

ASSEMBLÉE — 39<sup>e</sup> SESSION

## COMMISSION TECHNIQUE

## Point 36 : Sécurité de l'aviation et soutien à la mise en œuvre de la navigation aérienne

APPROCHE RÉGIONALE DE LA GESTION DES SURFACES  
DE LIMITATION D'OBSTACLES

(Note présentée par l'Égypte)

## RÉSUMÉ ANALYTIQUE

Il devient de plus en plus nécessaire de mettre en place une approche régionale afin d'assurer la création d'un régime pour la gestion des surfaces de limitation d'obstacles, dans le respect de toutes les prescriptions de sécurité et conformément aux usages et règlements des pays de la région.

Le régime égyptien adopté pour gérer les surfaces de limitation d'obstacles vise à combler les lacunes dans les règles de construction des zones autour des aéroports égyptiens. Il convient de noter que les composantes de ce régime, notamment les produits, les aéroports, la gestion de la circulation aérienne et les services de la navigation aérienne, les organes administratifs chargés des chantiers et les autres organes entreprenant des travaux à proximité des aéroports, s'inscrivent dans un cadre dont l'objectif est de limiter les risques créés par ces lacunes ou par des chevauchements qui pourraient nuire à la sécurité, conformément aux responsabilités de chacune de ces entités.

**Suite à donner :** L'Assemblée est invitée :

- a) à confirmer et appuyer sa demande au Conseil de veiller à ce que les avantages découlant de la coopération régionale en matière de gestion des surfaces de limitation d'obstacles, par l'intermédiaire des Organisations régionales de supervision de la sécurité (RSOO), soient pleinement prises en compte dans les dispositions de l'OACI, notamment dans sa méthode de surveillance continue (CMA) et dans les divers amendements de l'Annexe 14 et des *Procédures pour les services de navigation aérienne – Aéroports* (PANS-Aéroports) ;
- b) à appuyer la nécessité d'élaborer des éléments d'orientation clairs et efficaces sur la manière de mettre en œuvre le régime visant à contrôler et gérer les obstacles (Annexe 14, Chapitre 4 – Limitation et suppression des obstacles) ;
- c) à reconnaître l'incidence positive réelle ou potentielle de la coopération entre États de la région en vue d'établir et de mettre en œuvre un régime commun pour la gestion des surfaces de limitation d'obstacles au sein des organisations régionales.

<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note de travail se rapporte à l'Objectif stratégique Sécurité.
<i>Incidences financières :</i>	Sans objet.

<sup>1</sup> Version arabe fournie par l'Égypte.

<i>Références :</i>	Doc 9317 Annexe 14, Chapitre 4 Recommandation de la conclusion 4/6 du RASG-MID/4 – « Additional RGS SEIs as follows: TGS/4 on Aerodrome Safeguarding with Egypt as Champion supported by Sudan »
---------------------	--

## 1. INTRODUCTION

1.1 L'approche régionale de la gestion de la sécurité, qui a été reconnue dans la Partie B du Doc 9734 de l'OACI, *Manuel de supervision de la sécurité*, est une composante essentielle des fonctions de gestion de la sécurité relevant des organisations régionales de sécurité. Elle a en outre été mise en avant lors de divers forums de l'OACI et dans les résolutions de son Assemblée, adoptées lors des 37<sup>e</sup> et 38<sup>e</sup> sessions qui se sont tenues respectivement en 2010 et 2013.

1.2 L'un des fondements les plus importants de l'amélioration de la sécurité de l'aviation civile a été l'élaboration récente et la promotion du système de gestion et de franchissement des obstacles (zones de services aériens), qui prend la forme d'un processus continu. Pour parvenir à de bons niveaux de sécurité en matière de gestion des surfaces de limitation d'obstacles, il est nécessaire de prendre dûment en compte les diverses composantes du système aéronautique. Celui-ci comprend les différents produits, organisations, aéroports, systèmes de navigation aérienne au sol et dans les airs et les organes administratifs ou entités entreprenant des chantiers. Ces entités forment tout un réseau par lequel elles sont connectées les unes aux autres à différents niveaux. Ainsi, des mesures prises dans un domaine sont susceptibles de nuire à la performance de sécurité d'un autre domaine.

1.3 L'Égypte, qui a été l'un des premiers pays signataires de la Convention de Chicago, a élaboré et mis en œuvre à la fin des années 1980 un régime de gestion des surfaces de limitation d'obstacles. Ce régime est régulièrement mis à jour pour répondre aux nouvelles exigences de sécurité.

1.4 Au moyen d'une coordination continue avec le Bureau régional Moyen-Orient (MID) et le Groupe de travail sur la sécurité des pistes de l'OACI, l'Égypte a rédigé un manuel sur la manière de mettre en œuvre les prescriptions de l'Annexe 14, Chapitre 4, en fonction du régime égyptien. Ce manuel peut être utilisé par n'importe quel État de la région désireux de mettre en place un régime similaire conforme aux règlements applicables sur son territoire.

## 2. EXPÉRIENCE DE L'ÉGYPTE DANS LA GESTION ET L'ÉVALUATION DES OBSTACLES

2.1 Les normes de l'Annexe 14 prévoient la mise en place d'un système de protection continu des zones de services aériens pour assurer la sécurité de l'aviation civile. Cependant, il est souvent difficile d'appliquer ces normes à tous les aéroports, particulièrement lorsqu'elles ont été élaborées de manière à s'appliquer à tous les aéroports existants, tâche parfois ardue.

2.2 L'Égypte a ainsi établi un régime simplifié spécifique pour les surfaces de limitation d'obstacles. Ce régime repose sur un suivi et une coordination continue entre l'autorité de l'aviation civile et les exploitants d'aéroports, ainsi qu'avec les entités administratives chargées de la réglementation de la construction et de tout autre entité entreprenant des chantiers dans ces zones. Dans ce cadre, l'autorité de l'aviation civile joue un rôle pivot clair de coordination entre toutes ces entités.

2.3 Les fondements juridiques ont été mis en place. Ils sont appuyés par les lois et les décisions ministérielles sanctionnant la construction de bâtiments sans accord préalable de l'autorité de l'aviation civile, susceptibles de nuire à la sécurité de l'aviation civile, ou dépassant les hauteurs autorisées.

2.4 Afin d'atteindre les niveaux de sécurité requis, les lois et décisions ministérielles ne prennent pas en compte uniquement les dispositions de l'Annexe 14 mais aussi celles relevant de l'équipement et des aides à la navigation. Au niveau de l'État a ainsi été créé un Groupe d'experts sur les obstacles permanents, dont les membres sont spécialisés dans tous les domaines techniques permettant d'examiner et d'étudier les candidatures et les sites en fonction de leur incidence sur les itinéraires et l'équipement de navigation.

2.5 Des éléments techniques particulièrement innovants ont également été mis au point en 2010 pour la gestion des obstacles. Présentés au personnel administratif dans le cadre d'une formation sur la gestion des obstacles dans les aéroports égyptiens, ils mettent en avant les exigences internationales et nationales dans ce domaine et montrent la manière dont elles peuvent être respectées au niveau local, tout en décrivant les problèmes qui peuvent se poser et quelques-unes des solutions proposées.

2.6 En vue de la prolifération constante et rapide des chantiers et de la difficulté de mener des activités de suivi avec les simples méthodes traditionnelles, les images satellites sont utilisées pour définir les zones nécessitant un suivi sur le terrain et pour améliorer l'emplacement des aéroports égyptiens.

2.7 Étant donné que les Organisations régionales de supervision de la sécurité (RSOO) jouent un rôle fondamental en aidant les États participants et en encourageant les efforts visant à préserver l'efficacité organisationnelle afin qu'ils soient en mesure d'assumer leurs responsabilités en matière de gestion et de supervision de la sécurité, et considérant que la gestion des surfaces de limitation d'obstacle est l'un des éléments de sécurité qui doit être assuré, l'Égypte, par l'intermédiaire du Groupe de travail sur la sécurité des pistes du Bureau régional Moyen-Orient, a publié des éléments d'orientation sur la mise en place du régime de protection requis, qui comprennent des règles claires pour traiter tous les aspects de ce sujet.

2.8 L'Égypte a aussi proposé un appui technique à un certain nombre d'États de la région, par l'intermédiaire de l'équipe mobile du Bureau MID (Go Team). Cet appui technique a notamment pris la forme d'ateliers qui ont mis en avant les divers éléments permettant de gérer les surfaces de limitation d'obstacles, comme le prévoit l'Annexe 14, et leurs liens avec la protection des installations de navigation aérienne, le tout assorti d'exemples et d'études de cas qui se sont réellement posés au personnel, avec des solutions pour remédier à ces situations.