

Cir 340
AN/198



Lignes directrices pour l'utilisation étendue des appareils électroniques portatifs

Approuvé par le Secrétaire général
et publié sous son autorité

Organisation de l'aviation civile internationale



Documents
Document Sharing Hub

11/19/2015 12:19:36 MSTlue.clas



Documents
Document Sharing Hub

**Cir 340
AN/198**



Lignes directrices pour l'utilisation étendue des appareils électroniques portatifs

**Approuvé par le Secrétaire général
et publié sous son autorité**

Organisation de l'aviation civile internationale

Publié séparément en français, en anglais, en arabe, en chinois, en espagnol et en russe par l'ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE
999, boul. Robert-Bourassa, Montréal (Québec) H3C 5H7 Canada

Les formalités de commande et la liste complète des distributeurs officiels et des librairies dépositaires sont affichées sur le site web de l'OACI (www.icao.int).

Cir 340, Lignes directrices pour l'utilisation étendue des appareils électroniques portatifs

Numéro de commande : CIR 340
ISBN 978-92-9249-740-8

© OACI 2015

Tous droits réservés. Il est interdit de reproduire, de stocker dans un système de recherche de données ou de transmettre sous quelque forme ou par quelque moyen que ce soit, un passage quelconque de la présente publication, sans avoir obtenu au préalable l'autorisation écrite de l'Organisation de l'aviation civile internationale.

TABLE DES MATIÈRES

	<i>Page</i>
GLOSSAIRE	V
Chapitre 1. Introduction	1
1.1 Contexte	1
1.2 Objet.....	1
1.3 Portée.....	2
Chapitre 2. Considérations d'ordre réglementaire	3
2.1 Normes et pratiques recommandées de l'OACI (SARP)	3
2.2 Réglementation sur l'utilisation des AEP	3
2.3 Réglementation permettant l'utilisation étendue des AEP	3
2.4 Conditions d'ordre technique	4
2.5 Conditions d'ordre opérationnel	4
2.6 Considérations spéciales.....	5
2.7 Opérations Internationales	5
2.8 Conditions de mise en œuvre prescrites aux exploitants	5
2.9 Responsabilités de l'État en matière d'utilisation étendue des AEP	6
Chapitre 3. Considérations d'ordre technique.....	9
3.1 Généralités	9
3.2 Normes existantes dans le domaine	9
3.3 Considérations sur la certification et la navigabilité des aéronefs	10
3.4 Considérations d'ordre opérationnel.....	10
Chapitre 4. Évaluation par l'exploitant des risques de sécurité.....	11
4.1 Évaluation des risques de l'utilisation étendue des AEP	11
4.2 Survol du processus de gestion des risques de sécurité.....	11
4.3 Étape 1 : Identification des dangers d'une utilisation étendue des AEP	11
4.4 Étape 2 : Évaluation des risques de sécurité liés à l'utilisation étendue des AEP	14
4.5 Étape 3 : Stratégies d'atténuation des risques liés à l'utilisation étendue des AEP.....	14
4.6 Exemple de processus de gestion des risques de sécurité	15
Chapitre 5. Politique et procédures de l'exploitant	17
5.1 Élaboration d'une politique et de procédures autorisant l'utilisation étendue des AEP	17
5.2 Politique sur l'utilisation étendue des AEP	17
5.3 Types d'AEP admis par l'exploitant	18
5.4 Restrictions et interdictions.....	18
5.5 Messagerie texte et communications vocales	19
5.6 Rangement et immobilisation des AEP	19
5.7 AEP appartenant à l'équipage et AEP mis à disposition par l'exploitant	19
5.8 Procédures relatives à l'utilisation étendue des AEP	20

	<i>Page</i>
5.9 Signalement des interférences	21
5.10 Consignes de sécurité à donner aux passagers.....	22
Chapitre 6. Formation	23
6.1 Révision des programmes de formation	23
6.2 Formation des membres d'équipage	23
6.3 Approche fondée sur la compétence pour la formation et l'évaluation des membres d'équipage ..	23
6.4 Formation initiale des équipages de conduite	24
6.5 Modifications à la politique de l'exploitant.....	24
6.6 Interférence venant, ou semblant venir, d'un AEP	25
6.7 Formation initiale des équipages de cabine	25
6.8 Modifications aux procédures pour l'équipage de cabine	26
6.9 Gestion des passagers perturbateurs.....	27
6.10 Formation périodique.....	27
6.11 Sensibilisation des inspecteurs de l'État.....	27
Chapitre 7. Sensibilisation des passagers	29
7.1 Importance de sensibiliser les passagers.....	29
7.2 Rôles de l'État et des exploitants dans la sensibilisation des passagers.....	29
7.3 Mise au point des messages clés.....	29
7.4 Méthodes utilisées pour la diffusion de de l'information	30
Chapitre 8. Suivi après mise en œuvre.....	31
8.1 Surveillance continue exercée par l'État.....	31
8.2 Processus d'assurance de la sécurité de l'exploitant	31
8.3 Signalements par les équipages et enquêtes.....	32
8.4 Surveillance continue	32
8.5 Mesures contraignantes	33
Chapitre 9. Autres ressources documentaires	35
9.1 Documents d'orientation existants.....	35
9.2 Documents d'orientation de la FAA	35
9.3 Documents d'orientation de l'EASA.....	35
9.4 Documents d'orientation émanant d'autres États	36

GLOSSAIRE

Aéronef. Tout appareil qui peut se soutenir dans l'atmosphère grâce à des réactions de l'air autres que les réactions de l'air sur la surface de la terre.

Appareil électronique portatif (AEP). Tout appareil léger alimenté électriquement. Il s'agit habituellement d'appareils électroniques grand public qui permettent d'effectuer des communications, de traiter des données et/ou qui sont utilisés à des fins utilitaires. Les exemples s'échelonnent des appareils électroniques portatifs légers, comme les tablettes, les lecteurs électroniques et les téléphones intelligents, aux petits appareils, comme les lecteurs MP3 et les jouets électroniques.

Appareil électronique portatif émetteur. AEP qui comporte un émetteur intentionnel et dont l'une ou l'autre des fonctions émettrices est allumée. Dans cette catégorie entrent tous les appareils utilisant la technologie cellulaire, les liaisons radiofréquences et autres modes de communication sans fil : appareils à télécommande (y compris les jouets), postes radio émetteurs-récepteurs, téléphones cellulaires et téléphones satellites.

Appareil électronique portatif médical (AEPM). Appareil électronique portatif tel que défibrillateur automatique externe (DAE), équipement aéroporté de télé-monitorage médical de patients (APMT), concentrateur d'oxygène portatif (COP), respirateur ou appareil de ventilation en pression positive continue (VPPC).

Appareil électronique portatif non émetteur. Appareil électronique portatif dépourvu de fonction émettrice de radiofréquences, ou appareil électronique portatif dont toutes les fonctions émettrices de radiofréquences sont éteintes ou qui est en mode avion avec sa fonction émettrice éteinte.

Atténuation des risques. Processus qui comprend des mesures de défense ou de prévention visant à réduire l'étendue, la durée et/ou la probabilité d'effets néfastes éventuels des dangers.

Bagage. Bien personnel de passager ou de membre d'équipage transporté à bord d'un aéronef avec l'accord de l'exploitant.

Compétence. Combinaison d'aptitudes, de connaissances et d'attitudes nécessaires à l'exécution d'une tâche selon les normes prescrites.

Critères de performance. Énoncés évaluatifs simples des résultats requis de l'élément de compétence et description des critères appliqués permettant de déterminer si le niveau requis de performance a été atteint.

Élément de compétence. Acte qui constitue une tâche comprenant un fait déclencheur et un fait terminal qui en définissent clairement les limites, ainsi qu'un résultat observable.

État de l'exploitant. État où l'exploitant a son siège principal d'exploitation ou, à défaut, sa résidence permanente.

Exploitant. Personne, organisme ou entreprise qui se livre ou propose de se livrer à l'exploitation d'un ou de plusieurs aéronefs.

Exploitant étranger. Tout exploitant titulaire d'un permis d'exploitation aérienne délivré par un État qui effectue ou souhaite effectuer des vols dans l'espace aérien situé au-dessus du territoire d'un autre État.

Formation assistée par ordinateur. Formation utilisant des aides pédagogiques telles que des ordinateurs et des tablettes. La formation assistée par ordinateur peut inclure l'usage de CD-ROM aussi bien que la formation sur le web (communément appelée l'apprentissage en ligne).

Formation théorique. Formation individuelle dirigée par un instructeur pouvant inclure des exercices de groupe et des sessions d'enseignement interactif.

Incident. Événement, autre qu'un accident, lié à l'utilisation d'un aéronef, qui compromet ou pourrait compromettre la sécurité de l'exploitation.

Note.— Les types d'incidents qui intéressent particulièrement l'Organisation de l'aviation civile internationale pour les études de prévention des accidents sont énumérés dans le Supplément C à l'Annexe 13.

Incident d'interférence d'AEP. Comportement insolite des systèmes et équipements électroniques de l'aéronef dont la cause présumée est l'interférence d'un appareil électronique portatif (AEP) qu'utilise un passager. On parle aussi d'incident d'interférence électromagnétique (EMI).

Indicateur de performance de sécurité. Paramètre basé sur des données utilisé pour le suivi et l'évaluation de la performance de sécurité.

Manuel d'exploitation. Manuel où sont consignées les procédures, instructions et indications destinées au personnel d'exploitation dans l'exécution de ses tâches.

Membre d'équipage. Personne affectée par un exploitant à un service à bord d'un aéronef durant une période de service de vol.

Membre d'équipage de cabine. Membre d'équipage qui exécute, aux fins de la sécurité des passagers, les fonctions que lui confie l'exploitant ou le commandant de bord de l'aéronef, sans assumer le rôle de membre d'équipage de conduite.

Membre d'équipage de conduite. Membre d'équipage breveté chargé de fonctions essentielles à l'exploitation d'un aéronef durant une période de service de vol.

Mode avion. Réglage disponible sur de nombreux téléphones mobiles, téléphones intelligents et autres dispositifs électroniques et qui, lorsqu'il est activé, suspend bon nombre des fonctions de transmission de signaux du dispositif, désactivant ainsi la fonction de ce dernier qui permet d'envoyer et de recevoir des appels, ou d'utiliser la messagerie texte — tout en permettant tout de même l'utilisation d'autres fonctions ne nécessitant pas de transmission de signaux (p. ex. jeux, caméra intégrée, lecteur MP3). Le mode avion est appelé aussi mode en vol, mode hors ligne, ou mode hors connexion.

Note.— La définition d'un AEP doit s'entendre comme comprenant les AEP émetteurs et non émetteurs.

Performance de sécurité. Résultats d'un État ou d'un prestataire de services en matière de sécurité, par rapport aux objectifs et indicateurs de performance de sécurité qu'il s'est fixés.

Permis d'exploitation aérienne (AOC). Certificat autorisant un exploitant à effectuer des vols commerciaux de transport aérien international déterminés.

Phases critiques de vol. Période de charge de travail élevée de l'équipage de conduite, survenant normalement du début de la circulation de l'aéronef au sol jusqu'à la fin de la montée, et de la fin de la descente jusqu'au stationnement de l'aéronef.

Pilote commandant de bord. Pilote désigné par l'exploitant ou, en aviation générale, par le propriétaire, pour commander un aéronef et qui est responsable de l'exécution du vol en toute sécurité.

Risque de sécurité. Probabilité et gravité prévues des conséquences ou résultats d'un danger.

Sécurité. État dans lequel les risques liés aux activités aéronautiques concernant, ou appuyant directement, l'exploitation des aéronefs, sont réduits et maîtrisés à un niveau acceptable.

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

Système de gestion de la sécurité (SGS). Approche systématique de la gestion de la sécurité, comprenant les structures, obligations de rendre compte, politiques et procédures organisationnelles nécessaires.

Unité de compétence. Fonction discrète composée d'un certain nombre d'éléments de compétence.

Downloaded from https://www.icao.int/publications/CAO%20Circular%20340%202015.pdf

Chapitre 1

INTRODUCTION

1.1 CONTEXTE

1.1.1 En 2013, certains États ont commencé à permettre une utilisation « étendue » de différents appareils électroniques portatifs (AEP) dans les avions. Cette permission donne aux passagers le droit de se servir de leurs appareils tout au long du vol, même durant ses phases critiques. Le résultat est qu'aujourd'hui d'autres États envisagent de revoir leur réglementation dans le but de permettre eux aussi une utilisation étendue des AEP.

1.1.2 La présente circulaire est le fruit du travail consensuel de spécialistes provenant d'autorités de l'aviation civile, de compagnies aériennes, de l'industrie aéronautique, d'organismes de formation, ainsi que d'organisations représentatives des transporteurs et du personnel de cabine. La communauté des pairs a par la suite soigneusement examiné le contenu et l'a enrichi de ses observations. L'OACI tient à remercier de leur contribution le Groupe OACI sur la sûreté en cabine (ICSG), les spécialistes de l'Agence européenne de la sécurité aérienne (EASA) et ceux de la Federal Aviation Administration (FAA).

1.1.3 Pour tout État désireux d'autoriser l'utilisation étendue des AEP, le premier pas devrait être de définir le mécanisme par lequel il approuvera et acceptera les modifications que les exploitants apporteront à leur politique et à leurs procédures. L'État aura lieu également de prévoir des mesures d'encadrement de la mise en œuvre de ces modifications pour que la sécurité ne soit pas dégradée, mais s'en trouve au contraire rehaussée,

1.2 OBJET

1.2.1 La présente circulaire entend guider les États qui souhaitent autoriser les exploitants à mettre en œuvre l'utilisation étendue des AEP. Le mot « État » employé seul dans ce texte désigne l'État de l'exploitant. La circulaire indique à l'État quels éléments seront à considérer dans l'étude du processus d'approbation et d'acceptation, notamment les points de réglementation à retoucher et ceux qu'il faudra demander à tout exploitant de modifier dans sa politique et ses procédures s'il envisage d'instaurer l'utilisation étendue des AEP dans ses aéronefs.

1.2.2 L'objet est de guider aussi les exploitants dans la mise en œuvre de l'utilisation étendue des AEP. À eux s'adressent des considérations d'ordre technique sur les essais de tolérance des aéronefs aux perturbations par les AEP, et d'autres sur les opérations aériennes, la sécurité en cabine, la formation des équipages et l'information des passagers, tous ces aspects étant pris en compte dans le processus d'approbation et d'acceptation.

1.2.3 Une fois en œuvre, l'utilisation étendue des AEP fera l'objet d'une surveillance continue de la part de l'État, et d'un processus d'assurance de la sécurité de la part de l'exploitant. La circulaire apporte des éléments d'orientation sur ces deux sujets.

1.2.4 Enfin, la circulaire présente une démarche pour harmoniser au niveau international la mise en œuvre de l'utilisation étendue des AEP. En vue de cette harmonisation, les États sont encouragés à incorporer les éléments de la présente circulaire dans leur réglementation ou dans leurs propres documents d'orientation à l'intention des exploitants.

1.3 PORTÉE

1.3.1 La présente circulaire a simple valeur d'orientation. La démarche qu'elle propose aux États leur permettra d'autoriser l'utilisation étendue des AEP dans des conditions acceptables. Toutefois, cette démarche n'est pas la seule possible. D'autres documents d'orientation publiés par certains États pourront aussi servir de guides. Une liste de tels documents est fournie en référence au Chapitre 9. Les exploitants, pour leur part, devraient s'informer des prescriptions particulières relatives à l'utilisation étendue des AEP à l'intérieur de leur État et se conformer à la réglementation nationale en la matière.

1.3.2 Les éléments d'orientation fournis ici concernent seulement la mise en œuvre de l'utilisation étendue des AEP dans les aéronefs. Ils portent sur les modifications que cette mise en œuvre implique dans la réglementation et dans les politiques, procédures et programmes de formation actuels. Ils touchent aussi les questions qui se poseront à l'État et à l'exploitant dans leur démarche en vue de permettre l'utilisation des AEP durant toutes les phases du vol. Ces questions sont notamment celles qui se posent à propos des vols internationaux, du rangement des AEP en cabine, du signalement des incidents d'interférences, et de l'application à faire des normes (de la RTCA ou d'EUROCAE, par exemple) pour éviter ces incidents. La circulaire n'aborde pas la question des remaniements à apporter à une politique existante qui interdit toute utilisation des AEP durant les phases critiques du vol. Les procédures concernant les AEP que les exploitants devront prévoir pour les situations normales, anormales et d'urgence (incendie, turbulence ou évacuation) sortent également du champ de la présente circulaire. Ces sujets sont traités de façon détaillée dans le *Manuel de formation de l'équipage de cabine à la sécurité* (Doc 10002).

Chapitre 2

CONSIDÉRATIONS D'ORDRE RÉGLEMENTAIRE

2.1 NORMES ET PRATIQUES RECOMMANDÉES DE L'OACI (SARP)

2.1.1 En date de 2014, les SARP de l'OACI sont muettes sur la question de l'utilisation des AEP à bord des aéronefs commerciaux de passagers.

2.1.2 Nombre de réglementations nationales interdisent l'utilisation des AEP durant les phases critiques du vol. Certains États ont levé cette interdiction, et d'autres envisagent de modifier leur réglementation pour autoriser à leur tour l'utilisation étendue des AEP. Le besoin existe donc d'avoir des lignes de conduite harmonisées au niveau international en matière d'utilisation des AEP dans les aéronefs. Aux États qui souhaitent autoriser l'utilisation étendue des AEP, le présent chapitre apporte des éléments d'orientation axés sur les responsabilités de réglementation et de surveillance qu'il leur incombe d'exercer à cet égard.

2.2 RÉGLEMENTATION SUR L'UTILISATION DES AEP

2.2.1 Actuellement, la réglementation de nombreux États autorise l'utilisation sans restriction des prothèses auditives, stimulateurs cardiaques, rasoirs électriques et autres appareils reconnus par l'exploitant comme non producteurs d'interférence avec l'électronique des aéronefs. En dehors de ces appareils utilisables en toutes circonstances, il appartient à l'exploitant, et à lui seul, de dire de quels autres AEP, et durant quelles phases du vol, il autorise l'utilisation à bord de ses aéronefs (voir au Chapitre 3).

2.2.2 Chaque exploitant précisera donc, dans sa politique sur l'utilisation des AEP, quels appareils il autorise et durant quelles phases du vol. Diverses stratégies lui permettront de se prémunir contre les risques possibles, l'une d'elles étant de sensibiliser son personnel et les passagers, et de les informer de sa politique concernant les AEP.

2.3 RÉGLEMENTATION PERMETTANT L'UTILISATION ÉTENDUE DES AEP

2.3.1 Autoriser l'utilisation des AEP durant les phases critiques du vol nécessite d'étudier les aspects techniques et opérationnels que cette évolution comporte. Les États qui envisagent de modifier leur réglementation afin de permettre une utilisation étendue des AEP devront notamment considérer ses répercussions sur :

- a) les opérations aériennes et en cabine, aussi bien les modifications à apporter aux manuels d'exploitation, aux politiques, aux procédures et à la formation, que les emplacements de rangement à prévoir à bord ;
- b) les informations de sécurité à fournir aux passagers ;
- c) la certification des aéronefs ou les évaluations à effectuer par l'exploitant pour vérifier que les systèmes et équipements électroniques de bord sont invulnérables aux perturbations par les AEP.

2.3.2 Les sections 2.4 à 2.8 indiquent les grands aspects auxquels il faudra réfléchir en élaborant une réglementation devant permettre l'utilisation étendue des AEP.

2.3.3 Ce travail supposera de savoir de quelles attributions il relève au sein de l'État. Il y aura des cas où l'autorité de l'aviation civile dont émane la réglementation nationale du transport aérien sera habilitée à modifier certains règlements, mais non à intervenir sur des aspects relevant d'un autre organe de l'État.

2.4 CONDITIONS D'ORDRE TECHNIQUE

Ce sera en principe à l'exploitant de déterminer que les AEP ne perturberont pas les systèmes et équipements électroniques des aéronefs à bord desquels ils seront utilisés. Plusieurs méthodes lui permettront de satisfaire à cette exigence réglementaire, par exemple :

- a) *Mode d'utilisation des AEP.* Le « mode avion » éteint toutes les émissions de l'appareil. L'exploitant devrait continuer de demander aux passagers de mettre leurs AEP en « mode avion » du moment où l'aéronef s'apprête à partir (fermeture des portes, repoussage par le tracteur, etc.) jusqu'à la fin du vol. Dans le cas des aéronefs équipés pour fournir des services sans fil, l'exploitant devrait définir les moments auxquels il sera possible de rallumer l'émission Wi-Fi ou Bluetooth, les moments où les AEP devront être en « mode avion », et ceux où les passagers pourront se connecter sur les services sans fil. Les aéronefs équipés de réseaux sans fil ont subi des essais vérifiant l'absence d'interférence avec les systèmes et équipements électroniques de bord. Les AEP tels que les téléphones intelligents et certaines liseuses, caméras et tablettes peuvent donc être utilisés une fois leurs émetteurs Wi-Fi convenablement configurés dans le menu Réglages de l'appareil.
- b) *Extension de l'utilisation des AEP.* L'État devrait demander à l'exploitant de ne modifier sa politique qu'après avoir évalué les risques pour la sécurité, afin de savoir quelles mesures d'atténuation et de prévention il doit mettre en place avant d'autoriser l'utilisation des AEP au cours des différentes phases du vol. L'exploitant pourra profiter pour cela d'évaluations préexistantes, effectuées pour un modèle ou une série d'aéronefs dont il dispose. Dans son évaluation des risques de perturbation des systèmes et équipements électroniques généralement présents dans les aéronefs, l'exploitant devrait considérer les aspects suivants (développés au Chapitre 3) :
 - 1) fonctions que met en jeu l'opération considérée ;
 - 2) procédures d'adoption des mesures nécessaires pour atténuer et éliminer les risques menaçant ces fonctions. Aucune mesure n'est à prévoir pour une fonction que l'exploitant n'utilise pas ;
 - 3) analyse des opérations afin de déceler les systèmes, équipements ou fonctions qui auraient échappé à l'évaluation. S'il en découvre, l'exploitant examinera, selon la méthode d'évaluation établie, les systèmes ou fonctions dont la défaillance serait grave, dangereuse ou catastrophique, et il adoptera les mesures d'atténuation et de prévention qui s'imposent ;
 - 4) concepts de validation à introduire dans l'exploitation, afin d'exercer une surveillance permanente des conséquences que l'utilisation étendue des AEP peut avoir sur la sécurité de fonctionnement des systèmes (interférences, par exemple). On trouvera à ce propos d'autres éléments d'orientation au Chapitre 8.

2.5 CONDITIONS D'ORDRE OPÉRATIONNEL

En plus de ceux que l'utilisation étendue des AEP présente pour les systèmes et équipements électroniques de bord, il devrait être demandé à l'exploitant d'évaluer les risques pour la sécurité opérationnelle, et en particulier les conséquences de l'utilisation étendue des AEP pour la sécurité en cabine. Les considérations de cet ordre porteront

notamment sur les conditions de rangement à prévoir pour les appareils, sur la révision des procédures d'exploitation et des programmes approuvés de formation, et sur les changements à apporter aux informations destinées aux passagers. D'autres éléments d'orientation à ce propos figurent au Chapitre 4.

2.6 CONSIDÉRATIONS SPÉCIALES

2.6.1 La réglementation devrait permettre d'interdire d'utiliser les AEP dans certaines phases de vol ou dans certaines circonstances, notamment :

- a) en vol par faible visibilité (conditions CAT II et CAT III, par exemple) ;
- b) sur ordre du commandant de bord ;
- c) pendant des turbulences ;
- d) en situation anormale ou d'urgence — voir à ce propos le *Manuel de formation de l'équipage de cabine à la sécurité* (Doc 10002).

2.6.2 Si l'exploitant fournit des services sans fil à bord, il devrait élaborer, et faire accepter par l'État, une politique et les procédures correspondantes, où seront définis :

- a) les AEP utilisables en mode silencieux (courrier électronique, messagerie texte, navigation sur Internet) ;
- b) les moments où leur utilisation sera permise ;
- c) les conditions d'utilisation des services de transmission Wi-Fi pour les communications vocales [Skype, téléphonie sur protocole Internet (VoIP), etc.].

2.7 OPÉRATIONS INTERNATIONALES

2.7.1 Avant de modifier sa réglementation pour permettre l'utilisation étendue des AEP, l'État devra considérer quelles en seront les implications pour les exploitants nationaux assurant des liaisons aériennes internationales, selon que :

- a) l'État de destination permet l'utilisation étendue des AEP par une réglementation différente,
- b) ou que l'État de destination ne permet pas l'utilisation étendue des AEP.

2.7.2 Dans ce dernier cas, l'exploitant devrait adapter sa politique et avoir des procédures tenant compte des éventuelles restrictions d'utilisation des AEP.

2.8 CONDITIONS DE MISE EN ŒUVRE PRESCRITES AUX EXPLOITANTS

2.8.1 L'apport de modifications à la réglementation supposera au minimum de demander aux exploitants :

- a) d'évaluer la tolérance aux AEP des aéronefs de leur flotte et obtenir la certification correspondante ;