



ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE

Huitième réunion du Sous-groupe de l'exploitation de l'espace aérien et des aérodromes (AAO/SG8) de l'AASPG

Du 14 au 18 juillet 2025

Point 3 de l'ordre du jour: Réalisation des équipes projet et des États/Organisations

Mise en œuvre de l'amendement 18 à l'annexe 14, volume I et PANS-Aérodromes relatifs à la restriction et à l'enlèvement d'obstacles

(Présenté par la Zambie)

RÉSUMÉ

Cette note de travail souligne la nécessité d'une approche régionale pour fournir une assistance technique afin d'aider les États à mettre en œuvre efficacement l'amendement 18 à l'annexe 14, volume I et les dispositions relatives aux Procédures pour les services de navigation aérienne – aérodromes (PANS-Aérodromes), en particulier en ce qui concerne la restriction et l'enlèvement des obstacles. L'amendement prend effet à compter du 21 novembre 2030.

Les suites à donner par la réunion figurent au paragraphe 3

RÉFÉRENCE(S):

- Annexe 14 de l'OACI, Volume I – Conception et exploitation des aérodromes, Amendement 18 (qui entrera en vigueur le 21 novembre 2030)
- Doc 9981 de l'OACI – PANS-Aérodromes, y compris les amendements relatifs à la gestion des obstacles
- Doc 9774 de l'OACI – Manuel sur la certification des aérodromes
- Doc 9137 de l'OACI – Manuel des services aéroportuaires, Partie 6 : Contrôle des obstacles

Objectifs stratégiques

A – Sécurité, B – Capacité et efficacité de la navigation aérienne

1 INTRODUCTION

- 1.1 L'amendement 18 à l'annexe 14 de l'OACI, volume I – Conception et exploitation des aérodromes, introduit des dispositions améliorées visant à renforcer la sécurité en adressant plus systématiquement la restriction et l'élimination des obstacles. Les modifications sont harmonisées avec les mises à jour du PANS-Aérodromes et sont motivées par l'expérience opérationnelle et les recommandations de sécurité.
- 1.2 La date d'applicabilité fixée au 21 novembre 2030 offre une période de transition aux États et aux exploitants d'aérodromes pour aligner leurs réglementations nationales, leurs manuels d'aérodrome et leurs procédures opérationnelles sur les nouvelles exigences.
- 1.3 Compte tenu de la complexité et des implications des nouvelles dispositions sur infrastructures, de nombreux États de la région AFI pourraient avoir besoin d'orientations techniques, de formations et d'une assistance adaptée pour assurer une mise en œuvre intégrale et efficace.

2 ANALYSE

- 2.1 Les principaux changements apportés en vertu de l'amendement 18 ont trait à l'identification, à la restriction et à l'enlèvement des obstacles qui enfreignent les surfaces de limitation d'obstacles (OLS), affectent les zones de sécurité publique et compromettent l'intégrité des zones de sécurité d'extrémité de piste (RESA). Ces dispositions posent avec plus d'acuité la nécessité pour les États d'élaborer et de maintenir des programmes solides de limitation des obstacles (OLP).
- 2.2 La mise en œuvre efficace de ces exigences demande :
 - Une bonne compréhension des exigences révisées sur la conception des OLS.
 - La mise en place d'évaluations périodiques et systématiques des obstacles.
 - La mise en place de cadres juridiques et institutionnels pour le contrôle des obstacles.
 - La mobilisation des parties prenantes (y compris les autorités municipales et les promoteurs).
 - L'accès à des outils géospatiaux appropriés et à une main d'œuvre qualifiée.
- 2.3 Les nouvelles dispositions appellent également à une intégration plus étroite de la protection des aérodromes dans les cadres nationaux d'aménagement urbain. Les États doivent travailler en collaboration avec les autorités locales chargées de l'aménagement du territoire afin faire respecter les zones de franchissement d'obstacles et prévenir les développements incompatibles. Cela nécessite des instruments juridiques qui définissent les rôles, les responsabilités et les mécanismes d'application.

- 2.4 L'évolution des paramètres OLS verticaux et latéraux nécessite des outils avancés d'enquête et de système d'information géographique (SIG). À l'heure actuelle, de nombreux États de la région AFI ne disposent ni de ces technologies ni de la capacité nécessaire pour interpréter et utiliser efficacement les données géospatiales.
- 2.5 Le cadre de l'AASPG, qui relève du secrétariat des bureaux régionaux, par l'intermédiaire de leurs programmes de planification et de sécurité des aérodromes, est bien placé pour diriger les initiatives de renforcement des capacités, notamment :
- Les Ateliers régionaux et sous-régionaux sur les nouvelles dispositions.
 - L'Élaboration de documents d'orientation et de règlements types.
 - L'Assistance technique sur site et analyses des écarts.
 - La facilitation de l'apprentissage par les pairs et partage des meilleures pratiques.
- 2.6 En l'absence d'un appui ciblé, il existe un risque de mise en œuvre inégale, de non-conformité réglementaire et, en fin de compte, d'effets négatifs sur la sécurité opérationnelle des aéronefs.

3 SUITES À DONNER PAR LA RÉUNION

- 3.1. La réunion est invitée à:
- a) Prendre note des informations fournies dans la présente note de travail.
 - b) Exhorter les États, les organisations internationales, les RSOO et tous les autres partenaires concernés à organiser des ateliers de sensibilisation et/ou des formations afin de garantir la bonne préparation des États avant la date d'entrée en vigueur fixée au mois de novembre 2030.
 - c) Encourager les États à identifier les lacunes dans la mise en œuvre et à solliciter l'appui de l'OACI dans le cadre du NCLB.
 - d) Recommander la mise en place d'un mécanisme régional de suivi de la mise en œuvre par le biais des structures de l'AASPG.

---FIN---