
<i>date</i>	9 December 2015 – 6 janvier 2016
<i>Redigé par</i>	DSAC/ANA/AER
<i>diffusion</i>	UAF, DSAC

Objet

Eléments de réponse de DSAC/ANA/AER aux questions posées par l'UAF (email du 3/12/2015) en préparation de la réunion du 11 décembre 2015 relative à l'OPS.B.075 (UAF, exploitants des aéroports de Paris-CDG, Paris-Orly, Lille, Toulouse, DSAC/ANA).

Documents de l'exploitant :

- Question 1 : Il est indiqué dans la procédure (PRO-EXT-04-01 § 7.1.12.) que « l'exploitant de l'aérodrome met en place des procédures afin d'atténuer les risques associés aux obstacles ». Or l'exploitant n'est pas compétent pour entreprendre des actions, à part faire des actions de surveillance et alerter. Peut-on modifier la procédure dans ce sens et d'y inclure que l'ADR.OPS.B075 est une obligation de moyens et non de résultats?**

Le § 7.1.12 de la procédure PRO-EXT-04-01 précise :

"ADR.OPS.B.075 indique que l'exploitant de l'aérodrome contrôle l'aérodrome et ses abords :

../...

Il est également indiqué que l'exploitant de l'aérodrome met en place des procédures afin d'atténuer les risques associés aux obstacles, développements et autres activités dans l'enceinte des zones surveillées qui pourraient avoir des répercussions sur l'exploitation d'un aéronef sur, à destination de, ou en partance de l'aérodrome.

La phrase « l'exploitant de l'aérodrome met en place des procédures afin d'atténuer les risques associés aux obstacles, développements et autres activités dans l'enceinte des zones surveillées qui pourraient avoir des répercussions sur l'exploitation d'un aéronef sur, à destination de, ou en partance de l'aérodrome. » est la phrase de l'OPS.B.075(b).

Cette phrase ne peut donc pas être modifiée, de même qu'il ne peut pas être indiqué que « l'ADR.OPS.B075 est une obligation de moyens et non de résultats » car cela est non-conforme à l'IR.

L'exploitant prévoit dans sa procédure des moyens d'atténuation des risques associés aux obstacles en appliquant l'AMC1. La procédure PRO-EXT-04-01 précise ci-dessous les actions que devra à minima mener un exploitant concernant la procédure de surveillance des obstacles et des activités en dehors de l'enceinte de l'aérodrome.

« L'AMC1 à cette IR précise que la limite des zones à surveiller à l'extérieur de l'aérodrome est définie en coordination avec l'Autorité Compétente. Le champ, les limites, les tâches et les responsabilités en matière d'actions d'atténuation du risque sont à définir en liaison avec le PSNA local, et l'autorité compétente.

La DSAC définit ainsi les actions que devra à minima mener un exploitant concernant la surveillance des obstacles et activités en dehors de l'enceinte en dehors de l'aérodrome :

- l'exploitant assure une surveillance régulière des obstacles environnants de l'aérodrome visibles depuis la piste par conditions de bonne visibilité, afin de vérifier qu'ils ne percent pas les surfaces de protection. En cas de doute, une mesure des obstacles problématiques devra être faite. L'exploitant assure également une surveillance régulière du balisage éventuel de ces obstacles.
- Cette surveillance a lieu au minimum deux fois par an, voire plus souvent si l'exploitant a connaissance d'une activité au voisinage de l'aérodrome, susceptible de générer des obstacles supplémentaires,
- En cas de présence d'un PSNA responsable des procédures, l'exploitant formalise avec lui la surveillance des obstacles au-delà de ce qu'il est possible de surveiller à partir de la piste. Il est possible de le faire dans le cadre des accords sur l'information aéronautique mentionnés au paragraphe 4.

- Si l'exploitant d'aérodrome est à l'origine des procédures utilisées sur l'aérodrome (en cas d'absence de la DSNA), il doit assurer la surveillance des obstacles pouvant impacter ces procédures, même si ceux-ci ne sont pas visibles depuis la piste." »

Pour l'application de l'AMC1 OPS.B.075, les principales actions à mettre en œuvre sont

- procédure de surveillance des obstacles /activités de l'exploitant d'aérodrome
- coordination avec le PSNA
- coordination avec l'autorité compétente (DSAC).

Remarque importante : le protocole type relatif à l'information aéronautique entre la DSNA et l'exploitant ne couvre que l'application de l'IR-ADQ et la coordination relative à l'information aéronautique avec l'exploitant de l'IR-ADR – il ne répond pas à la coordination de l'OPS.B.075 entre le PSNA et l'exploitant d'aérodrome en ce qui concerne la surveillance des obstacles.

D'autres IR concernent les obstacles :

OPS.A 005 : information aéronautique sur les obstacles – AMC 1 (f) : coordination avec PSNA et avec DSAC.

OPS.B.015 : les inspections quotidiennes de l'aire de mouvement : vérification du balisage des obstacles (GM3).

2. Question 2 : L'analyse "exploitation" de l'impact d'un obstacle perçant une surface définie par protocole relève-t-il de l'exploitant, du SNA et/ou de la DSAC ? Avec quelle organisation faire un protocole, sachant que les conditions d'homologation et d'exploitation d'une piste relève aujourd'hui d'une décision de la DSAC/IR (jusqu'à CAT I) ?

Il faut distinguer le respect des OLS définies lors de l'homologation des pistes (pour les aérodromes non certifiés) et de la certification (pour les autres) de la surveillance « opérationnelle » visuelle des obstacles demandée par l'OPS.B.075 et qui était déjà prévue en partie dans la certification française (procédure de contrôle des obstacles du manuel d'aérodrome).

- 1) Pour le respect des OLS dans le cadre de l'IR-ADR, l'exploitant certifié UE propose une évaluation d'impact de l'obstacle sur les opérations (étude de sécurité avec avis du PSNA, PCNS, des usagers, etc..) sur un nouvel obstacle en application du chapitre J des CS, quand un nouvel obstacle est envisagé par rapport à ceux autorisés dans la base de certification notifiée par la DSAC : cela est subordonné à l'approbation préalable de la DSAC avant édification de l'obstacle et traité dans le cadre d'un changement.

Dans le cadre de la conversion des certificats, l'exploitant doit connaître le respect des OLS (dans et hors emprise) de son aérodrome et les obstacles autorisés par la DSAC.

- 2) La surveillance visuelle des obstacles de l'OPS.B.075 permet la détection rapide par l'exploitant d'un obstacle non autorisé (obstacle n'ayant pas fait l'objet d'une autorisation d'implantation ou ne respectant pas les préconisations définies dans l'autorisation) et de prendre, le cas échéant, les mesures de sécurité adéquates.

Il n'est pas fait mention dans l'OPS.B.075 « d'évaluation d'impact de l'obstacle », mais de mesures pour atténuer les risques sur l'aérodrome et ses abords, ce qui comprend toutes les actions effectuées dans le cadre de cette surveillance (voir actions à minima de la procédure PRO-EXT-04-01, extrait du projet de RIR-OPS-exploitation en annexe)

L'AMC1 (b) précise que les limites des abords de l'aérodrome pour la surveillance visuelle de l'exploitant d'aérodrome sont définies en coordination avec l'autorité compétente.

L'AMC1 (c) précise que des coordinations sont à établir d'une part le PSNA et d'autre part la DSAC.

Remarque importante : Ces coordinations nécessitent d'être approfondies, notamment avec la DSNA et une réponse détaillée ne peut être indiquée ici, notamment parce qu'il y a des caractéristiques propres à chaque aérodrome.

Question 3 : En cas de détection d'un obstacle « non conforme » par l'exploitant, quel service de l'Etat devrait être directement sollicité : SNA, DSAC, autres ? Par quel canal (mail + téléphone, formulaire) ? Quel est alors sa mission (vérifications, envoi BGTA, ...) ? Faut-il envisager d'inclure ce sujet dans un protocole ?

Les protocoles (ou formes de coordination) sont établis d'une part avec le PSNA (DSNA) et d'autre part avec l'autorité compétente (DSAC).

Les entités à contacter (PSNA, services de la DSAC/IR) et les modalités particulières prévues localement (moyens de communication..) sont indiquées au cas par cas dans les protocoles établis entre l'exploitant d'aérodrome et la DSNA et dans protocoles ou autre accord approprié établis entre l'exploitant d'aérodrome et la DSAC/IR pour l'aérodrome concerné.

Question 4 : Quelle est le champ d'application de l'IR ADR.OPSB.075 ? Le champ d'application inclut-il le PSA (à priori non, mais il serait souhaitable de la préciser pour les exploitants) et/ou seulement les dégagements aéronautiques ? Les surfaces radio électriques sont-elles incluses dans le périmètre (ex: faisceau hertzien) ?

Le champ d'application de l'IR ADR.OPSB.075 concerne

- (1) les surfaces de protection et de limitation d'obstacle conformément à la base de certification, et les autres surfaces et aires associées à l'aérodrome, afin d'entreprendre, dans la limite de ses compétences, les actions appropriées pour réduire les risques associés à la pénétration desdites surfaces et aires ;
- (2) le marquage et l'éclairage des obstacles afin de pouvoir agir dans la limite de ses compétences, le cas échéant ;
- (3) les dangers liés aux activités humaines et à l'utilisation du sol afin de pouvoir agir dans la limite de ses compétences, le cas échéant.

Les « surfaces de protection et de limitation d'obstacle conformément à la base de certification » correspondent aux OLS et de l'OCS des PAPI et non aux surfaces des plans de servitudes aéronautiques ou de servitudes radioélectriques.

Les « autres surfaces et aires associées à l'aérodrome » sont :

- (voir GM1 ADR.OPSB.075(a)(1)) les surfaces associées aux procédures aux instruments telles qu'elles sont requises par la réglementation nationale relative aux procédures aux instruments. Dans le cas où l'exploitant est un porteur de projet de procédures aux instruments, il surveille les obstacles pour la protection des procédures aux instruments conformément à l'arrêté du 16 mars 2012 relatif à la conception et à l'établissement des procédures de vol aux instruments ;
- (voir GM2 ADR.OPSB.075(a)(1)) les surfaces de protection associées aux systèmes CNS en application de l'annexe 10 de l'OACI et peuvent comprendre notamment les aires critiques et sensibles de l'ILS. Elles concernent le prestataire CNS qui peuvent requérir des actions de l'exploitant d'aérodrome (coordination). Elles sont conformes à la réglementation française.

Question 5 : Qu'en est-il de la mise à jour des PSA, faut-il intégrer leurs exigences ? Aujourd'hui pour certains exploitants, le PSA en vigueur date de 1970. Exemple du cas de Marseille-Provence : le plan horizontal est à + 62 m NGF (+ 40 m par rapport au niveau de référence de la piste pris à l'époque à + 22 m NGF), et de la position de la tour de contrôle. Aujourd'hui, le plan d'APPM (qui devrait à peu de chose être celui du PSA à venir) donne un plan horizontal à + 66 m (45 m au-dessus des 21 m NGF du point le plus haut de la piste). Ce plan d'APPM est le même que celui des OLS.

La réglementation PSA n'a pas de rapport avec l'IR-ADR. Elle est seulement évoquée dans l'article 8 de la cover regulation.

Un plan de mise à jour des PSA des aérodromes est établi par la DGAC pour l'application de la réglementation française des servitudes aéronautiques (code des transports). C'est une réglementation indépendante de l'OPSB.075 de l'IR-ADR et qui reste applicable. Le PSA est un document d'urbanisme qui a pour but de fixer des servitudes dans le plan d'occupation des sols pour limiter ou interdire l'édification d'obstacles. Le PSA approuvé peut être plus contraignant que les OLS définies pour l'exploitation de la piste. Le PSA n'a pas pour but de garantir la sécurité aux abords des aérodromes. C'est l'IR-ADR qui a cette fonction.

C'est l'Etat qui fait appliquer le PSA vis-à-vis d'un tiers et donne un avis aux projets d'obstacles (permis de construire, etc..) dans et hors servitudes. La DGAC est systématiquement consultée sur ces projets et accorde ou refuse son autorisation suivant les cas. Ces informations sont transmises à l'exploitant par la DSAC si elles concernent l'aéroport.

En ce qui concerne les OLS, le champ d'application de l'OPSB.075 porte sur les obstacles définis par les CS dans la base de certification des aérodromes (OLS, autres obstacles) pour l'exploitation de la piste définie dans le certificat (voir réponse question 5). Il ne porte pas sur les surfaces fixées par le PSA.

Question 6 : La même question se pose s'il faut intégrer les plans de servitudes radio-électriques, dans la plupart des cas ils ne correspondent pas à la situation actuelle, comment faire ?

Le PSR est établi par la DGAC en l'application de la réglementation française relative aux servitudes radioélectriques. Un plan de mise à jour des PSR des aérodromes est établi par la DGAC.

Que le plan soit à jour ou pas, le PSNA assure une surveillance des obstacles sur et aux abords de l'aérodrome de façon à maintenir le bon fonctionnement des aides radio et peut, pour atteindre cet objectif, demander à l'exploitant de respecter certaines contraintes (coordination des changements, surveillance.. ex. ne pas implanter d'obstacles à certains endroits etc.), de même que pour toutes les autres missions du PSNA. Ces contraintes font l'objet de coordination du PSNA avec l'exploitant d'aérodrome.

Cette réglementation est issue de l'annexe 10 de l'OACI applicable par le PCNS et ne fait pas partie des dispositions de l'IR-ADR.

Question 7 : Peut-on préciser, plus clairement dans la procédure DSAC ((PRO-EXT-04-01) que l'exploitant n'est pas responsable de l'entretien du balisage des obstacles hors de l'emprise (sauf pour ceux à qui cette compétence a été transmise ou affectée) ? Ce n'est pas assez clair pour un certain nombre d'exploitants.

On ne peut pas mentionner dans la procédure DSAC (PRO-EXT-04-01) que l'exploitant n'est pas responsable de l'entretien du balisage des obstacles hors de l'emprise car ce n'est pas toujours le cas.

L'exploitant d'aérodrome respecte :

- l'IR-ADR qui indique au chapitre Q des CS que le balisage d'obstacle est exigé pour les obstacles « sous le contrôle de l'exploitant d'aérodrome ». L'exploitant est tenu d'entretenir le balisage des obstacles qui lui appartient aussi en dehors de l'emprise.
- les dispositions des conventions de concession qui peuvent indiquer dans certains cas des exigences d'entretien de balisage hors de l'emprise.

Question 8 : En retour, et d'ici la réunion, nous souhaiterions aussi recevoir de la DSAC les attendus ou les éléments disponibles pour l'application de l'IR sur les points relevés, notamment déterminés en retour d'expérience dans le cadre de la conversion de certificats.

- Les principaux attendus de la DSAC pour la procédure de surveillance sont dans l'extrait du RIR-OPS (diffusée) qui va bientôt être publié.
- Une coordination DSAC/Exp sur la base de ce qui a été retenu à Toulouse a été acceptée et est à l'étude pour d'autres aérodromes (protocole ou accord, différentes formes).
- La coordination DSNA/Exp sur la surveillance des obstacles n'est pas encore en place.

Remarque importante :

Dans le cadre de la conversion,

- l'exploitant établit (ou met à jour la procédure existante) une procédure de surveillance des obstacles le plus possible conforme à l'OPS .B.075
- Les éléments de coordinations avec le PSNA d'une part et la DSAC d'autre part sont à établir.

Tous les éléments peuvent ne pas encore être complets dans le cadre du dossier de conversion au moment de la certification, notamment pour la coordination avec la DSAC ou avec le PSNA, compte-tenu des réflexions en cours.

Ils seront vérifiés par la DSAC dans le cadre de la surveillance continue.