



| ICAO

INTERNATIONAL CIVIL AVIATION ORGANIZATION

A UN SPECIALIZED AGENCY



ATELIER DE SENSIBILISATION SUR LES DERNIERS AMENDEMENTS 18, 10 ET 5 DE L'ANNEXE 14 VOL 1, ANNEXE 14 VOL 2 ET DES PANS-AÉRODROMES

Prisca Nkolo

Regional Officer AGA/ICAO WACAF

11 juin 2025



SESSION 3: DERNIERS AMENDEMENTS À L'ANNEXE 14, VOL. I ET II, ET PANS-AÉRODROMES

Sommaire

Amendement 18 , Annex 14
Volume I

02

Amendement 10 , Annex 14
Volume II

03

Amendement 5 , PANS-
Aerodromes

Amendement 18
Annex 14
Volume I



PORTÉE

Amendement 18, Annexe 14, Volume I

Amendement 18 to Annex 14, Volume I
concerne

- ✓ la conception des aérodrômes,
- ✓ les aides visuelles,
- ✓ les services d'assistance en escale et de gestion de l'aire de trafic,
- ✓ les surfaces de limitation d'obstacles (OLS)



AMENDEMENT CONCERNANT LA CONCEPTION DES AÉRODROMES

But

L'amendement concernant la conception des aéroports vise à :

- ✓ à mieux tenir compte de la largeur de bande requise pour les pistes du chiffre de code 3 et éliminer l'écart géométrique dans les largeurs de bandes de piste entre les divers chiffres de code des pistes à vue (NINST).



AMENDEMENT CONCERNANT LA CONCEPTION DES AÉRODROMES

Synthèse de l'amendement

✓ Largeur des bandes de piste pour les pistes de code 3 NINST

3.4.5 Recommandation.— Il est recommandé que toute bande à l'intérieur de laquelle s'inscrit une piste à vue s'étende latéralement, sur toute sa longueur, de part et d'autre de l'axe de la piste et du prolongement de cet axe, jusqu'à une distance, par rapport à cet axe, au moins égale à :

- 75 m lorsque le chiffre de code est ~~3 ou 4~~ ;
- 55 m lorsque le chiffre de code est 3 ;
- 40 m lorsque le chiffre de code est 2 ;
- 30 m lorsque le chiffre de code est 1

AMENDEMENT CONCERNANT LA CONCEPTION DES AÉRODROMES

Synthèse de l'amendement

- ✓ **Distances minimales de séparation des voies de circulation**
 - Valeurs spécifiques pour les pistes de code 3 NINST

Tableau 3-1. Distances minimales de séparation pour les voies de circulation

Lettre de code	Distance entre l'axe d'une voie de circulation et l'axe d'une piste (m)								Distance entre l'axe d'une voie de circulation et l'axe d'une autre voie de circulation (m)	Distance entre l'axe d'une voie de circulation et l'axe d'une autre voie de poste de stationnement et un objet (m)	Distance entre l'axe d'une voie d'accès de poste de stationnement et l'axe d'une autre voie d'accès de poste de stationnement (m)	Distance entre l'axe d'une voie d'accès de poste de stationnement et un objet (m)
	Pistes aux instruments				Pistes à vue							
	Chiffre de code				Chiffre de code							
	1	2	3	4	1	2	3	4				
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)	(12)	(13)
A	77,5	77,5	–	–	37,5	47,5	–	–	23	15,5	19,5	12
B	82	82	152	–	42	52	87	67	32	20	28,5	16,5
C	88	88	158	158	48	58	93	73	44	26	40,5	22,5
D	–	–	166	166	–	–	101	81	63	37	59,5	33,5
E	–	–	172,5	172,5	–	–	107,5	87,5	76	43,5	72,5	40

AMENDEMENT CONCERNANT LA CONCEPTION DES AÉRODROMES

Synthèse de l'amendement

3.11 Bandes de voie de circulation

✓ Nivellement des bandes de voie de circulation

- Réduction de la largeur de l'aire nivelée pour les lettres de code D et OMGWS = 9 m jusqu'à 15 m - non inclus

(...)

Nivellement des bandes de voie de circulation

3.11.4 Recommandation.— *Il est recommandé que la partie centrale d'une bande de voie de circulation présente une aire nivelée jusqu'à une distance de l'axe de la voie de circulation qui n'est pas inférieure à la valeur indiquée dans le tableau ci-dessous :*

- 10,25 m lorsque l'OMGWS est inférieure à 4,5 m ;
- 11 m lorsque l'OMGWS est égale ou supérieure à 4,5 m mais inférieure à 6 m ;
- 12,50 m lorsque l'OMGWS est égale ou supérieure à 6 m mais inférieure à 9 m ;
- ~~18,50~~ 17 m lorsque l'OMGWS est égale ou supérieure à 9 m mais inférieure à 15 m et que la lettre de code est D ;
- 19 m lorsque l'OMGWS est égale ou supérieure à 9 m mais inférieure à 15 m et que la lettre de code est E ;
- 22 m lorsque l'OMGWS est égale ou supérieure à 9 m mais inférieure à 15 m et que la lettre de code est F.

AMENDEMENT CONCERNANT LA CONCEPTION DES AÉRODROMES

11

Synthèse de l'amendement

- ✓ **Distance minimale entre l'axe d'une piste et une plate-forme d'attente, un point d'attente avant piste ou un point d'attente sur voie de service**

- Valeurs spécifiques pour les pistes de code 3

Tableau 3-2. Distance minimale entre l'axe d'une piste et une plate-forme d'attente, un point d'attente avant piste ou un point d'attente sur voie de service

Type de la piste	Chiffre de code de la piste			
	1	2	3	4
Approche à vue	30 m	40 m	75 m 55 m	75 m
Approche classique	40 m	40 m	75 m	75 m
Approche de précision de catégorie I	60 m ^b	60 m ^b	90 m ^{a,b}	90 m ^{a,b}
Approche de précision des catégories II et III			90 m ^{a,b}	90 m ^{a,b}
Piste de décollage	30 m	40 m	75 m 55 m	75 m

(...)

AMENDEMENT CONCERNANT LES AIDES VISUELLES

But

L'amendement concernant les aides visuelles vise à :

- ✓ **améliorer la sécurité opérationnelle** en permettant aux pilotes d'avoir une meilleure conscience de la situation grâce aux aides visuelles d'aérodrome.



AMENDEMENT CONCERNANT LES AIDES VISUELLES

Synthèse de l'amendement

- ✓ Exigence de marques de seuil pour toutes les pistes revêtues

5.2.4 Marques de seuil

Emploi

5.2.4.1 Des marques de seuil seront disposées sur les pistes ~~aux instruments revêtues, ainsi que sur les pistes à vue revêtues dont le chiffre de code est 3 ou 4 et qui sont destinées au transport aérien commercial international.~~

~~5.2.4.2 **Recommandation.** Il est recommandé de disposer des marques de seuil sur les pistes à vue avec revêtement dont le chiffre de code est 3 ou 4 et qui ne sont pas destinées au transport aérien commercial international.~~

AMENDEMENT CONCERNANT LES AIDES VISUELLES

14

Synthèse de l'amendement

- ✓ **Nouvelles spécifications pour les marques d'obligation**

5.2.16 Marque d'obligation

(...)

Emplacement

5.2.16.3 La marque d'obligation sur les voies de circulation ~~est~~ lorsque l'OMGWS est inférieure à 9 m ~~la lettre de code est A, B, C ou D~~ sera située en travers de la voie de circulation et s'étendra

41

symétriquement de part et d'autre de l'axe de la voie de circulation, du côté attente de la marque de point d'attente avant piste, comme le montre la figure 5-10 (A). La distance entre le bord le plus proche de la marque et la marque de point d'attente avant piste ou la marque axiale de voie de circulation ne sera pas inférieure à 1 m.

(...)

5.2.16.4 La marque d'obligation sur les voies de circulation ~~est~~ lorsque l'OMGWS est égale ou supérieure à 9 m mais inférieure à 15 m ~~la lettre de code est E ou F~~ sera située des deux côtés de la marque axiale de voie de circulation, du côté attente de la marque de point d'attente avant piste, comme il est indiqué dans la figure 5-10 (B). La distance entre le bord le plus proche de la marque et la marque de point d'attente avant piste ou la marque axiale de voie de circulation ne sera pas inférieure à 1 m.

AMENDEMENT CONCERNANT LES AIDES VISUELLES

15

Synthèse de l'amendement

- ✓ Harmonisation des exigences en matière de balisage lumineux d'aérodrome pour les opérations de CAT II au-dessous de 350 m

5.3.12 Feux d'axe de piste

(...)

42

Emplacement

5.3.12.5 Les feux d'axe de piste seront disposés sur l'axe de la piste ; toutefois, ces feux peuvent être uniformément décalés du même côté de l'axe de la piste, d'une distance ne dépassant pas 60 cm lorsqu'il est physiquement impossible de les placer sur l'axe. Ces feux seront disposés à partir du seuil jusqu'à l'extrémité, à intervalles d'environ 15 m. Là où il peut être démontré que le niveau de fonctionnement des feux d'axe de piste est celui qui est spécifié comme objectif d'entretien au § 10.5.7 ou 10.5.11, selon le cas, et lorsque la piste est destinée à être utilisée en conditions de portée visuelle de piste de ~~350~~ 300 m ou plus, l'espacement longitudinal pourra être d'environ 30 m.

5.3.15 Feux indicateurs de voie de sortie rapide

(...)

~~Application~~ Emploi

5.3.15.1 **Recommandation.**— *Il est recommandé d'installer des feux indicateurs de voie de sortie rapide sur les pistes destinées à être utilisées lorsque la portée visuelle de piste est inférieure à ~~350~~ 300 m et/ou lorsque la densité de trafic est élevée.*

I

AMENDEMENT CONCERNANT LES AIDES VISUELLES

16

Synthèse de l'amendement

5.4.8 Panneaux indicateurs de longueur de piste restante

Note 1.— La présence ci-après de spécifications détaillées sur les panneaux indicateurs de longueur de piste restante (RDRS) ne signifie pas que des RDRS doivent être installés. Le supplément A, section 23, contient des indications sur la nécessité de fournir des RDRS. Des orientations sur l'installation de RDRS figurent dans le Manuel de conception des aérodomes, (Doc 9157), partie 4.

Note 2.— Des sorties de piste peuvent survenir quelles que soient la visibilité et les conditions météorologiques. L'utilisation de RDRS peut faire partie de mesures efficaces de prévention des sorties de piste. Les RDRS ont pour objet d'informer les pilotes sur la distance qui peut être parcourue jusqu'à l'extrémité de la piste, à renforcer la conscience de la situation et à aider les pilotes à décider s'ils doivent amorcer une remise des gaz ou freiner de manière à adopter une vitesse plus efficace pour la course à l'atterrissage et la circulation sur une voie de sortie de piste. Il est indispensable que les pilotes qui utilisent des aérodomes équipés de RDRS connaissent le rôle de ces panneaux.

Note 3.— Des dispositions relatives à la détermination des dangers et à la gestion des risques de sécurité, y compris la nécessité d'une évaluation du risque pour la sécurité des pistes, figurent dans les PANS-Aérodomes (Doc 9981), chapitre 8.

Emplacement

5.4.8.1 Si des panneaux indicateurs de longueur de piste restante (RDRS) sont fournis, ils seront disposés sur toute la longueur de la piste à intervalles d'environ 300 m, parallèlement à l'axe de la piste et à égale distance de l'axe de la piste.

- ✓ **Introduction d'une nouvelle section sur les panneaux indicateurs de longueur de piste restante:**

AMENDEMENT CONCERNANT LES AIDES VISUELLES

17

Synthèse de l'amendement

- ✓ **Nouvelle section sur les marques de zone inutilisable**

7.4 Zones inutilisables

Insérer le nouveau texte suivant :

7.4.1 Marques de zone inutilisable

Emploi

7.4.1.1 **Recommandation.**— *Il est recommandé que les panneaux de zone inutilisable qui sont nécessaires du point de vue de l'exploitation soient complétés par des marques de zone inutilisable portées sur la surface de la chaussée.*

7.4.1.2 Lorsqu'il est impossible d'installer un panneau de zone inutilisable conformément aux dispositions du § 7.4.3.1, une marque de zone inutilisable sera portée sur la surface de la chaussée.

Emplacement

7.4.1.3 **Recommandation.**— *Il est recommandé que les marques de zone inutilisable soient disposées en travers de la voie de circulation ou de l'aire de trafic aux endroits où ils sont nécessaires, et qu'elles soient placées de façon à être lisibles du poste de pilotage d'un avion en approche.*

Caractéristiques

7.4.1.4 Une marque de zone inutilisable consistera en une inscription noire sur un fond orangé.

7.4.1.5 **Recommandation.**— *Il est recommandé que les inscriptions aient la forme et les proportions indiquées dans l'appendice 3.*

7.4.1.6 **Recommandation.**— *Il est recommandé que le fond soit rectangulaire et qu'il s'étende sur au moins 0,5 m au-delà des extrémités de l'inscription, latéralement et verticalement.*

AMENDEMENT CONCERNANT LES AIDES VISUELLES

18

Synthèse de l'amendement

✓ Introduction :

- ✓ d'une nouvelle section sur le balisage lumineux des pistes fermées
- ✓ de spécifications relatives aux marques de piste fermée et de voie de circulation fermée

7.1.4 Balisage lumineux de piste fermée

Emploi

7.1.4.1 Recommandation.— *Lorsque l'aérodrome est équipé de balisages lumineux de piste et qu'un tel balisage est souhaitable du point de vue de l'exploitation, il est recommandé d'installer un balisage lumineux de piste fermée sur les pistes temporairement fermées.*

Note 1.— L'objet du balisage lumineux de piste fermée est de réduire la probabilité d'atterrissages non intentionnels dans des périodes de faible visibilité ou la nuit chaque fois que le balisage lumineux de piste doit être allumé pour la maintenance électrique.

Note 2.— Au crépuscule, ou de jour par mauvaise visibilité, un balisage lumineux peut être plus efficace que des marques.

Note 3.— Le balisage lumineux de piste fermée est destiné à être commandé automatiquement ou manuellement par les services de la circulation aérienne ou l'exploitant de l'aérodrome.

Emplacement

7.1.4.2 Un balisage lumineux de piste fermée sera placé près de chaque extrémité d'une piste déclarée fermée temporairement, dans l'axe de la piste.

Note.— La présence d'un balisage lumineux de piste fermée aiderait le pilote à mieux prendre conscience de la fermeture de la piste.

AMENDEMENT CONCERNANT LES AIDES VISUELLES

Synthèse de l'amendement

✓ Nouvelles dispositions sur les feux de zone inutilisable

7.4 — Zones inutilisables

7.4.2 Feux de zone inutilisable

Emploi

~~7.4.1~~ 7.4.2.1 Des balises feux de zone inutilisable seront disposées à tous les endroits où une partie de voie de circulation, d'aire de trafic ou de plate forme d'attente ne convient d'une aire de mouvement utilisée de nuit qui ne conviennent pas au roulement des aéronefs mais que ceux-ci peuvent encore toujours contourner en sécurité. Sur une aire de mouvement utilisée la nuit, des feux de zone inutilisable seront employés.

Note 1. — ~~Des balises et des~~ Les feux de zone inutilisable sont employés pour servir à avertir les pilotes de la présence d'un trou dans la chaussée d'une voie de circulation ou d'une aire de trafic ou pour à délimiter une portion de chaussée, sur une aire de trafic par exemple, qui est en réparation. Il ne convient pas de les employer quand sur une portion de piste devient devenue inutilisable ou quand une grande partie de la largeur d' sur une voie de circulation devient dont une grande partie de la largeur est devenue inutilisable. En pareil cas, la piste ou la voie de circulation est sont normalement fermées.

AMENDEMENT CONCERNANT LES AIDES VISUELLES

Synthèse de l'amendement

✓ Nouvelle section sur les panneaux de zone inutilisable

7.4.3 Panneaux de zone inutilisable

Emploi

7.4.3.1 Des panneaux de zone inutilisable seront fournis lorsqu'il est nécessaire du point de vue opérationnel de signaler des modifications temporaires des distances de piste déclarées.

7.4.3.2 Recommandation.— Il est recommandé de fournir des panneaux de zone inutilisable lorsqu'il est nécessaire du point de vue opérationnel de signaler des modifications temporaires des voies de circulation ou des aires de trafic.

AMENDEMENT CONCERNANT LES SERVICES D'ASSISTANCE EN ESCALE ET DE GESTION DE L'AIRE DE TRAFIC

But

L'amendement concernant les services
d'assistance en escale et de gestion de l'aire
de trafic vise à :

- ✓ **améliorer la sécurité aérienne en réduisant le nombre d'accidents, d'incidents et d'occurrences globales pour les aéronefs, les installations d'aérodrome et le personnel** grâce à l'introduction de dispositions relatives à la surveillance de la sécurité de l'assistance en escale et à la prise en compte par les services de gestion de l'aire de trafic des exigences relatives à la sécurité de l'assistance en escale lors des manœuvres d'aéronef à l'arrivée et au départ de l'avion, afin de protéger l'aéronef et d'assurer la sécurité du personnel qui travaille à proximité.



AMENDEMENT CONCERNANT LE SERVICE D'ASSISTANCE EN ESCALE ET DE GESTION DE L'AIRE DE TRAFIC

Synthèse de l'amendement

- ✓ **Nouvelles dispositions pour assurer la sécurité de l'aire de trafic**

Sécurité de l'aire de trafic

~~9.5.5~~ **9.5.8** Un véhicule d'urgence qui intervient dans une situation d'urgence aura priorité sur tout le reste de la circulation à la surface.

~~9.5.6~~ **9.5.9** Un véhicule qui se déplace sur une aire de trafic :

(...)

9.5.10 Les aéronefs seront guidés à l'arrivée et au départ des postes de stationnement.

Note.— Un système de guidage visuel pour l'accostage, du personnel, du balisage lumineux ou des marques peuvent être des moyens de guidage.

~~9.5.7~~ **9.5.11** Un poste de stationnement d'aéronef ~~sera surveillé visuellement afin que les~~ fera l'objet d'une surveillance visuelle assurée par une personne sur place ou à distance afin d'assurer le respect des dégagements recommandés ~~soient assurés pour l'aéronef qui l'utilise.~~

Note.— Des dépendances entre postes de stationnement peuvent exister lorsqu'un même poste présente plusieurs lignes axiales donnant lieu à des séparations différentes par rapport aux obstacles fixes ou mobiles situés sur les postes de stationnement adjacents.

9.5.12 Des procédures d'arrêt d'urgence seront en place pour stopper un aéronef qui entre au poste de stationnement la sécurité des activités menées sur le poste de stationnement est compromise.

Note.— Des procédures relatives à la formation du personnel d'exploitation, à ainsi que sur la sécurité de l'aire de trafic et aux les opérations d'aire de trafic, sont énoncées dans les PANS-Aérodromes (Doc 9981), partie II, chapitres 1 et 7.

9.5.13 Il ne sera pas permis à des membres du personnel autre que ceux qui sont nécessaires pour aider à l'arrivée ou au départ de l'aéronef de s'approcher de celui-ci lorsque les feux anticollision sont allumés et que les moteurs tournent.

Note.— Cela ne s'applique pas à l'exploitation des hélicoptères conformément à l'Annexe 6, partie 3.

9.5.14 Les aéronefs en stationnement seront dûment immobilisés pour éviter tout déplacement non intentionnel.

AMENDEMENT CONCERNANT LE SERVICE D'ASSISTANCE EN ESCALE ET DE GESTION DE L'AIRE DE TRAFIC

Synthèse de l'amendement

- ✓ **Introduction d'une nouvelle section sur l'assistance en escale obligeant les États à évaluer régulièrement l'impact des opérations d'assistance en escale sur la sécurité aérienne**
- ✓ Les États sont encouragés à établir des critères pour la supervision de la sécurité de l'assistance en escale

9.7 Assistance en escale

(Applicable à compter du 26 novembre 2026)

Note 1.— L'assistance en escale peut être assurée par un exploitant d'aéronefs, un exploitant d'aérodrome ou une organisation indépendante. Lorsqu'elle est assurée par un exploitant d'aéronefs ou d'aérodrome, cet exploitant sera considéré comme un prestataire de services d'assistance en escale (GHSP).

Note 2.— Une liste des services d'assistance en escale figure dans le Manuel sur les services d'assistance en escale (Doc 10121), appendice B.

9.7.1 Les États évalueront régulièrement l'incidence des activités d'assistance en escale sur la sécurité de l'aviation.

Note.— Des orientations relatives à l'évaluation de l'incidence des activités d'assistance en escale sur la sécurité de l'aviation figurent dans le Manuel sur les services d'assistance en escale (Doc 10121), chapitre 2.

9.7.2 **Recommandation.**— Il est recommandé que les États établissent des critères pour la supervision de la sécurité des activités d'assistance en escale, dans le cadre de leur programme national de sécurité (PNS).

Note 1.— Des orientations sur l'établissement de critères et des approches pour la supervision de la sécurité des activités d'assistance en escale figurent dans le Manuel sur les services d'assistance en escale (Doc 10121).

Note 2.— Des dispositions relatives à l'examen périodique de la nécessité d'élargir le SGS à des secteurs aéronautiques supplémentaires, comme l'assistance en escale, figurent dans l'Annexe 19 — Gestion de la sécurité.

AMENDEMENT CONCERNANT LES SURFACES DE LIMITATION D'OBSTACLES (OLS)

But

La modification concernant les surfaces de limitation d'obstacles vise à :

- ✓ **S'assurer que seules les surfaces de limitation d'obstacles requises sont adoptées**, qu'elles sont basées sur les performances et adaptables au type d'opérations effectuées à l'aérodrome.
 - Les OLS actuels sont prescriptifs. Dans l'amendement, les États connaîtront les surfaces requises pour accommoder le type d'opérations effectuées sur l'aérodrome considéré.
 - Il n'est pas nécessaire de protéger les surfaces qui ne sont pas requises et les zones qui seraient autrement affectées par ces surfaces pourront alors être libérées pour le développement.



AMENDEMENT CONCERNANT LES SURFACES DE LIMITATION D'OBSTACLES (OLS)

Synthèse de l'amendement

- ✓ **Un nouveau chapitre 4 –
Limitation et suppression des
obstacles** est inclus dans
l'amendement

- Un ensemble de surfaces,
OES et OFS, est défini avec
des dimensions spécifiques
sur la base d'une nouvelle
catégorisation du groupe
d'avions de calcul : le
groupe d'avions de calcul
(ADG)

CHAPITRE 4. Limitation et suppression des obstacles	4-x
4.1 Généralités	4-x
4.2 Surfaces dégagées d'obstacles (OFS)	4-x
4.3 Surfaces d'évaluation d'obstacles (OES)	4-x
4.4 Exigences relatives à la limitation des obstacles	4-x
4.5 Exigences relatives aux surfaces de limitation d'obstacles	4-x
4.5 Objets situés à l'extérieur des surfaces dégagées d'obstacles et des surfaces de limitation d'obstacles	4-x

AMENDEMENT CONCERNANT LES SURFACES DE LIMITATION D'OBSTACLES (OLS)

Synthèse de l'amendement

✓ Introduction du groupe d'avions de calcul

Le rôle du groupe d'avions de calcul (ADG) est de fournir une méthode permettant de mettre en corrélation les spécifications relatives à la gestion des obstacles présents autour d'un aéroport. Un ADG est basé sur deux critères qui sont liés aux performances et aux dimensions des avions :

- la vitesse indiquée de l'aéronef au seuil
- l'envergure de l'avion.

Note.— La vitesse indiquée au seuil (V_{at}) est égale à la vitesse de décrochage (V_{so}) multipliée par 1,3, ou à la vitesse de décrochage V_{s1g} multipliée par 1,23 en configuration d'atterrissage à la masse maximale certifiée.

Si les valeurs de V_{so} et V_{s1g} sont disponibles, c'est la vitesse V_{at} la plus élevée qui s'applique

AMENDEMENT CONCERNANT LES SURFACES DE LIMITATION D'OBSTACLES (OLS)

Synthèse de l'amendement

✓ Introduction du groupe d'avions de calcul

1.8.1 Un ADG sera déterminé pour chaque piste en fonction des caractéristiques de l'avion le plus exigeant auquel la piste est destinée.

1.8.2 L'ADG sera déterminé à partir du tableau 1-2. Il s'agira du groupe correspondant aux valeurs les plus élevées de vitesse indiquée au seuil et d'envergure des avions auxquels la piste est destinée.

AMENDEMENT CONCERNANT LES SURFACES DE LIMITATION D'OBSTACLES (OLS)

Synthèse de l'amendement

✓ Introduction du groupe d'avions de calcul

○ Tableau 1.2

Tableau 1-2. Groupe d'avions de calcul
(cf. § 1.8.2)

(Applicable à compter du 21 novembre 2030)

Groupe d'avions de calcul	Vitesse indiquée au seuil		Envergure
I	inférieure à 169 km/h (91 kt)	et	jusqu'à 24 m non compris
IIA	inférieure à 169 km/h (91 kt)	et	de 24 m à 36 m non compris
IIB	de 169 km/h (91 kt) à 224 km/h (121 kt) non compris	et	jusqu'à 36 m non compris
IIC	de 224 km/h (121 kt) à 307 km/h (166 kt) non compris	et	jusqu'à 36 m non compris
III	inférieure à 307 km/h (166 kt)	et	de 36 m jusqu'à 52 m non compris
IV	inférieure à 307 km/h (166 kt)	et	de 52 m jusqu'à 65 m non compris
V	inférieure à 307 km/h (166 kt)	et	de 65 m jusqu'à 80 m non compris

AMENDEMENT CONCERNANT LES SURFACES DE LIMITATION D'OBSTACLES (OLS)

Synthèse de l'amendement

✓ Introduction d'un nouvel ensemble de surfaces

- **Surfaces dégagées d'obstacles (OFS):** Les surfaces dégagées d'obstacles servent à définir un espace aérien préservant l'accessibilité de l'aérodrome et la sécurité des vols en protégeant les avions durant les approches et les remises des gaz..
- **Surfaces d'évaluation d'obstacles(OES):** Les surfaces d'évaluation d'obstacles servent à définir l'espace aérien nécessaire à la détermination de l'acceptabilité des obstacles par le biais d'une évaluation de leur incidence sur l'exploitation actuelle et/ou envisagée des avions à un aérodrome. Cette incidence est évaluée en fonction de la sécurité, de la régularité et des exigences opérationnelles indiquées par les États.

AMENDEMENT CONCERNANT LES SURFACES DE LIMITATION D'OBSTACLES (OLS)

Synthèse de l'amendement

✓ **Spécifications des surfaces dégagées obstacles**

4.5.1 Surfaces dégagées d'obstacles

4.5.1.1 Les surfaces dégagées d'obstacles suivantes seront établies pour les pistes à vue et les pistes avec approche classique :

- a) surface d'approche ;
- b) surfaces de transition ;
- c) surface intérieure d'approche ;
- d) surfaces intérieures de transition.

4.5.1.2 Les surfaces dégagées d'obstacles suivantes seront établies pour les pistes avec approche de précision :

- a) surface d'approche ;
- b) surfaces de transition ;
- c) surface intérieure d'approche ;
- d) surfaces intérieures de transition ;
- e) surface d'atterrissage interrompu.

AMENDEMENT CONCERNANT LES SURFACES DE LIMITATION D'OBSTACLES (OLS)

Synthèse de l'amendement

✓ **Spécifications des surfaces d'évaluation d'obstacles**

4.5.2 Surfaces d'évaluation d'obstacles

4.5.2.1 Les surfaces d'évaluation d'obstacles suivantes seront établies :

- a) en cas d'approche indirecte et/ou de circuits à vue — la surface horizontale spécifiée au § 4.3.2 ou une OES spécifique ;
- b) en cas d'approche aux instruments en ligne droite autre qu'une approche de précision, lorsque la surface horizontale n'est pas établie — la surface pour approches aux instruments en ligne droite spécifiée au § 4.3.3 ou une OES spécifique ;
- c) en cas d'approche de précision — la surface pour approches de précision spécifiée au § 4.3.4 ou une OES spécifique ;
- d) en cas de départ aux instruments — la surface de départ aux instruments spécifiée au § 4.3.5 ou une OES spécifique.
- e) en cas d'opérations de décollage — la surface de montée au décollage spécifiée au § 4.3.6 ou une OES spécifique ;
- f) en cas d'opérations différentes de celles-ci-dessus — une OES spécifique.

Note 1.— Les opérations mentionnées à l'alinéa f) peuvent inclure une approche curviligne, des modèles de circuit en VFR, etc.

AMENDEMENT CONCERNANT LES SURFACES DE LIMITATION D'OBSTACLES (OLS)

Synthèse de l'amendement

✓ Nouvelles dispositions relatives aux prescriptions relatives à la limitation des obstacles

➤ Surfaces dégagées d'obstacles (OFS):

- Les objets fixes ne sont pas autorisés au-dessus des OFS.
- Les aides visuelles nécessaires à la navigation aérienne sont autorisées.
- Les objets mobiles ne doivent pas être autorisés au-dessus des OFS pendant l'utilisation de la piste pour l'atterrissage.

➤ Surfaces d'évaluation d'obstacles(OES):

- Les États doivent veiller à ce que les obstacles qui pénètrent les surfaces d'évaluation d'obstacles **ne soient autorisés que lorsque, après une étude aéronautique, il est établi qu'ils ne compromettent pas** la sécurité ou n'affectent pas de manière significative la régularité de l'exploitation actuelle et prévue des avions.

AMENDEMENT CONCERNANT LES SURFACES DE LIMITATION D'OBSTACLES (OLS)

Synthèse de l'amendement

✓ Emplacement du point d'attente avant piste

3.12.9 L' Jusqu'au 20 novembre 2030, l'emplacement d'un point d'attente avant piste aménagé conformément au § 3.12.3 sera tel qu'un aéronef ou un véhicule en attente n'empiétera pas sur la zone dégagée d'obstacles, la surface d'approche, la surface de montée au décollage ou la zone critique/sensible ILS/MLS, ni ne gênera le fonctionnement des aides radio à la navigation.

3.12.9 À compter du 21 novembre 2030, l'emplacement d'un point d'attente avant piste aménagé conformément au § 3.12.3 sera tel qu'un aéronef ou un véhicule en attente n'empiétera pas sur la surface intérieure d'approche, les surfaces intérieures de transition, la surface d'atterrissage interrompu, la surface d'approche, la surface de montée au décollage ou la zone critique/sensible ILS/MLS, ni ne gênera le fonctionnement des aides radio à la navigation.

ATTENTES À L'ÉGARD DES ÉTATS

Amendement 18, annexe 14, volume I

Chaque État est invité à:

- ❑ Notifier la désapprobation de la modification ou d'une partie de celle-ci, le cas échéant, avant le 4 août 2025
- ❑ Notifier avant le **27 octobre 2025** (aides visuelles et conception d'aérodrome), le **26 octobre 2026** (assistance en escale) et le **21 octobre 2030** (OLS):
 - ✓ 1) toute différence qui existera aux dates d'applicabilité entre la réglementation ou les pratiques nationales de l'État et les dispositions de l'ensemble de l'annexe 14, volume I, telle que modifiée par tous les amendements jusqu'à l'amendement 18 inclus, et par la suite de toute autre différence qui pourrait survenir ; et
 - ✓ 2) la ou les dates auxquelles l'État se sera conformé aux dispositions de l'ensemble de l'annexe 14, volume I, telle que modifiée par tous les amendements jusqu'à l'amendement 18 inclus.



DOCUMENTATION DE SOUTIEN OACI

Amendement 18, Annexe 14, Volume I

Titre/n° de document	Type (PANS/IT/Manuel/Circ)	Date de publication prévue
<i>Procédures pour les services de navigation aérienne (PANS) – Aéroдрomes (Doc 9981)</i>	PANS	Novembre 2025
<i>Procédures pour les services de navigation aérienne – Exploitation technique des aéronefs, volume II – Construction des procédures de vol à vue et de vol aux instruments (Doc 8168)</i>	PANS	Publiées
<i>Manuel des services d'aéroport, 6^e Partie – Réglementation des obstacles (Doc 9137)</i>	Manuel	Juillet 2025
<i>Manuel de conception des aéroдрomes, partie 1 – Pistes, et partie 2 – Voies de circulation, aires de trafic et plates-formes d'attente de circulation (Doc 9157)</i>	Manuel	Juillet 2025
<i>Manuel de conception des aéroдрomes, partie 4 – Aides visuelles (Doc 9157)</i>	Manuel	Juillet 2025
<i>Manuel de planification d'aéroport, partie I – Planification générale (Doc 9184)</i>	Manuel	Publié
<i>Manuel sur les services d'assistance en escale (Doc 10121)</i>	Manuel	Publié

02

Amendement 10
Annex 14
Volume II



PORTÉE

Amendement 10, Annexe 14, Volume II

L'amendement 10 à l'annexe 14, volume II, concerne

- ✓ **la certification et le système de gestion de la sécurité (SGS) dans les héliports,**
- ✓ **Surfaces de limitation d'obstacles**
- ✓ **et les aides visuelles (éclairage) associées aux héliports.**



AMENDEMENT CONCERNANT LA CERTIFICATION ET LES SGS AUX HÉLIPORTS

But

L'amendement relatif à la certification et aux
SGS aux héliports vise à :

- ✓ **réduire le nombre d'accidents et d'incidents d'hélicoptères dans les héliports** en introduisant une exigence réglementaire pour la certification et le SGS des héliports à usage public sous la surveillance continue de l'État.



AMENDEMENT CONCERNANT LA CERTIFICATION ET LES SGS AUX HÉLIPORTS

39

Synthèse de l'amendement

1.4 Certification des hélistations

(Applicable à compter du 26 novembre 2026)

Note.— Le but des dispositions ci-après est d'assurer l'établissement d'un régime de réglementation afin que les spécifications de la présente Annexe puissent être effectivement appliquées. Il est reconnu que les modes de propriété, d'exploitation et de surveillance des hélistations diffèrent entre les États. Le moyen le plus efficace et le plus transparent de veiller au respect des spécifications applicables est une entité de supervision de la sécurité distincte et un mécanisme de supervision de la sécurité bien défini appuyés par une législation appropriée qui permet de mener à bien la fonction de réglementation de la sécurité des hélistations. La délivrance d'une certification à une hélistation signifie pour les exploitants d'aéronefs et les autres organisations qui utilisent cette hélistation qu'au moment de la certification elle répondait aux spécifications concernant les installations et l'exploitation technique et que, selon l'autorité de certification, elle est capable de continuer à y répondre pendant la période de validité du certificat. Le processus de certification définit aussi la base de référence pour la surveillance continue de la conformité aux spécifications. Des renseignements sur l'état de certification des hélistations devraient être fournis aux services d'information aéronautique compétents pour être inclus dans les publications d'information aéronautique (AIP). Se reporter au § 2.6.1 et aux PANS-AIM (Doc 10066), appendice 2, section AD 1.5, alinéa 1).

1.4.1 Les États certifieront les hélistations utilisées pour les vols internationaux en tenant compte des spécifications de la présente Annexe et des autres spécifications pertinentes de l'OACI, et au moyen d'un cadre réglementaire approprié.

AMENDEMENT CONCERNANT LA CERTIFICATION ET LES SMS AUX HÉLIPORTS

Synthèse de l'amendement

1.4.2 Le cadre réglementaire prévoira l'établissement de critères et de procédures pour la certification des hélistations.

Note.— Des orientations sur un cadre réglementaire figurent dans le Manuel de l'hélistation (Doc 9261).

1.4.3 Dans le cadre du processus de certification, les États veilleront à ce qu'un manuel d'hélistation, contenant tous les renseignements utiles sur le site, les installations, les services, l'équipement, les procédures d'exploitation, l'organisation et la gestion de l'hélistation, y compris un système de gestion de la sécurité (SGS), soit soumis par le postulant pour approbation ou acceptation avant la délivrance du certificat d'hélistation.

Note 1.— Des orientations sur le contenu d'un manuel d'hélistation, y compris les procédures pour la soumission et l'approbation/acceptation du manuel, la vérification de la conformité de l'hélistation et la délivrance du certificat d'hélistation, figurent dans le Manuel de l'hélistation (Doc 9261).

Note 2.— L'Annexe 19 — Gestion de la sécurité contient des dispositions relatives au SGS qui s'appliquent aux hélistations certifiées. Des orientations générales sur le SGS figurent dans le Manuel de gestion de la sécurité (Doc 9859) ; des orientations spécifiques figurent dans le Manuel de l'hélistation (Doc 9261).

AMENDEMENT CONCERNANT LES SURFACES DE LIMITATION D'OBSTACLES AUX HÉLIPORTS

But

L'amendement concernant les surfaces de limitation d'obstacles aux héliports vise à :

- ✓ **permettre la souplesse nécessaire à l'introduction d'hélicoptères dans des environnements comportant de nombreux obstacles** en tenant compte du fait que la plupart des nouveaux héliports sont situés dans des zones encombrées plutôt que dans de grandes zones ouvertes et n'ont plus d'aires d'approche finale et de décollage de type piste (FATO) ;



AMENDEMENT CONCERNANT LES SURFACES DE LIMITATION D'OBSTACLES AUX HÉLIPORTS

Synthèse de l'amendement

4.1.2 *Caractéristiques.* La surface d'approche sera délimitée :

- a) par un bord intérieur, horizontal et perpendiculaire à la ligne médiane de la surface d'approche, ~~égal en longueur d'une~~ largeur minimale égale à la largeur minimale spécifiée ou au diamètre minimal spécifié de la FATO plus l'aire de sécurité, ~~perpendiculaire à la ligne médiane de la surface d'approche et situé :~~
 - 1) au bord extérieur de l'aire de sécurité ; ou,
 - 2) lorsque des procédures verticales sont utilisées, directement au-dessus du bord extérieur de l'aire de sécurité.
- b) par deux bords latéraux qui, partant des extrémités du bord intérieur, divergent uniformément d'un angle spécifié par rapport au plan vertical contenant la ligne médiane de la FATO ;
- c) par un bord extérieur horizontal et perpendiculaire à la ligne médiane de la surface d'approche et :
 - 1) à une hauteur spécifiée de 152 m (500 ft) au-dessus de l'altitude de la FATO ; ou,
 - 2) lorsqu'une procédure d'approche PinS avec instruction « continuer à vue » est définie, à une hauteur spécifiée au-dessus de l'altitude de la FATO.

AMENDEMENT CONCERNANT LES SURFACES DE LIMITATION D'OBSTACLES AUX HÉLIPORTS

Synthèse de l'amendement

4.1.104.1.9 *Caractéristiques.* Une surface de transition sera délimitée :

- a) par un bord inférieur commençant à un point sur le côté de la surface d'approche/ ou de montée au décollage à une hauteur spécifiée ~~au-dessus du bord inférieur~~ s'étendant sur le côté de la surface d'approche/ ou de montée au décollage jusqu'au bord intérieur ~~de cette dernière~~ et, de là, en longeant le côté ~~du prolongement dégagé pour hélicoptères, le cas échéant, et de l'aire de sécurité,~~ parallèlement à la ligne médiane de la FATO ;
- b) par un bord supérieur situé ~~à une hauteur spécifiée au-dessus du bord inférieur, comme il est indiqué au Tableau 4-1.~~ :
 - 1) à 45 m (150 ft) au-dessus de la FATO ; ou,
 - 2) lorsque des procédures verticales sont utilisées, à 15 m (50 ft) au-dessus de l'altitude du bord supérieur de la surface de montée ou de descente.

AMENDEMENT CONCERNANT LES AIDES VISUELLES AUX HÉLIPORTS

But

L'amendement concernant les surfaces de limitation d'obstacles aux héliports vise à :

- ✓ **clarifier les exigences opérationnelles et les avantages en matière de sécurité** des systèmes d'éclairage utilisés aux héliports avec l'ajout de nouvelles notes



AMENDEMENT CONCERNANT LES AIDES VISUELLES AUX HÉLIPORTS

Synthèse de l'amendement

5.3.2 Phare d'hélistation

Note.— L'objectif d'un phare d'hélistation est de rendre l'hélistation plus visible afin d'aider le pilote à trouver et à reconnaître l'hélistation la nuit et/ou le jour par visibilité réduite.

5.3.3 Dispositif lumineux d'approche

Note.— L'objectif d'un dispositif lumineux d'approche est de permettre à l'exploitant de l'hélicoptère, le jour et la nuit, de reconnaître visuellement l'hélistation et d'aligner l'hélicoptère sur l'axe de la FATO une fois arrivé à un point prescrit de la trajectoire d'approche.

5.3.4 Dispositif lumineux de guidage d'alignement de trajectoire de vol

Note.— L'objectif d'un dispositif lumineux de guidage d'alignement de trajectoire de vol est d'indiquer, le jour, la nuit et par visibilité réduite, la ou les directions disponibles de la trajectoire d'approche et/ou de départ.

5.3.14 Éclairage des obstacles par projecteurs

Note.— L'objectif de l'éclairage des obstacles par projecteurs est de mettre en évidence la forme et la position des obstacles dans le voisinage de l'hélistation afin d'aider le pilote volant de nuit à maintenir une distance sûre entre l'hélicoptère et tous les obstacles.



ATTENTES À L'ÉGARD DES ÉTATS

Amendement 10, Annexe 14, Volume II

Chaque État est invité à :

- ☐ Notifier la désapprobation de la modification ou d'une partie de celle-ci, le cas échéant, avant le 4 août 2025
- ☐ Notifier avant le **27 octobre 2025** (OLS et aides visuelles) et le **26 octobre 2026** (Certification et SGS)
 - ✓ 1) toute différence qui existera aux dates d'applicabilité entre la réglementation ou les pratiques nationales de l'État et les dispositions de l'ensemble de l'annexe 14, volume II, telle que modifiée par tous les amendements jusqu'à l'amendement 10 inclus, et par la suite de toute autre différence qui pourrait survenir ; et
 - ✓ 2) la ou les dates auxquelles l'État se sera conformé aux dispositions de l'ensemble de l'annexe 14, volume II, telle que modifiée par tous les amendements jusqu'à l'amendement 10 inclus.



DOCUMENTATION DE SOUTIEN OACI

Amendement 10, Annexe 14, Volume II

Titre	Type (PANS/IT/Manuel/Circ)	Date de publication prévue
Doc 9261, <i>Manuel de l'hélistation</i> , partie I – <i>Onshore Heliports</i> (à paraître)	Manuel	Deuxième trimestre 2025
Doc 9261, <i>Manuel de l'hélistation</i> , partie II – <i>Offshore Heliports</i> (à paraître)	Manuel	Deuxième trimestre 2025
Doc 9261, <i>Manuel de l'hélistation</i> , partie III – <i>Certification and SMS for Heliports</i> (à paraître)	Manuel	Deuxième trimestre 2025
Doc 9859, <i>Manuel de gestion de la sécurité (MGS)</i> , 5 ^e édition (à paraître)	Manuel	Troisième trimestre 2025

03

Amendement 5 ,
PANS-
Aerodromes



PORTÉE

Amendement 5, PANS-Aerodromes

L'amendement 5 au PANS-Aérodromes concerne

- ✓ **Aides visuelles**
- ✓ **Surfaces de limitation d'obstacles**



AMENDEMENT CONCERNANT LES AIDES VISUELLES

But

L'amendement concernant les aides visuelles vise à :

- ✓ **améliorer la sécurité aux aéroports grâce à des aides visuelles améliorées** qui permettront de signaler aux pilotes les zones d'emploi limité ou tout changement temporaire dans l'aire de mouvement attribuable aux activités de maintenance de l'aéroport.



AMENDEMENT CONCERNANT LES AIDES VISUELLES

Synthèse de l'amendement

Nouvelles dispositions dans les PANS-Aérodromes Partie
II-Gestion opérationnelle des aérodromes,

- ❑ Chapitre 4 – Travaux en cours, 4.3.Pratiques
opérationnelles
 - ✓ **4.3.3**
 - ✓ **4.3.8**



AMENDEMENT CONCERNANT LES AIDES VISUELLES

Synthèse des amendementst

4.3 PRATIQUES OPÉRATIONNELLES

(...)

4.3.3 Une évaluation du risque de sécurité de tous les travaux prévus devrait être réalisée en premier afin de faire en sorte que les risques dangers pour la sécurité de l'exploitation des aéronefs ont été déterminés par l'exploitant d'aérodrome en coordination avec les parties intéressées et que des mesures d'atténuation appropriées seront prises pour tenir les risques à un niveau acceptable. Les mesures d'atténuation des risques comprennent entre autres l'utilisation d'aides visuelles pour signaler les zones d'emploi limité.

(...)

4.3.8 Les mesures suivantes devraient être prises lors de l'établissement du chantier, ainsi que pendant toute la durée des travaux, lorsqu'elles sont nécessaires :

- a) effectuer une évaluation du risque de sécurité afin de déterminer si des aides visuelles sont nécessaires pour signaler des modifications temporaires de l'aire de mouvement ;
- a) b) placer des balises de zone inutilisable à tous les endroits où une partie de d'une voie de circulation, d'une aire de trafic ou de d'une plate-forme d'attente ne convient qui ne conviennent pas au roulement des aéronefs mais que ceux-ci peuvent toujours contourner en sécurité ;
- b) c) masquer les marques en place conduisant à un chantier ou fermer la route ;

AMENDEMENT CONCERNANT LES AIDES VISUELLES

Synthèse de l'amendement

Note 1.— L'expression « zone inutilisable » désigne une zone temporairement non disponible pour l'exploitation.

(...)

Note 5.— Les modifications temporaires de l'aire de mouvement comprennent notamment les réductions de la longueur des pistes ou de l'envergure maximale admissible des avions et la fermeture de voies de circulation ou de toute autre partie de l'aire de mouvement. Certaines aides visuelles comme le balisage lumineux de piste fermée pourraient être utilisées temporairement, durant une période comprise entre quelques heures et plusieurs semaines ou plus, selon les travaux en cours ou d'autres motifs de fermeture.

(...)

AMENDEMENT CONCERNANT LES SURFACES DE LIMITATION D'OBSTACLES

But

L'amendement relatif aux surfaces de limitation d'obstacles vise à:

- ✓ **veiller à ce qu'une protection globale de l'espace aérien contre les obstacles soit assurée par un ou plusieurs ensembles de surfaces** ayant des objectifs et des caractéristiques clairs, qui sont fondés sur les performances et qui sont adaptables au type d'opérations effectuées à l'aérodrome.



AMENDEMENT CONCERNANT LES SURFACES DE LIMITATION D'OBSTACLES

Synthèse de l'amendement

Nouvelles dispositions dans les PANS-Aérodromes Partie II- Gestion opérationnelle des aérodromes,

- ✓ **Chapitre 10 – Évaluation et contrôle des obstacles:** Ce chapitre contient des dispositions relatives aux surfaces de limitation d'obstacles et études aéronautiques.
 - ✓ **Sélection des surfaces de limitation d'obstacles requises**, y compris les surfaces dégagées d'obstacles et les surfaces d'évaluation d'obstacles
 - ✓ comment **ces surfaces peuvent être ajustées** pour correspondre au **type d'opérations effectuées sur un aérodrome**.
 - ✓ Comment **réaliser une étude aéronautique**



AMENDEMENT CONCERNANT LES SURFACES DE LIMITATION D'OBSTACLES

Synthèse de l'amendement

Les surfaces

- ❑ Les OFS sont appliquées à l'intérieur d'un espace aérien défini dans le voisinage immédiat d'un aéroport.
 - ✓ établies pour protéger la capacité opérationnelle actuelle et future de l'aéroport en limitant les obstacles.
 - ✓ destinées à préserver l'accessibilité de l'aéroport en contenant des opérations normales (approches en ligne droite).
 - ✓ Doivent être maintenues libres de tout obstacle, à l'exception sauf les obstacles existants et/ou les éléments de relief qui auraient déjà été évalués.
- ❑ Les OES sont des surfaces qui sont appliquées dans un espace aérien défini, en plus des OFS, dont les obstacles doivent être évalués.
 - ✓ utilisées pour déterminer l'acceptabilité des obstacles afin d'assurer la sécurité et la régularité des opérations à l'aéroport.
 - ✓ la pénétration des OES par le relief ou les obstacles doivent être évalués, car ils peuvent nuire à la sécurité ou à l'accessibilité des vols envisagés.
- ❑ Les dimensions de l'OFS et de l'OES sont déterminées en fonction de la catégorisation du groupe d'avions de calcul (ADG) basée sur deux critères :
 - ✓ vitesse indiquée de l'aéronef au seuil
 - ✓ envergure d'avion

AMENDEMENT CONCERNANT LES SURFACES DE LIMITATION D'OBSTACLES

Synthèse de l'amendement

Etudes aéronautiques

- ❑ L'impact des objets pénétrant dans l'OFS et l'OES doit être examiné dans le cadre d'une étude aéronautique.
- ❑ ne étude aéronautique est un processus dans le cadre duquel une préoccupation concernant les vols est examinée par le biais d'une évaluation de son incidence sur la sécurité et la régularité de l'exploitation des aéronefs et de l'établissement, si nécessaire, de mesures d'atténuation possibles.
- ❑ En plus des préoccupations relatives aux opérations aériennes, l'étude aéronautique doit prendre en compte et aborder d'autres préoccupations aéronautiques telles que l'impact sur:
 - ✓ les moyens de communication,
 - ✓ les aides à la navigation,
 - ✓ l'exploitation de l'aérodrome
 - ✓ la portée optique du contrôle de la circulation aérienne.

AMENDEMENT CONCERNANT LES SURFACES DE LIMITATION D'OBSTACLES

Synthèse de l'amendement

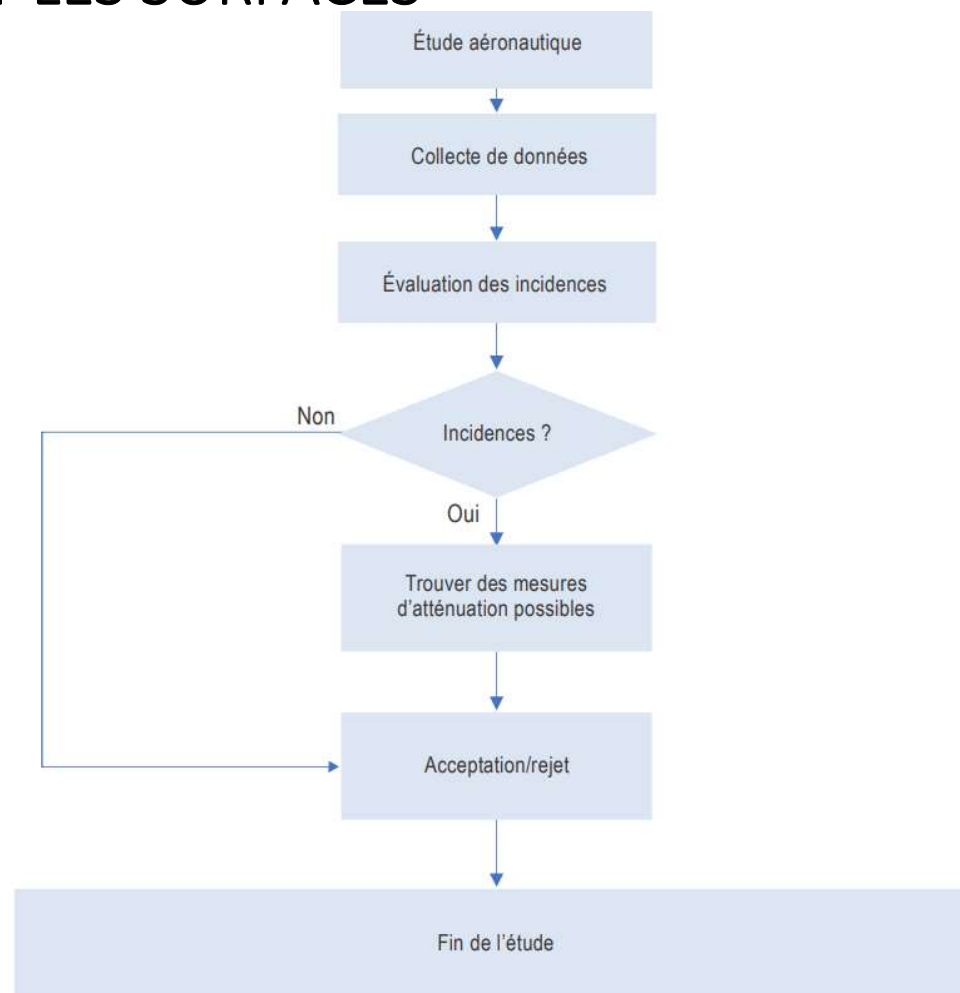
Exigences

- ☐ Les États doivent définir les rôles et les responsabilités des parties prenantes et leur conférer le pouvoir nécessaire pour:
 - ✓ l'identification des OFS et des OES requis,
 - ✓ la protection de ces surfaces,
 - ✓ la surveillance des zones à l'intérieur de ces surfaces.
- ☐ Les États doivent établir un processus d'identification des OFS et des OES nécessaires pour protéger les opérations aériennes à un aéroport.
- ☐ Les États doivent établir un processus pour la réalisation des études aéronautiques.
- ☐ Les États doivent définir les parties responsables de la réalisation de l'étude aéronautique.

AMENDEMENT CONCERNANT LES SURFACES DE LIMITATION D'OBSTACLES

Synthèse de l'amendement

❑ Processus d'étude aéronautique



ATTENTES À L'ÉGARD DES ÉTATS

Amendement 5, PANS Aerodromes

Chaque État est invité à:

- ☐ Mettre en œuvre les dispositions des PANS-Aérodromes telles que modifiées.
- ☐ Publier dans la Publication d'information aéronautique une liste de toutes les différences significatives qui existeront entre les dispositions modifiées des PANS-Aérodromes et la réglementation nationale :
 - ✓ **le 27 novembre 2025** pour les dispositions relatives aux aides visuelles
 - ✓ **le 21 novembre 2030** pour les dispositions relatives aux surfaces de limitation d'obstacles



DOCUMENTATION DE SOUTIEN OACI

Amendement 5, PANS-Aerodrome

Titre	Type (PANS/IT/Manuel/Circ.)	Date de publication prévue
<i>Procédures pour les services de navigation aérienne – Exploitation technique des aéronefs, volume II – Construction des procédures de vol à vue et de vol aux instruments (Doc 8168)</i>	PANS	Publiées
<i>Manuel des services d'aéroport, 6^e partie – Réglementation des obstacles (Doc 9137)</i>	Manuel	Juillet 2025
<i>Manuel de conception des aérodrômes, partie 4 – Aides visuelles (Doc 9157)</i>	Manuel	Juillet 2025



Thank You!