef pour assurer la navigation, l'acquisition des références visuelles et/ou le contrôle de la trajectoire de vol pendant le décollage, l'approche, l'atterrissage et l'approche interrompue;
 - 3) toute condition ou restriction indiquée dans le manuel de vol de l'aéronef (AFM);
 - 4) l'expérience opérationnelle pertinente de l'exploitant;
 - 5) les dimensions et caractéristiques des pistes/aires d'approche finale et de décollage (FATO) susceptibles d'être sélectionnées pour utilisation;
 - 6) l'adéquation et les performances des aides visuelles et non visuelles et de l'infrastructure disponibles;
 - 7) la hauteur/altitude de franchissement d'obstacles (OCA/H) pour les procédures d'approche aux instruments (IAP);
 - 8) les obstacles dans les zones de montée initiale et les marges de franchissement nécessaires;
 - 9) la composition de l'équipage de conduite, ses compétences et son expérience;
 - 10) l'IAP;
 - 11) les caractéristiques de l'aérodrome et les services de navigation aérienne (ANS) disponibles;
 - 12) tout minimum pouvant être publié par l'État de l'aérodrome;
 - 13) les conditions prévues dans les spécifications techniques, y compris tout agrément spécifique pour les opérations par faible visibilité (LVO) ou les opérations avec crédits opérationnels;
 - 14) toute caractéristique non standard de l'aérodrome, de l'IAP ou de l'environnement.
 - c) L'exploitant indique une méthode pour déterminer les minimums opérationnels d'aérodrome dans le manuel d'exploitation.
 - d) La méthode utilisée par l'exploitant pour établir les minimums opérationnels d'aérodrome et toute modification de cette méthode sont approuvées par l'autorité compétente.;
- e) le point CAT.OP.MPA.115 est remplacé par le texte suivant:

«CAT.OP.MPA.115 Technique d'approche — avions

- a) Toutes les opérations d'approche sont effectuées en tant qu'opérations d'approche stabilisées, sauf si l'autorité compétente approuve une procédure différente pour une approche particulière vers une piste particulière.
 - b) La technique d'approche finale à descente continue (CDFA) est utilisée pour les opérations d'approche utilisant des procédures d'approche classique (NPA), sauf pour les pistes particulières pour lesquelles l'autorité compétente a approuvé une autre technique de vol.;
- f) les points CAT.OP.MPA.245 et CAT.OP.MPA.246 sont remplacés par le texte suivant:

«CAT.OP.MPA.245 Conditions météorologiques — tous aéronefs

- a) Lors de vols en IFR, le commandant:
 - 1) n'entreprind le vol; ou
 - 2) ne poursuit le trajet au-delà du point à partir duquel un plan de vol ATS modifié entre en vigueur, dans le cas d'une replanification en vol,

que s'il dispose d'informations indiquant qu'à l'heure d'arrivée, les conditions météorologiques prévues à l'aérodrome de destination et/ou aux aérodromes de dégagement requis sont égales ou supérieures aux minimums de préparation du vol.

- b) Lors de vols en IFR, le commandant de bord ne poursuit le vol vers l'aérodrome de destination prévu que si les informations les plus récentes indiquent qu'à l'heure d'arrivée prévue, les conditions météorologiques à destination, ou du moins à un aérodrome de dégagement à destination, sont supérieures ou égales aux minimums opérationnels d'aérodrome applicables.
- c) Lors de vols en VFR, le commandant de bord n'entreprend le vol que si les observations et/ou prévisions météorologiques pertinentes indiquent que les conditions météorologiques, sur la route ou la partie de route devant être suivie en VFR, seront, le moment venu, égales ou supérieures aux limites VFR.

CAT.OP.MPA.246 Conditions météorologiques — avions

Outre le point CAT.OP.MPA.245, lors d'un vol en IFR en avion, le commandant de bord ne poursuit au-delà:

- a) du point de décision lorsque la procédure de la réserve de carburant/d'énergie de route réduite (RCF) est appliquée; ou
- b) du point de non-retour en cas d'utilisation de la procédure de l'aérodrome isolé,

que s'il dispose d'informations indiquant qu'à l'heure d'arrivée les conditions météorologiques prévues à l'aérodrome de destination et/ou aux aérodromes de dégagement requis seront égales ou supérieures aux minimums opérationnels d'aérodrome applicables.»;

- g) au point CAT.OP.MPA.247, le point a) est remplacé par le texte suivant:

«a) Dans le cas d'un vol en VFR en hélicoptère au-dessus de l'eau sans que la terre ferme soit visible, le commandant de bord n'entreprend le décollage que si les observations et/ou les prévisions météorologiques indiquent que le plafond sera au-dessus de 600 ft de jour ou de 1 200 ft de nuit.»;

- h) le point CAT.OP.MPA.265 est remplacé par le texte suivant:

«CAT.OP.MPA.265 Conditions de décollage

Avant d'entreprendre le décollage, le commandant de bord a la certitude que:

- a) les conditions météorologiques régnant sur l'aérodrome ou le site d'exploitation, ainsi que l'état de la piste ou de la FATO devant être utilisée, n'empêcheront pas un décollage et un départ en toute sécurité; et
- b) les minimums opérationnels de l'aérodrome sélectionné sont cohérents avec l'ensemble des éléments suivants:
 - 1) l'équipement opérationnel au sol;
 - 2) les systèmes d'aéronef opérationnels;
 - 3) les performances de l'aéronef;
 - 4) les qualifications des équipages de conduite.»;

- i) le point CAT.OP.MPA.300 est remplacé par le texte suivant:

«CAT.OP.MPA.300 Conditions à l'approche et à l'atterrissage

Avant d'entreprendre une opération d'approche, le commandant de bord a la certitude que:

- a) les conditions météorologiques régnant sur l'aérodrome ou le site d'exploitation, ainsi que l'état de la piste ou de la FATO devant être utilisée, n'empêcheront pas une approche, un atterrissage ou une remise des gaz en toute sécurité, compte tenu des informations relatives à la performance figurant dans le manuel d'exploitation; et
- b) les minimums opérationnels de l'aérodrome sélectionné sont cohérents avec l'ensemble des éléments suivants:
 - 1) l'équipement opérationnel au sol;
 - 2) les systèmes d'aéronef opérationnels;
 - 3) les performances de l'aéronef;
 - 4) les qualifications des équipages de conduite.»;

- j) le point CAT.OP.MPA.305 est remplacé par le texte suivant:

«CAT.OP.MPA.305 Commencement et poursuite de l'approche

- a) Pour les avions, si la visibilité signalée (VIS) ou la RVR déterminante pour la piste devant être utilisée pour l'atterrissage est inférieure au minimum applicable, une opération d'approche aux instruments n'est pas poursuivie:
- 1) passé un point où l'avion est situé à 1 000 ft au-dessus de l'altitude de l'aérodrome; ou
 - 2) dans le segment d'approche finale (FAS) si la DH ou la MDH est supérieure à 1 000 ft.
- b) Pour les hélicoptères, si la RVR signalée est inférieure à 550 m et la RVR déterminante pour la piste devant être utilisée pour l'atterrissage est inférieure au minimum applicable, une opération d'approche aux instruments n'est pas poursuivie:
- 1) passé un point où l'hélicoptère est situé à 1 000 ft au-dessus de l'altitude de l'aérodrome; ou
 - 2) dans le FAS si la DH ou la MDH est supérieure à 1 000 ft.
- c) Si la référence visuelle requise n'est pas acquise, une approche interrompue est exécutée à la DA/H ou à la MDA/H ou avant celle-ci.
- d) Si la référence visuelle requise n'est pas maintenue après la DA/H ou la MDA/H, une remise des gaz est exécutée rapidement.
- e) Nonobstant le point a), si aucune RVR n'est signalée et que la VIS signalée est inférieure au minimum applicable, mais que la visibilité météorologique convertie (CMV) est égale ou supérieure au minimum applicable, l'approche aux instruments peut être poursuivie jusqu'à la DA/H ou la MDA/H.»;
- k) le point CAT.OP.MPA.310 est remplacé par le texte suivant:

«CAT.OP.MPA.310 Procédures opérationnelles — hauteur de franchissement du seuil de piste — avions

L'exploitant établit des procédures opérationnelles destinées à garantir qu'un avion effectuant des opérations d'approche aux instruments 3D franchit le seuil de piste avec une marge sûre, l'avion étant en configuration d'atterrissage avec l'assiette correspondante.»;

- l) le point CAT.OP.MPA.312 suivant est ajouté:

**«CAT.OP.MPA.312
Opérations EFVS 200**

- a) L'exploitant qui a l'intention d'effectuer des opérations EFVS 200 veille à ce que:
- 1) l'aéronef soit certifié pour les opérations prévues;
 - 2) seules les pistes, la FATO et les procédures d'approche aux instruments (IAP) adaptées aux opérations EFVS soient utilisées;
 - 3) les membres d'équipage de conduite soient compétents pour effectuer l'opération envisagée et un programme de formation et de contrôle est établi pour les membres de l'équipage de conduite et le personnel concerné participant à la préparation du vol;
 - 4) des procédures opérationnelles soient établies;
 - 5) toutes les informations utiles soient consignées dans la liste minimale d'équipements (LME);
 - 6) toutes les informations utiles soient consignées dans le programme d'entretien;
 - 7) des évaluations de la sécurité soient effectuées et des indicateurs de performance soient établis pour contrôler le niveau de sécurité de l'opération; et
 - 8) les minimums opérationnels d'aérodrome tiennent compte de la capacité du système utilisé.
- b) L'exploitant n'effectue pas d'opérations EFVS 200 lors de l'exécution de LVO.
- c) Nonobstant le point a) 1), l'exploitant peut utiliser des EVS répondant aux critères minimaux pour effectuer des opérations EFVS 200, à condition que cela soit approuvé par l'autorité compétente.».
- 5) L'annexe V est modifiée comme suit:
- a) le titre de la sous-partie E est remplacé par le texte suivant: «Opérations par faible visibilité (LVO) et opérations avec crédits opérationnels.»;

b) le point SPA.LVO.100 est remplacé par le texte suivant:

«SPA.LVO.100 Opérations par faible visibilité et opérations avec crédits opérationnels

L'exploitant n'effectue les opérations suivantes que s'il obtient un agrément de l'autorité compétente:

- a) opérations de décollage avec une RVR inférieure à 400 m;
- b) opérations d'approche aux instruments par faible visibilité; et
- c) opérations avec crédits opérationnels, à l'exception des opérations EFVS 200, qui ne sont pas soumises à un agrément spécifique.»;

c) le point SPA.LVO.105 est remplacé par le texte suivant:

«SPA.LVO.105 Critères d'obtention de l'agrément spécifique

Pour obtenir l'agrément spécifique requis par le point SPA.LVO.100, l'exploitant démontre que:

- a) pour les opérations d'approche par faible visibilité, les LVTO avec une RVR inférieure à 125 m et les opérations avec crédits opérationnels, l'aéronef a été certifié pour les opérations prévues;
- b) les membres d'équipage de conduite sont compétents pour exécuter l'opération envisagée et un programme de formation et de contrôle a été établi conformément au point SPA.LVO.120 pour les membres de l'équipage de conduite et le personnel concerné participant à la préparation du vol;
- c) des procédures opérationnelles ont été établies pour les opérations prévues;
- d) toute modification utile de la liste minimale d'équipements (LME) a été apportée;
- e) toute modification utile du programme d'entretien a été apportée;
- f) des procédures ont été établies pour garantir que les aérodromes, y compris les procédures de vol aux instruments, sont adaptés aux opérations prévues, conformément au point SPA.LVO.110; et
- g) pour les opérations prévues, une évaluation de la sécurité a été effectuée et des indicateurs de performance ont été établis pour contrôler le niveau de sécurité.»;

d) le point SPA.LVO.110 est remplacé par le texte suivant:

«SPA.LVO.110 Exigences relatives aux aérodromes, y compris procédures de vol aux instruments

L'exploitant veille à ce que seuls les aérodromes, y compris les procédures de vol aux instruments, adaptés aux opérations prévues soient utilisés pour les LVO et les opérations avec crédits opérationnels.»;

e) le point SPA.LVO.115 est supprimé;

f) le point SPA.LVO.120 est remplacé par le texte suivant:

«SPA.LVO.120 Compétence de l'équipage de conduite

- a) L'exploitant veille à ce que l'équipage de conduite soit compétent pour exécuter les opérations prévues.
- b) L'exploitant veille à ce que chaque membre d'équipage de conduite suive avec succès une formation et se soumette à un contrôle pour tous les types de LVO et d'opérations avec des crédits opérationnels pour lesquels un agrément a été accordé. Cette formation et ce contrôle:
 - 1) comportent une formation initiale et de maintien des compétences et un contrôle;
 - 2) portent sur les procédures standard, non standard et d'urgence;
 - 3) sont adaptés au type de technologies utilisé dans les opérations prévues; et
 - 4) tiennent compte des risques liés au facteur humain associés aux opérations prévues.

- c) L'exploitant tient un registre de la formation et des qualifications des membres d'équipage de conduite.
- d) La formation et le contrôle sont menés à bien par du personnel dûment qualifié. Dans le cas d'un entraînement en vol et sur simulateur d'entraînement au vol, ainsi que des contrôles, le personnel qui dispense la formation et procède aux contrôles est qualifié conformément à l'annexe I (partie FCL) du règlement (UE) n° 1178/2011.»;
- g) au point SPA.NVIS.120, le point a) est remplacé par le texte suivant:
 - «a) Aucun vol n'est effectué en dessous des conditions météorologiques minimales pour le type d'opérations nocturnes exécutées.»;
- h) au point SPA.HOFO.120, le point a) est remplacé par le texte suivant:
 - «a) *Aérodrome de dégagement à destination sur terre.* Nonobstant les points CAT.OP.MPA.192, NCC.OP.152 et SPO.OP.151, le pilote/commandant de bord n'est pas tenu d'indiquer un aérodrome de dégagement à destination dans le plan de vol exploitation lorsqu'il effectue des vols en provenance d'un lieu situé en mer à destination d'un aérodrome terrestre, à condition que des mesures opérationnelles d'urgences suffisantes soient en place pour permettre un retour en toute sécurité depuis la mer.»;
- i) le point SPA.HOFO.125 est remplacé par le texte suivant:

«SPA.HOFO.125 Procédures d'approche standard en mer (OSAP)

- a) Un exploitant établit des procédures pour garantir que les procédures d'approche standard en mer (OSAP) ne sont respectées que si:
 - 1) l'hélicoptère est capable de fournir des informations de navigation et des informations en temps réel sur les obstacles pour le franchissement des obstacles; et
 - 2) soit:
 - i) la hauteur minimale de descente (MDH) est déterminée à partir d'un radioaltimètre ou d'un dispositif offrant des performances équivalentes; soit
 - ii) l'altitude minimale de descente (MDA) est appliquée et comporte une marge suffisante.
- b) Si l'exploitant suit des OSAP sur des plateformes ou des navires en transit, le vol est effectué dans le cadre d'une exploitation multipilote.
- c) La distance de décision permet le franchissement d'obstacles comme il convient dans le cas d'une approche interrompue par rapport à toute destination pour laquelle une OSAP est prévue.
- d) L'approche n'est poursuivie au-delà de la distance de décision ou en dessous de l'altitude/la hauteur minimale de descente (MDA/H) que lorsqu'une référence visuelle a été établie avec la destination.
- e) Dans le cas d'une exploitation monopilote, la MDA/H et la distance de décision sont augmentées de marges appropriées.
- f) Lorsqu'une OSAP est effectuée à destination d'un lieu non mobile situé en mer (c'est-à-dire une installation fixe ou un navire amarré) et si le système de navigation dispose d'une position GNSS fiable de ce lieu, le système de navigation GNSS/de surface est utilisé pour renforcer la sécurité de l'OSAP.
- g) L'exploitant inclut les OSAP dans ses programmes de formation initiale et de maintien des compétences et de contrôle.»;
- j) la sous-partie N suivante est ajoutée:

«SOUS-PARTIE N

**APPROCHES ET DÉPARTS VERS UN POINT DANS L'ESPACE AVEC MINIMUMS VFR RÉDUITS
(HÉLICOPTÈRES) (PINS-VFR)**

SPA.PINS-VFR.100 Approches et départs vers un point dans l'espace (PinS) avec minimums VFR réduits (hélicoptères)

- a) L'exploitant n'utilise des minimums opérationnels VFR réduits que s'il a obtenu un agrément de l'autorité compétente.

- b) Des minimums opérationnels VFR réduits ne s'appliquent qu'à un vol d'hélicoptère comprenant un segment effectué en IFR, et uniquement dans l'un des cas suivants:
- 1) le segment du vol effectué en VFR a lieu immédiatement après une approche PinS de l'hélicoptère avec l'intention d'atterrir sur un hélicoptère ou un site d'exploitation situé à proximité;
 - 2) le segment du vol effectué en VFR a lieu immédiatement après une approche PinS de l'hélicoptère avec l'intention d'effectuer une opération d'hélicoptère sur un site HEC ou HHO situé à proximité;
 - 3) le segment du vol effectué en VFR est un départ dans l'intention de passer en IFR à un repère de départ initial situé à proximité.
- c) L'exploitant définit les procédures d'exploitation applicables aux vols effectués avec des minimums opérationnels VFR réduits.
- d) L'exploitant veille à ce que les membres d'équipage de conduite soient expérimentés et formés pour voler avec des minimums opérationnels VFR réduits.».
- 6) L'annexe VI est modifiée comme suit:
- a) le point NCC.OP.101 suivant est ajouté:

«NCC.OP.101 Vérification et calage de l'altimètre

- a) L'exploitant établit des procédures de vérification de l'altimètre avant chaque départ.
 - b) L'exploitant établit des procédures de calage de l'altimètre pour toutes les phases du vol, qui tiennent compte des procédures établies par l'État où se situe l'aérodrome ou l'État responsable de l'espace aérien, le cas échéant.»;
- b) le point NCC.OP.110 est remplacé par le texte suivant:

«NCC.OP.110 Minimums opérationnels d'aérodrome — généralités

- a) L'exploitant établit des minimums opérationnels d'aérodrome pour chaque aérodrome de départ, de destination ou de décollage qu'il est prévu d'utiliser afin de garantir la séparation entre l'aéronef, d'une part, et le terrain et les obstacles, d'autre part, et d'atténuer le risque de perte de références visuelles pendant le segment de vol à vue des opérations d'approche aux instruments.
- b) La méthode utilisée pour établir les minimums opérationnels d'aérodrome tient compte de tous les éléments suivants:
 - 1) le type, les performances et la manœuvrabilité de l'aéronef;
 - 2) l'équipement disponible à bord de l'aéronef pour assurer la navigation, l'acquisition des références visuelles et/ou le contrôle de la trajectoire de vol pendant le décollage, l'approche, l'atterrissage et l'approche interrompue;
 - 3) toute condition ou restriction indiquée dans le manuel de vol de l'aéronef (AFM);
 - 4) les dimensions et caractéristiques des pistes/aires d'approche finale et de décollage (FATO) susceptibles d'être sélectionnées pour utilisation;
 - 5) l'adéquation et les performances des aides visuelles et non visuelles et de l'infrastructure disponibles;
 - 6) la hauteur/altitude de franchissement d'obstacles (OCA/H) pour les procédures d'approche aux instruments (IAP);
 - 7) les obstacles dans les zones de montée initiale et les marges de franchissement nécessaires;
 - 8) toute caractéristique non standard de l'aérodrome, de l'IAP ou de l'environnement;
 - 9) la composition de l'équipage de conduite, ses compétences et son expérience;
 - 10) l'IAP;
 - 11) les caractéristiques de l'aérodrome et les services de navigation aérienne (ANS) disponibles;
 - 12) tout minimum pouvant être publié par l'État de l'aérodrome;

- 13) les conditions prévues dans tout agrément spécifique pour les opérations par faible visibilité (LVO) ou les opérations avec crédits opérationnels; et
- 14) l'expérience opérationnelle pertinente de l'exploitant.
- c) L'exploitant indique une méthode pour déterminer les minimums opérationnels d'aérodrome dans le manuel d'exploitation.»;
- c) le point NCC.OP.111 est supprimé;
- d) le point NCC.OP.112 est remplacé par le texte suivant:

«NCC.OP.112 Minimums opérationnels d'aérodrome — manœuvres à vue avec des avions

- a) La MDH pour une opération d'approche en manœuvre à vue avec des avions n'est pas inférieure à la plus élevée des valeurs suivantes:
- 1) l'OCH de manœuvre à vue publiée pour la catégorie d'avion;
 - 2) la hauteur minimale de manœuvre à vue mentionnée dans le tableau 1; ou
 - 3) la DH/MDH de l'IAP qui précède.
- b) La visibilité minimale pour une opération d'approche en manœuvre à vue avec des avions correspond à la plus élevée des valeurs suivantes:
- 1) la visibilité de manœuvre à vue pour la catégorie d'avion, si elle est publiée; ou
 - 2) la visibilité minimale mentionnée dans le tableau 1.

Tableau 1

MDH et visibilité minimale pour les manœuvres à vue en fonction de la catégorie d'avion

	Catégorie d'avion			
	A	B	C	D
MDH (ft)	400	500	600	700
VIS minimale (m)	1 500	1 600	2 400	3 600»;

- e) au point NCC.OP.145, le point b) est remplacé par le texte suivant:
- «b) Avant d'entreprendre un vol, le pilote commandant de bord dispose de toutes les informations météorologiques disponibles concernant le vol prévu. La préparation d'un vol qui n'est pas effectué dans le voisinage du lieu de départ et de chaque vol en IFR, comprend:
- 1) une étude des rapports et prévisions météorologiques disponibles; et
 - 2) la préparation d'un plan d'action de repli pour parer à toute éventualité si le vol ne peut pas être effectué comme prévu, en raison des conditions météorologiques.»;

f) les points NCC.OP.147 et NCC.OP.148 suivants sont ajoutés:

«NCC.OP.147 Minimums applicables des aérodromes de dégagement à destination — avions

Un aérodrome n'est pas désigné comme aérodrome de dégagement à destination, sauf si les informations météorologiques disponibles indiquent, pendant la période comprenant l'heure qui précède et l'heure qui suit l'heure estimée d'arrivée ou la période allant de l'heure de départ réelle à l'heure qui suit l'heure estimée d'arrivée, la période la plus courte des deux étant retenue,

- a) pour un aérodrome de dégagement où une opération d'approche aux instruments est disponible avec une DH inférieure à 250 ft,
- 1) un plafond au moins égal à 200 ft au-dessus de la DH ou de la MDH associée à l'opération d'approche aux instruments; et
 - 2) une visibilité au moins égale à 1 500 m ou à 800 m au-dessus des minimums opérationnels d'approche aux instruments RVR/VIS, la valeur la plus élevée étant retenue; ou

- b) pour un aérodrome de dégagement où une opération d'approche aux instruments est disponible avec une DH ou MDH supérieure ou égale à 250 ft,
 - 1) un plafond au moins égal à 400 ft au-dessus de la DH ou de la MDH associée à l'opération d'approche aux instruments; et
 - 2) une visibilité d'au moins 3 000 m; ou
- c) pour un aérodrome de dégagement où une procédure d'approche aux instruments n'est pas possible,
 - 1) un plafond au moins égal à 2 000 ft ou à la hauteur minimale de sécurité en IFR, la valeur la plus élevée étant retenue; et
 - 2) une visibilité d'au moins 5 000 m.

NCC.OP.148 Minimums applicables de l'aérodrome de dégagement à destination — hélicoptères

Un exploitant ne sélectionne un aérodrome comme aérodrome de dégagement à destination que si les informations météorologiques disponibles indiquent, pendant la période comprenant l'heure qui précède et l'heure qui suit l'heure estimée d'arrivée ou la période allant de l'heure de départ réelle à l'heure qui suit l'heure estimée d'arrivée, la période la plus courte des deux étant retenue,

- a) pour un aérodrome de dégagement où une procédure d'approche aux instruments (IAP) est possible:
 - 1) un plafond au moins égal à 200 ft au-dessus de la DH ou de la MDH associée à l'IAP; et
 - 2) une visibilité d'au moins 1 500 m de jour ou 3 000 m de nuit; ou
- b) pour un aérodrome de dégagement où une IAP n'est pas possible:
 - 1) un plafond au moins égal à 2 000 ft ou à la hauteur minimale de sécurité en IFR, la valeur la plus élevée étant retenue; et
 - 2) une visibilité d'au moins 1 500 m de jour ou 3 000 m de nuit.»;
- g) au point NCC.OP.150, le point a) est remplacé par le texte suivant:
 - «a) En ce qui concerne les vols en IFR, le pilote commandant de bord prévoit, dans le plan de vol, au moins un aérodrome de dégagement au décollage accessible selon les conditions météorologiques si les conditions météorologiques régnant sur l'aérodrome de départ sont égales ou inférieures aux minimums opérationnels d'aérodrome applicables ou s'il n'est pas possible de revenir sur l'aérodrome de départ pour d'autres raisons.»;
- h) au point NCC.OP.180, les points a) et b) sont remplacés par le texte suivant:
 - «a) Le pilote commandant de bord ne commence ou ne poursuit un vol en VFR que si les dernières informations météorologiques disponibles indiquent que les conditions météorologiques le long de la route et à la destination prévue à l'heure estimée d'arrivée sont égales ou supérieures aux minimums opérationnels VFR applicables.
 - b) Le pilote commandant de bord ne commence ou ne poursuit un vol en IFR vers l'aérodrome de destination prévu que si les informations météorologiques les plus récentes indiquent que, à l'heure d'arrivée prévue, les conditions météorologiques à destination ou sur au moins un aérodrome de dégagement à destination sont supérieures ou égales aux minimums opérationnels d'aérodrome applicables.»;
- i) le point NCC.OP.195 est remplacé par le texte suivant:

«NCC.OP.195 Conditions au décollage — avions et hélicoptères

Avant d'entreprendre le décollage, le pilote commandant de bord a la certitude que:

- a) les conditions météorologiques régnant sur l'aérodrome ou le site d'exploitation, ainsi que l'état de la piste ou de la FATO devant être utilisée, n'empêcheront pas un décollage et un départ en toute sécurité; et
- b) les minimums opérationnels de l'aérodrome sélectionné sont cohérents avec l'ensemble des éléments suivants:
 - 1) l'équipement opérationnel au sol;
 - 2) les systèmes opérationnels de l'aéronef;
 - 3) les performances de l'aéronef;
 - 4) les qualifications des équipages de conduite.»;

j) le point NCC.OP.225 est remplacé par le texte suivant:

«NCC.OP.225 Conditions d'approche et d'atterrissage — avions et hélicoptères

Avant d'entreprendre une opération d'approche, le pilote commandant de bord a la certitude que:

- a) les conditions météorologiques régnant sur l'aérodrome ou le site d'exploitation, ainsi que l'état de la piste ou de la FATO devant être utilisée, n'empêcheront pas une approche, un atterrissage ou une remise des gaz en toute sécurité, compte tenu des informations relatives à la performance figurant dans le manuel d'exploitation; et
- b) les minimums opérationnels de l'aérodrome sélectionné sont cohérents avec l'ensemble des éléments suivants:
 - 1) l'équipement opérationnel au sol;
 - 2) les systèmes opérationnels de l'aéronef;
 - 3) les performances de l'aéronef; et
 - 4) les qualifications des équipages de conduite.»;

k) le point NCC.OP.230 est remplacé par le texte suivant:

«NCC.OP.230 Commencement et poursuite de l'approche

- a) Pour les avions, si la visibilité signalée (VIS) ou la RVR déterminante pour la piste devant être utilisée pour l'atterrissage est inférieure au minimum applicable, une opération d'approche aux instruments n'est pas poursuivie:
 - 1) passé un point où l'avion est situé à 1 000 ft au-dessus de l'altitude de l'aérodrome; ou
 - 2) dans le segment d'approche finale (FAS) si la DH ou la MDH est supérieure à 1 000 ft.
- b) Pour les hélicoptères, si la RVR signalée est inférieure à 550 m et la RVR déterminante pour la piste devant être utilisée pour l'atterrissage est inférieure au minimum applicable, une opération d'approche aux instruments n'est pas poursuivie:
 - 1) passé un point où l'hélicoptère est situé à 1 000 ft au-dessus de l'altitude de l'aérodrome; ou
 - 2) dans le FAS si la DH ou la MDH est supérieure à 1 000 ft.
- c) Si la référence visuelle requise n'est pas acquise, une approche interrompue est exécutée à la DA/H ou à la MDA/H ou avant celle-ci.
- d) Si la référence visuelle requise n'est pas maintenue après la DA/H ou la MDA/H, une remise des gaz est exécutée rapidement.
- e) Nonobstant le point a), si aucune RVR n'est signalée et que la VIS signalée est inférieure au minimum applicable, mais que la visibilité météorologique convertie (CMV) est égale ou supérieure au minimum applicable, l'approche aux instruments peut être poursuivie jusqu'à la DA/H ou la MDA/H.
- f) Nonobstant les points a) et b), s'il n'est pas prévu d'atterrir, l'approche aux instruments peut être poursuivie jusqu'à la DA/H ou la MDA/H. Une approche interrompue est exécutée à la DA/H ou à la MDA/H ou avant celle-ci.»;

l) le point NCC.OP.235 suivant est ajouté:

«NCC.OP.235 Opérations EFVS 200

- a) L'exploitant qui a l'intention d'effectuer des opérations EFVS 200 avec crédits opérationnels et sans agrément spécifique veille à ce que:
 - 1) l'aéronef soit certifié pour les opérations prévues;
 - 2) seules des pistes, des FATO et des IAP adaptées aux opérations EFVS soient utilisées;
 - 3) les membres d'équipage de conduite soient compétents pour effectuer l'opération envisagée et un programme de formation et de contrôle est établi pour les membres de l'équipage de conduite et le personnel concerné participant à la préparation du vol;
 - 4) des procédures opérationnelles soient établies;
 - 5) toutes les informations utiles soient consignées dans la liste minimale d'équipements (LME);
 - 6) toutes les informations utiles soient consignées dans le programme d'entretien;

- 7) des évaluations de la sécurité soient effectuées et des indicateurs de performance soient établis pour contrôler le niveau de sécurité de l'opération; et
 - 8) les minimums opérationnels d'aérodrome tiennent compte de la capacité du système utilisé.
- b) L'exploitant n'effectue pas d'opérations EFVS 200 lors de l'exécution de LVO.
- c) Nonobstant le point a) 1), l'exploitant peut utiliser des EVS répondant aux critères minimaux pour effectuer des opérations EFVS 200, à condition que cela soit approuvé par l'autorité compétente.».
- 7) L'annexe VII est modifiée comme suit:
- a) le point NCO.OP.101 suivant est ajouté:

«NCO.OP.101 Vérification et calage de l'altimètre

- a) Le pilote commandant de bord vérifie le bon fonctionnement de l'altimètre avant chaque départ.
 - b) Le pilote commandant de bord utilise un calage adéquat de l'altimètre pour toutes les phases du vol, en tenant compte des procédures prévues par l'État où se situe l'aérodrome ou l'État responsable de l'espace aérien.».
- b) le point NCO.OP.105 est supprimé;
- c) les points NCO.OP.110, NCO.OP.111 et NCO.OP.112 sont remplacés par le texte suivant:

«NCO.OP.110 Minimums opérationnels d'aérodrome — avions et hélicoptères

- a) Pour les vols effectués selon les règles de vol aux instruments (IFR), le pilote commandant de bord établit des minimums opérationnels d'aérodrome pour chaque aérodrome de départ, de destination ou de décollage qu'il est prévu d'utiliser afin de garantir la séparation entre l'aéronef, d'une part, et le terrain et les obstacles, d'autre part, et d'atténuer le risque de perte de références visuelles pendant le segment de vol à vue des opérations d'approche aux instruments.
- b) Les minimums opérationnels d'aérodrome tiennent compte, le cas échéant, des éléments suivants:
 - 1) le type, les performances et la manœuvrabilité de l'aéronef;
 - 2) l'équipement disponible à bord de l'aéronef pour assurer la navigation, l'acquisition des références visuelles et/ou le contrôle de la trajectoire de vol pendant le décollage, l'approche, l'atterrissage et l'approche interrompue;
 - 3) toute condition ou restriction indiquée dans le manuel de vol de l'aéronef (AFM);
 - 4) les dimensions et caractéristiques des pistes/aires d'approche finale et de décollage (FATO) susceptibles d'être sélectionnées pour utilisation;
 - 5) l'adéquation et les performances des aides visuelles et non visuelles et de l'infrastructure disponibles;
 - 6) la hauteur/altitude de franchissement d'obstacles (OCA/H) pour les procédures d'approche aux instruments (IAP), si elle est établie;
 - 7) les obstacles dans les zones de montée initiale et les marges de franchissement;
 - 8) la compétence et l'expérience opérationnelle pertinente du pilote commandant de bord;
 - 9) l'IAP, si elle est établie;
 - 10) les caractéristiques de l'aérodrome et le type de services de navigation aérienne (ANS) disponibles, le cas échéant;
 - 11) tout minimum pouvant être publié par l'État de l'aérodrome;
 - 12) les conditions prévues dans tout agrément spécifique pour les opérations par faible visibilité (LVO) ou les opérations avec crédits opérationnels.

NCO.OP.111 Minimums opérationnels d'aérodrome — opérations d'approche 2D et 3D

- a) La hauteur de décision (DH) à utiliser pour une opération d'approche 3D ou une opération d'approche 2D effectuée avec la technique d'approche finale à descente continue (CDEFA) n'est pas inférieure à la plus élevée des valeurs suivantes:
 - 1) la hauteur de franchissement d'obstacles (OCH) pour la catégorie de l'aéronef;

- 2) la DH de la procédure d'approche publiée ou la hauteur minimale de descente (MDH), le cas échéant;
 - 3) le minimum système spécifié dans le tableau 1;
 - 4) la hauteur de décision (DH) minimale indiquée dans l'AFM ou un document équivalent, s'il en est fait état.
- b) La MDH pour une opération d'approche 2D effectuée sans la technique CDFA ne doit pas être inférieure à la plus élevée des valeurs suivantes:
- 1) l'OCH pour la catégorie de l'aéronef;
 - 2) la MDH de la procédure d'approche publiée, le cas échéant;
 - 3) le minimum système spécifié dans le tableau 1; ou
 - 4) la MDH minimale spécifiée dans l'AFM, s'il en est fait état.

Tableau 1

Minimums système

Installations	DH/MDH minimale (ft)
ILS/MLS/GLS	200
GNSS/SBAS (LPV)	200
Radar d'approche de précision (PAR)	200
GNSS/SBAS (LPV)	250
GNSS (LNAV)	250
GNSS/Baro-VNAV (LNAV/VNAV)	250
Approche vers un point dans l'espace - hélicoptère	250
LOC avec ou sans DME	250
SRA (se terminant à ½ NM)	250
SRA (se terminant à 1 NM)	300
SRA (se terminant à 2 NM ou plus)	350
VOR	300
VOR/DME	250
NDB	350
NDB/DME	300
VDF	350

NCO.OP.112 Minimums opérationnels d'aérodrome — manœuvres à vue avec des avions

- a) La MDH pour une opération d'approche en manœuvre à vue avec des avions n'est pas inférieure à la plus élevée des valeurs suivantes:
- 1) l'OCH de manœuvre à vue publiée pour la catégorie d'avion;
 - 2) la hauteur minimale de manœuvre à vue mentionnée dans le tableau 1; ou
 - 3) la DH/MDH de l'IAP qui précède.
- b) La visibilité minimale pour une opération d'approche en manœuvre à vue avec des avions correspond à la plus élevée des valeurs suivantes:
- 1) la visibilité de manœuvre à vue pour la catégorie d'avion, si elle est publiée; ou
 - 2) la visibilité minimale mentionnée dans le tableau 1.

Tableau 1

MDH et visibilité minimale pour les manœuvres à vue en fonction de la catégorie d'avion

	Catégorie d'avion			
	A	B	C	D
MDH (ft)	400	500	600	700
VIS minimale (m)	1 500	1 500	2 400	3 600»;

d) au point NCO.OP.135, le point b) est remplacé par le texte suivant:

«b) Avant d'entreprendre un vol, le pilote commandant de bord dispose de toutes les informations météorologiques disponibles concernant le vol prévu. La préparation d'un vol qui n'est pas effectué dans le voisinage du lieu de départ et de chaque vol en IFR, comprend:

- 1) une étude des rapports et prévisions météorologiques disponibles; et
- 2) la préparation d'un plan d'action de repli pour parer à toute éventualité si le vol ne peut pas être effectué comme prévu, en raison des conditions météorologiques.»;

e) les points NCO.OP.140, NCO.OP.141 et NCO.OP.142 sont remplacés par le texte suivant:

«NCO.OP.140 Aérodrômes de dégagement à destination — avions

Pour les vols en IFR, le pilote commandant de bord désigne au moins un aéroport de dégagement à destination dans le plan de vol, sauf si les informations météorologiques disponibles pour la destination indiquent, pendant la période comprenant l'heure qui précède et l'heure qui suit l'heure estimée d'arrivée ou la période allant de l'heure de départ réelle à l'heure qui suit l'heure estimée d'arrivée, la période la plus courte des deux étant retenue, un plafond d'au moins 1 000 ft au-dessus de la DH/MDH pour une procédure d'approche aux instruments (IAP) disponible et une visibilité d'au moins 5 000 m.

NCO.OP.141 Aérodrômes de dégagement à destination — hélicoptères

Pour les vols en IFR, le pilote commandant de bord désigne au moins un aéroport de dégagement à destination dans le plan de vol, sauf si les informations météorologiques disponibles pour la destination indiquent, pendant la période comprenant l'heure qui précède et l'heure qui suit l'heure estimée d'arrivée ou la période allant de l'heure de départ réelle à l'heure qui suit l'heure estimée d'arrivée, la période la plus courte des deux étant retenue, un plafond d'au moins 1 000 ft au-dessus de la DH/MDH pour une procédure d'approche aux instruments (IAP) disponible et une visibilité d'au moins 3 000 m.

NCO.OP.142 Aérodrômes de dégagement à destination — opérations d'approche aux instruments

Le pilote commandant de bord ne sélectionne un aéroport comme aéroport de dégagement à destination que si:

- a) une IAP que si une IAP qui ne dépend pas du GNSS est disponible soit sur cet aéroport ou sur l'aéroport de destination, ou
- b) toutes les conditions suivantes sont remplies:
 - 1) l'équipement GNSS embarqué est doté d'un SBAS
 - 2) l'aéroport de destination, tout aéroport de dégagement à destination et la route qui les relie se trouvent à l'intérieur de la zone de service du SBAS;
 - 3) l'ABAS devrait être disponible en cas d'indisponibilité inattendue du SBAS;
 - 4) une IAP est sélectionnée (soit à l'aéroport de destination, soit à l'aéroport de dégagement à destination) qui ne dépend pas de la disponibilité du SBAS;
 - 5) une mesure d'urgence appropriée permet d'effectuer le vol en toute sécurité en cas d'indisponibilité du GNSS.»;

f) les points NCO.OP.143 et NCO.OP.144 suivants sont ajoutés:

«NCO.OP.143 Minimums applicables de l'aérodrome de dégagement à destination — avions

Un aérodrome n'est pas désigné comme aérodrome de dégagement à destination, sauf si les informations météorologiques disponibles indiquent, pendant la période comprenant l'heure qui précède et l'heure qui suit l'heure estimée d'arrivée ou la période allant de l'heure de départ réelle à l'heure qui suit l'heure estimée d'arrivée, la période la plus courte des deux étant retenue,

- a) pour un aérodrome de dégagement où une opération d'approche aux instruments est disponible avec une DH inférieure à 250 ft,
 - 1) un plafond au moins égal à 200 ft au-dessus de la hauteur de décision (DH) ou de la hauteur minimale de descente (MDH) associée à l'opération d'approche aux instruments; et
 - 2) une visibilité d'au moins 1 500 m; ou
- b) pour un aérodrome de dégagement où une opération d'approche aux instruments est disponible avec une DH ou MDH supérieure ou égale à 250 ft,
 - 1) un plafond au moins égal à 400 ft au-dessus de la DH ou de la MDH associée à l'opération d'approche aux instruments; et
 - 2) une visibilité d'au moins 3 000 m; ou
- c) pour un aérodrome de dégagement où une IAP n'est pas disponible:
 - 1) un plafond au moins égal à 2 000 ft ou à la hauteur minimale de sécurité en IFR, la valeur la plus élevée étant retenue; et
 - 2) une visibilité d'au moins 5 000 m.

NCO.OP.144 Minimums applicables de l'aérodrome de dégagement à destination — hélicoptères

Un aérodrome n'est pas désigné comme aérodrome de dégagement à destination, sauf si les informations météorologiques disponibles indiquent, pendant la période comprenant l'heure qui précède et l'heure qui suit l'heure estimée d'arrivée ou la période allant de l'heure de départ réelle à l'heure qui suit l'heure estimée d'arrivée, la période la plus courte des deux étant retenue,

- a) pour un aérodrome de dégagement où une IAP est disponible:
 - 1) un plafond au moins égal à 200 ft au-dessus de la DH ou de la MDH associée à l'IAP; et
 - 2) une visibilité d'au moins 1 500 m de jour ou 3 000 m de nuit; ou
- b) pour un aérodrome de dégagement où une IAP n'est pas disponible:
 - 1) un plafond au moins égal à 2 000 ft ou à la hauteur minimale de sécurité en IFR, la valeur la plus élevée étant retenue; et
 - 2) une visibilité d'au moins 1 500 m de jour ou 3 000 m de nuit.»;
- g) au point NCO.OP.160, les points a) et b) sont remplacés par le texte suivant:
 - «a) Le pilote commandant de bord ne commence ou ne poursuit un vol en VFR que si les dernières informations météorologiques disponibles indiquent que les conditions météorologiques le long de la route et à la destination prévue à l'heure estimée d'arrivée sont égales ou supérieures aux minimums opérationnels VFR applicables.
 - b) Le pilote commandant de bord ne commence ou ne poursuit un vol en IFR vers l'aérodrome de destination prévu que si les informations météorologiques les plus récentes indiquent que, à l'heure d'arrivée prévue, les conditions météorologiques à destination ou sur au moins un aérodrome de dégagement à destination sont supérieures ou égales aux minimums opérationnels d'aérodrome applicables.»;
- h) le point NCO.OP.175 est remplacé par le texte suivant:

«NCO.OP.175 Conditions au décollage — avions et hélicoptères

Avant d'entreprendre le décollage, le pilote commandant de bord a la certitude que:

- a) selon les informations dont il dispose, les conditions météorologiques régnant sur l'aérodrome ou le site d'exploitation, ainsi que l'état de la piste ou de la FATO devant être utilisée, n'empêcheront pas un décollage et un départ en toute sécurité; et

- b) les minimums opérationnels de l'aérodrome sélectionné sont cohérents avec tous les éléments suivants:
 - 1) l'équipement opérationnel au sol;
 - 2) les systèmes d'aéronef opérationnels;
 - 3) les performances de l'aéronef;
 - 4) les qualifications des équipages de conduite.»;
- i) les points NCO.OP.205 et NCO.OP.206 sont remplacés par le texte suivant:

«NCO.OP.205 Conditions à l'approche et à l'atterrissage — avions

Avant d'amorcer l'approche en vue de l'atterrissage, le pilote commandant de bord a la certitude que:

- a) selon les informations dont il dispose, les conditions météorologiques régnant sur l'aérodrome ou le site d'exploitation, ainsi que l'état de la piste devant être utilisée, n'empêcheront pas une approche, un atterrissage ou une approche interrompue en toute sécurité; et
- b) les minimums opérationnels de l'aérodrome sélectionné sont cohérents avec tous les éléments suivants:
 - 1) l'équipement opérationnel au sol;
 - 2) les systèmes d'aéronef opérationnels;
 - 3) les performances de l'aéronef, et
 - 4) les qualifications des équipages de conduite.

NCO.OP.206 Conditions à l'approche et à l'atterrissage — hélicoptères

Avant d'amorcer l'approche en vue de l'atterrissage, le pilote commandant de bord a la certitude que:

- a) selon les informations dont il dispose, les conditions météorologiques régnant sur l'aérodrome ou le site d'exploitation, ainsi que l'état de l'aire d'approche finale et de décollage (FATO) devant être utilisée, n'empêcheront pas une approche, un atterrissage ou une approche interrompue en toute sécurité; et
- b) les minimums opérationnels de l'aérodrome sélectionné sont cohérents avec tous les éléments suivants:
 - 1) l'équipement opérationnel au sol;
 - 2) les systèmes d'aéronef opérationnels;
 - 3) les performances de l'aéronef;
 - 4) les qualifications des équipages de conduite.»;
- j) le point NCO.OP.210 est remplacé par le texte suivant:

«NCO.OP.210 Commencement et poursuite de l'approche — avions et hélicoptères

- a) Si la RVR déterminante de la piste à utiliser pour l'atterrissage est inférieure à 550 m (ou toute valeur inférieure établie conformément à un agrément en vertu du point SPA.LVO), l'opération d'approche aux instruments n'est pas poursuivie:
 - 1) passé un point où l'aéronef est situé à 1 000 ft au-dessus de l'altitude de l'aérodrome; ou
 - 2) dans le segment d'approche finale si la DH ou la MDH est supérieure à 1 000 ft.
- b) Si la référence visuelle requise n'est pas acquise, une approche interrompue est exécutée à la DA/H ou à la MDA/H ou avant celle-ci.
- c) Si la référence visuelle requise n'est pas maintenue après la DA/H ou la MDA/H, une remise des gaz est exécutée rapidement.».

- 8) L'annexe VIII est modifiée comme suit:

- a) le point SPO.OP.101 suivant est ajouté:

«SPO.OP.101 Vérification et calage de l'altimètre

- a) L'exploitant établit des procédures pour la vérification de l'altimètre avant chaque départ.
- b) L'exploitant établit des procédures de calage de l'altimètre pour toutes les phases du vol, qui tiennent compte des procédures établies par l'État où se situe l'aérodrome ou l'État responsable de l'espace aérien, le cas échéant.»;

b) le point SPO.OP.110 est remplacé par le texte suivant:

«SPO.OP.110 Minimums opérationnels d'aérodrome — avions et hélicoptères

- a) L'exploitant établit des minimums opérationnels d'aérodrome pour chaque aérodrome de départ, de destination ou de décollage qu'il est prévu d'utiliser afin de garantir la séparation entre l'aéronef, d'une part, et le terrain et les obstacles, d'autre part, et d'atténuer le risque de perte de références visuelles pendant le segment de vol à vue des opérations d'approche aux instruments.
- b) La méthode utilisée pour établir les minimums opérationnels d'aérodrome tient compte de tous les éléments suivants:
- 1) le type, les performances et la manœuvrabilité de l'aéronef;
 - 2) l'équipement disponible à bord de l'aéronef pour assurer la navigation, l'acquisition des références visuelles et/ou le contrôle de la trajectoire de vol pendant le décollage, l'approche, l'atterrissage et l'approche interrompue;
 - 3) toute condition ou restriction indiquée dans le manuel de vol de l'aéronef (AFM);
 - 4) les dimensions et caractéristiques des pistes/aires d'approche finale et de décollage (FATO) susceptibles d'être sélectionnées pour utilisation;
 - 5) l'adéquation et les performances des aides visuelles et non visuelles et de l'infrastructure disponibles;
 - 6) la hauteur/altitude de franchissement d'obstacles (OCA/H) pour les procédures d'approche aux instruments (IAP);
 - 7) les obstacles dans les zones de montée initiale et les marges de franchissement nécessaires;
 - 8) toute caractéristique non standard de l'aérodrome, de l'IAP ou de l'environnement local;
 - 9) la composition de l'équipage de conduite, ses compétences et son expérience;
 - 10) l'IAP;
 - 11) les caractéristiques de l'aérodrome et les services de navigation aérienne (ANS) disponibles;
 - 12) tout minimum pouvant être publié par l'État de l'aérodrome;
 - 13) les conditions prévues dans tout agrément spécifique pour les opérations par faible visibilité (LVO) ou les opérations avec crédits opérationnels; et
 - 14) l'expérience opérationnelle pertinente de l'exploitant.
- c) L'exploitant indique une méthode pour déterminer les minimums opérationnels d'aérodrome dans le manuel d'exploitation.»;
- c) le point SPO.OP.111 est supprimé;
- d) le point SPO.OP.112 est remplacé par le texte suivant:

«SPO.OP.112 Minimums opérationnels d'aérodrome — manœuvres à vue avec des avions

- a) La hauteur minimale de descente (MDH) pour une opération d'approche en manœuvre à vue avec des avions n'est pas inférieure à la plus élevée des valeurs suivantes:
- 1) l'OCH de manœuvre à vue publiée pour la catégorie d'avion;
 - 2) la hauteur minimale de manœuvre à vue mentionnée dans le tableau 1; ou
 - 3) la hauteur de décision (DH)/MDH de l'IAP qui précède.
- b) La visibilité minimale pour une opération d'approche en manœuvre à vue avec des avions correspond à la plus élevée des valeurs suivantes:
- 1) la visibilité de manœuvre à vue pour la catégorie d'avion, si elle est publiée; ou
 - 2) la visibilité minimale mentionnée dans le tableau 1.

Tableau 1

MDH et visibilité minimale pour les manœuvres à vue en fonction de la catégorie d'avion

	Catégorie d'avion			
	A	B	C	D
MDH (ft)	400	500	600	700
VIS minimale (m)	1 500	1 600	2 400	3 600»;

e) au point SPO.OP.140, le point b) est remplacé par le texte suivant:

«b) Avant d'entreprendre un vol, le pilote commandant de bord dispose de toutes les informations météorologiques disponibles concernant le vol prévu. La préparation d'un vol qui n'est pas effectué dans le voisinage du lieu de départ et de chaque vol en IFR, comprend:

- 1) une étude des rapports et prévisions météorologiques disponibles; et
- 2) la préparation d'un plan d'action de repli pour parer à toute éventualité si le vol ne peut pas être effectué comme prévu, en raison des conditions météorologiques.»

f) les points SPO.OP.143 et SPO.OP.144 suivants sont ajoutés:

«SPO.OP.143 Minimums applicables de l'aérodrome de dégagement à destination — avions

Un aérodrome n'est pas désigné comme aérodrome de dégagement à destination, sauf si les informations météorologiques disponibles indiquent, pendant la période comprenant l'heure qui précède et l'heure qui suit l'heure estimée d'arrivée ou la période allant de l'heure de départ réelle à l'heure qui suit l'heure estimée d'arrivée, la période la plus courte des deux étant retenue,

- a) pour un aérodrome de dégagement où une opération d'approche aux instruments est disponible avec une DH inférieure à 250 ft,
 - 1) un plafond au moins égal à 200 ft au-dessus de la DH ou de la MDH associée à l'opération d'approche aux instruments; et
 - 2) une visibilité au moins égale à 1 500 m ou à 800 m au-dessus des minimums opérationnels d'approche aux instruments RVR/VIS, la valeur la plus élevée étant retenue; ou
- b) pour un aérodrome de dégagement où une opération d'approche aux instruments est disponible avec une DH ou MDH supérieure ou égale à 250 ft,
 - 1) un plafond au moins égal à 400 ft au-dessus de la DH ou de la MDH associée à l'opération d'approche aux instruments; et
 - 2) une visibilité d'au moins 3 000 m; ou
- c) pour un aérodrome de dégagement où une procédure d'approche aux instruments n'est pas possible,
 - 1) un plafond au moins égal à 2 000 ft ou à la hauteur minimale de sécurité en IFR, la valeur la plus élevée étant retenue; et
 - 2) une visibilité d'au moins 5 000 m.

SPO.OP.144 Minimums applicables de l'aérodrome de dégagement à destination — hélicoptères

Un exploitant ne sélectionne un aérodrome comme aérodrome de dégagement à destination que si les informations météorologiques disponibles indiquent, pendant la période comprenant l'heure qui précède et l'heure qui suit l'heure estimée d'arrivée ou la période allant de l'heure de départ réelle à l'heure qui suit l'heure estimée d'arrivée, la période la plus courte des deux étant retenue,

- a) pour un aérodrome de dégagement où une IAP est disponible:
 - 1) un plafond au moins égal à 200 ft au-dessus de la DH ou de la MDH associée à l'IAP; et
 - 2) une visibilité d'au moins 1 500 m de jour ou 3 000 m de nuit; ou

- b) pour un aérodrome de dégagement où une IAP n'est pas disponible:
- 1) un plafond au moins égal à 2 000 ft ou à la hauteur minimale de sécurité en IFR, la valeur la plus élevée étant retenue; et
 - 2) une visibilité d'au moins 1 500 m de jour ou 3 000 m de nuit.»;
- g) au point SPO.OP.145, le point a) est remplacé par le texte suivant:
- «a) En ce qui concerne les vols en IFR, le pilote commandant de bord prévoit, dans le plan de vol, au moins un aérodrome de dégagement au décollage accessible selon les conditions météorologiques si les conditions météorologiques régnant sur l'aérodrome de départ sont égales ou inférieures aux minimums opérationnels d'aérodrome applicables ou s'il n'est pas possible de revenir sur l'aérodrome de départ pour d'autres raisons.»;
- h) au point SPO.OP.170, les points a) et b) sont remplacés par le texte suivant:
- «a) Le pilote commandant de bord ne commence ou ne poursuit un vol en VFR que si les dernières informations météorologiques disponibles indiquent que les conditions météorologiques le long de la route et à la destination prévue à l'heure estimée d'arrivée sont égales ou supérieures aux minimums opérationnels VFR applicables.
- b) Le pilote commandant de bord ne commence ou ne poursuit un vol en IFR vers l'aérodrome de destination prévu que si les informations météorologiques les plus récentes indiquent que, à l'heure d'arrivée prévue, les conditions météorologiques à destination ou sur au moins un aérodrome de dégagement à destination sont supérieures ou égales aux minimums opérationnels d'aérodrome applicables.»;
- i) le point SPO.OP.180 est remplacé par le texte suivant:

«SPO.OP.180 Conditions au décollage — avions et hélicoptères

Avant d'entreprendre le décollage, le pilote commandant de bord a la certitude que:

- a) les conditions météorologiques régnant sur l'aérodrome ou le site d'exploitation, ainsi que l'état de la piste ou de la FATO devant être utilisée, n'empêcheront pas un décollage et un départ en toute sécurité; et
 - b) les minimums opérationnels de l'aérodrome sélectionné sont cohérents avec tous les éléments suivants:
 - 1) l'équipement opérationnel au sol;
 - 2) les systèmes d'aéronef opérationnels;
 - 3) les performances de l'aéronef;
 - 4) les qualifications des équipages de conduite.»;
- j) le point SPO.OP.210 est remplacé par le texte suivant:

«SPO.OP.210 Conditions d'approche et d'atterrissage — avions et hélicoptères

Avant d'entreprendre une opération d'approche, le pilote commandant de bord a la certitude que:

- a) les conditions météorologiques régnant sur l'aérodrome ou le site d'exploitation, ainsi que l'état de la piste ou de la FATO devant être utilisée, n'empêcheront pas une approche, un atterrissage ou une remise des gaz en toute sécurité, compte tenu des informations relatives à la performance figurant dans le manuel d'exploitation; et
 - b) les minimums opérationnels de l'aérodrome sélectionné sont cohérents avec tous les éléments suivants:
 - 1) l'équipement opérationnel au sol;
 - 2) les systèmes d'aéronef opérationnels;
 - 3) les performances de l'aéronef;
 - 4) les qualifications des équipages de conduite.»;
- k) le point SPO.OP.215 est remplacé par le texte suivant:

«SPO.OP.215 Commencement et poursuite de l'approche

- a) Pour les avions, si la visibilité signalée (VIS) ou la RVR déterminante pour la piste devant être utilisée pour l'atterrissage est inférieure au minimum applicable, une opération d'approche aux instruments n'est pas poursuivie:
 - 1) passé un point où l'avion est situé à 1 000 ft au-dessus de l'altitude de l'aérodrome; ou

- 2) dans le segment d'approche finale (FAS) si la DH ou la MDH est supérieure à 1 000 ft.
 - b) Pour les hélicoptères, si la RVR signalée est inférieure à 550 m et la RVR déterminante pour la piste devant être utilisée pour l'atterrissage est inférieure au minimum applicable, une opération d'approche aux instruments n'est pas poursuivie:
 - 1) passé un point où l'hélicoptère est situé à 1 000 ft au-dessus de l'altitude de l'aérodrome; ou
 - 2) dans le FAS si la DH ou la MDH est supérieure à 1 000 ft.
 - c) Si la référence visuelle requise n'est pas acquise, une approche interrompue est exécutée à la DA/H ou à la MDA/H ou avant celle-ci.
 - d) Si la référence visuelle requise n'est pas maintenue après la DA/H ou la MDA/H, une remise des gaz est exécutée rapidement.
 - e) Nonobstant le point a), si aucune RVR n'est signalée et que la VIS signalée est inférieure au minimum applicable mais que la visibilité météorologique convertie (CMV) est supérieure à ce minimum, l'approche aux instruments peut être poursuivie jusqu'à la DA/H ou la MDA/H.
 - f) Nonobstant les points a) et b), s'il n'est pas prévu d'atterrir, l'approche aux instruments peut être poursuivie jusqu'à la DA/H ou la MDA/H. Une approche interrompue est exécutée à la DA/H ou à la MDA/H ou avant celle-ci.»;
- l) le point SPO.OP.235 suivant est ajouté:

«SPO.OP.235 Opérations EFVS 200

- a) L'exploitant qui a l'intention d'effectuer des opérations EFVS 200 avec crédits opérationnels et sans agrément spécifique veille à ce que:
 - 1) l'aéronef soit certifié pour les opérations prévues;
 - 2) seules des pistes, des FATO et des IAP adaptées aux opérations EFVS soient utilisées;
 - 3) les membres d'équipage de conduite soient compétents pour effectuer l'opération envisagée et un programme de formation et de contrôle est établi pour les membres de l'équipage de conduite et le personnel concerné participant à la préparation du vol;
 - 4) des procédures opérationnelles soient établies;
 - 5) toutes les informations utiles soient consignées dans la liste minimale d'équipements (LME);
 - 6) toutes les informations utiles soient consignées dans le programme d'entretien;
 - 7) des évaluations de la sécurité soient effectuées et des indicateurs de performance soient établis pour contrôler le niveau de sécurité de l'opération; et
 - 8) les minimums opérationnels d'aérodrome tiennent compte de la capacité du système utilisé.
 - b) L'exploitant n'effectue pas d'opérations EFVS 200 lors de l'exécution de LVO.
 - c) Nonobstant le point a) 1), l'exploitant peut utiliser des EVS répondant aux critères minimaux pour effectuer des opérations EFVS 200, à condition que cela soit approuvé par l'autorité compétente.».
-