



**ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE
BUREAU AFRIQUE ORIENTALE ET AUSTRALE**

**DIXIÈME RÉUNION DU SOUS-GROUPE DE LA PLANIFICATION OPÉRATIONNELLE
D'AÉRODROME (AOP/SG/10) (NAIROBI, KENYA, 5-7 AOÛT 2013)**

**Point 3 de l'ordre du jour: Défis de l'utilisation des études aéronautiques dans le but
d'accorder des exemptions et de protéger les surfaces de limitation des obstacles**

(Note présentée par le Kenya)

SOMMAIRE

La présente note examine les défis rencontrés dans l'utilisation d'études aéronautiques dans le but d'accorder des exemptions et de protéger les surfaces de limitation des obstacles autour des aérodromes.

Suite à donner par la réunion:

La suite à donner par la réunion figure au paragraphe 4.

1. CONTEXTE

1.1 Les normes internationales décrites dans l'Annexe 14 de l'OACI stipulent que l'espace aérien autour des aérodromes doit être maintenu libre d'obstacles. L'Annexe précise en outre que les activités entraînant l'utilisation de terrains autour des aérodromes doivent être contrôlées afin de s'assurer que ces activités n'ont pas un impact sur la sécurité de l'exploitation des aéronefs. Ces activités comprennent l'érection d'obstacles à l'intérieur des surfaces de limitation des obstacles et la gestion des déchets. Les éléments indicatifs du Doc 9771 de l'OACI - Gestion des risques aviaires et fauniques - donnent des orientations pour la gestion des risques causés par la faune autour des aérodromes. L'Annexe 14 prévoit l'utilisation d'études aéronautiques dans le but d'accorder des exemptions ou comme moyen pour établir un niveau acceptable de conformité en cas de déviation des normes et des pratiques acceptées. Une étude aéronautique est nécessaire pour proposer des atténuations et pour effectuer une évaluation de l'impact éventuel d'une exemption sur la sécurité de l'exploitation des aéronefs. Il n'existe actuellement aucun élément indicatif technique spécifique sur la réalisation des études aéronautiques ni pour l'évaluation des résultats de ces études. A ce jour, des tentatives pour réaliser une étude aéronautique au Kenya ont été tributaires des points de vue reçus des parties prenantes de l'aviation, comme le département de la Défense, l'association des exploitants aériens, dont Kenya Airways, et l'industrie aéronautique. Dans le cas de la gestion du péril aviaire et faunique, l'étude aéronautique réalisée par ceux qui en ont fait la demande a été plus ou moins une évaluation d'impact environnemental mettant l'accent sur les tendances des mouvements des oiseaux.

2. INTRODUCTION

2.1 Le Kenya, conformément aux normes et pratiques recommandées relatives à la surface de limitation des obstacles qui figurent dans l'Annexe 14 de l'OACI, a établi sa propre législation limitant la construction ou l'érection de bâtiments ou de structures pouvant pénétrer dans la surface de limitation des obstacles à un aéroport.

2.2 Le Kenya permet l'érection d'objets qui pénètrent dans la surface de limitation des obstacles d'un aéroport uniquement là où ces objets sont considérés comme étant protégés par d'autres obstacles fixes, ou lorsque les résultats d'une étude aéronautique montrent que l'érection de ces objets ne compromettra pas la sécurité de l'exploitation des aéronefs.

2.3 Au Kenya, les études aéronautiques nécessaires avant l'octroi d'une permission pour l'érection d'objets à l'intérieur des surfaces de limitation des obstacles tiennent compte des éléments suivants, qui portent sur les questions de savoir:

- i. si les objets peuvent compromettre la sécurité d'un VFR en cours ou programmé ou d'une procédure de vol IFR;
- ii. si l'érection de ces objets peut influencer le plan de développement à moyen et à long terme de l'aéroport;
- iii. si ces obstacles peuvent causer une interférence électromagnétique avec des aides à la navigation existantes ou programmées;
- iv. si ces obstacles peuvent affecter la visibilité des pistes, voies de circulation ou modèles de croisement du trafic aérien à partir d'une tour de contrôle de la circulation aérienne;
- v. si l'érection de ces obstacles peut réduire la capacité et l'efficacité de l'aéroport;
- vi. si ces obstacles peuvent affecter la course au décollage disponible pour des pistes existantes ou prévues;
- vii. si ces obstacles ont un impact sur l'augmentation ou la baisse du volume du trafic aérien;
- viii. s'il peut y avoir un impact pour les obstacles dont le niveau peut varier en fonction des caractéristiques de l'aéroport et de l'aéronef;
- ix. s'il peut y avoir un plus grand impact résultant du bruit des aéronefs sur les résidents locaux dans la zone où ces objets doivent être érigés;
- x. si l'érection de ces obstacles peut affecter la zone d'exclusion aérienne ou la zone de restriction des vols autour de l'aéroport;
- xi. si des feux d'avertissement pour les aéronefs sont installés sur ces obstacles, et si cette information est publiée dans l'AIP.

2.4 Les personnes qui font la demande doivent effectuer l'étude aéronautique et soumettre le rapport à la Kenya Civil Aviation Authority (KCAA) pour examen. Selon l'exemption ou la permission de chercher, le rapport d'étude peut suggérer une autre méthode de conformité aux exigences stipulées et/ou des atténuations pour s'assurer que le niveau requis de sécurité n'est pas compromis. Les résultats de l'étude sont revus par la KCAA dans le but d'évaluer les propositions du rapport, et de déterminer si une autre méthode suggérée de conformité répond à un niveau équivalent de sécurité, et si les atténuations proposées sont acceptables avant d'accorder la permission ou l'exemption.

3 DISCUSSION

3.1 Les normes et pratiques recommandées relatives aux surfaces de limitation des obstacles qui figurent dans l'Annexe 14 de l'OACI stipulent que lorsqu'un État accorde une exemption par rapport au règlement qui régit la surface de limitation des obstacles, l'État doit réaliser une étude aéronautique pour déterminer que l'érection de ces obstacles ne compromet pas la sécurité de l'exploitation des aéronefs.

3.2 Comme au Kenya, de nombreux États ont adopté dans leurs règlements nationaux l'utilisation des études aéronautiques comme moyen pour déterminer si une exemption peut ou non être accordée. Ceci implique qu'une étude aéronautique est reconnue un instrument utile pour garantir le maintien d'un niveau acceptable de sécurité dans l'exploitation des aéronefs. Toutefois, étant donné qu'il n'existe pas d'éléments indicatifs internationaux pour la réalisation des études aéronautiques, il y a un danger pour la sécurité de l'aviation lorsque les États utilisent leur propre discrétion ou d'autres considérations nationales pour la réalisation d'études aéronautiques. L'application de normes et pratiques différentes par différents États sape le principe de l'uniformité des opérations internationales d'aviation civile. Il est impératif que l'OACI et les États travaillent de concert pour mettre en place des éléments indicatifs techniques reconnus internationalement pour guider la réalisation d'une étude aéronautique.

3.3 Le Kenya n'est peut-être pas le seul État actuellement confronté à des défis pour l'utilisation des études aéronautiques stipulées dans les règlements de l'État. En outre, le Kenya est conscient du fait qu'il y a un certain nombre d'États qui peuvent avoir mis en place des solutions de rechange pour garantir le succès de l'utilisation des études aéronautiques qu'ils réalisent. A titre d'effort collectif pour protéger les aéroports et l'exploitation internationale des aéronefs, il est important que les États partagent les informations et les expériences dans le domaine des études aéronautiques. Le partage des informations et des expériences contribuera de manière substantielle à la sensibilisation des États qui connaissent des défis, et à la recherche des solutions pour les aider.

4. SUITE A DONNER PAR LA REUNION

La réunion est invitée à:

- a) Prendre acte du contenu de la présente note ;
- b) Examiner les propositions qui figurent au paragraphe 3, alinéa c) et d), et à faire les recommandations appropriées.
