

ASSEMBLÉE — 40^e SESSION

COMMISSION TECHNIQUE

Point 30 : Autres questions à examiner par la Commission technique

NORMES MONDIALES RELATIVES À LA CONCEPTION, À LA CERTIFICATION ET À
L'EXPLOITATION DES HYDROAÉRODROMES

(Note présentée par l'Indonésie et le Canada)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

Les États ont depuis longtemps reconnu l'importance d'aménager des bases d'hydravions (hydroaérodromes), qui pourraient très bien constituer le meilleur moyen de transport pour les États isolés géographiquement, en plus de fournir un accès récréatif et une évacuation en cas d'urgence. Il n'existe aucune disposition mondiale de l'OACI portant spécifiquement sur la conception, la certification et l'exploitation des hydroaérodromes pour les hydravions. Des dispositions supplémentaires sont nécessaires pour améliorer encore la sécurité et encourager un secteur de l'aviation civile fort qui puisse promouvoir et soutenir le progrès social et économique grâce à un tourisme responsable, par exemple, qui est l'un des principaux moteurs économiques des petits États insulaires en développement (PEID) et d'autres États qui dépendent fortement de l'exploitation des hydroaérodromes. L'OACI peut contribuer davantage au Programme de développement durable des Nations Unies à l'horizon 2030 et à ses 17 objectifs de développement durable en élaborant des dispositions relatives à la conception, à la certification et à l'exploitation des hydroaérodromes.

Suite à donner : L'Assemblée est invitée :

- à examiner le projet de résolution de l'Assemblée ci-joint ;
- à demander au Conseil d'examiner les normes et pratiques recommandées (SARP) existantes relatives aux aérodrodromes ;
- à élaborer des SARP spécifiques afin de répondre aux exigences en matière de conception, de certification, de gestion, de sécurité et de notification pour l'exploitation des hydroaérodromes.

<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note de travail se rapporte à la sécurité et aux objectifs stratégiques de la capacité et l'efficacité de la navigation aérienne.
<i>Incidences financières :</i>	Les activités visées dans la présente note seront entreprises avec les ressources disponibles dans le budget-programme ordinaire pour 2020-2022.
<i>Références :</i>	Annexe 14 — Aérodrodromes Doc 9774, <i>Manuel sur la certification des aérodrodromes</i> Doc 9981, <i>Procédures pour les services de navigation aérienne (PANS) – Aérodrodromes</i> Orientations régionales Asie-Pacifique sur les exigences relatives à la conception et à

	l'exploitation des hydroaérodromes pour les hydravions Doc 9735, <i>Manuel du Programme universel d'audits de supervision de la sécurité — Surveillance continue</i>
--	---

1. INTRODUCTION

1.1 Le transport aérien est un catalyseur essentiel du Programme de développement durable des Nations Unies à l'horizon 2030 et de ses 17 objectifs de développement durable (ODD). La réalisation de ces objectifs dépend des progrès de la mobilité, y compris du transport aérien sûr, efficace, économiquement durable et respectueux de l'environnement.

1.2 L'initiative Aucun pays laissé de côté (NCLB) de l'OACI concentre les efforts de l'OACI et de ses États membres pour aider les pays à mettre en œuvre les normes et pratiques recommandées (SARP) de l'OACI. L'objectif principal de cette initiative est de contribuer à garantir la mise en œuvre harmonisée des SARP à l'échelle mondiale afin que tous les États aient accès aux avantages socioéconomiques importants d'un transport aérien sûr et fiable.

1.3 Dans le cadre de l'initiative NCLB, l'OACI éprouve un intérêt particulier pour aider les petits États insulaires en développement (PEID) à atteindre les ODD en encourageant les activités qui renforcent leurs secteurs de l'aviation civile respectifs. Un solide réseau solide d'aviation civile peut promouvoir et soutenir le progrès social et économique grâce à un tourisme responsable, par exemple, qui est l'un des principaux moteurs économiques des PEID.

1.4 Actuellement, le Département des affaires économiques et sociales (DESA) des Nations Unies recense 57 PEID. Il est essentiel d'améliorer l'infrastructure, la gestion et l'exploitation de l'aviation pour relier les îles et rendre le transport aérien plus sûr, plus efficace et faciliter le développement économique.

1.5 À l'échelle mondiale, les hydravions sont de plus en plus souvent utilisés pour desservir les îles à l'aide d'aéronefs plus gros offrant des services réguliers. Avec plus de dix-sept mille îles, la République d'Indonésie est le plus grand pays insulaire du monde. La plupart des déplacements entre les îles ne peuvent se faire que par avion. Au Canada, le nombre de vols commerciaux en provenance d'hydroaérodromes a considérablement augmenté depuis 1999. Le Canada compte 326 hydroaérodromes enregistrés et plus de 2 000 hydroaérodromes non enregistrés. Il y existe plus de 150 exploitants d'hydravions commerciaux qui exploitent 450 aéronefs immatriculés. On estime à 500 000 le nombre de passagers qui voyagent au Canada sur des vols réguliers en hydravion chaque année ; ces chiffres soulignent la nécessité d'exigences spécifiques pour les hydroaérodromes.

1.6 L'OACI n'a pas élaboré de normes mondiales relatives à la conception, à la certification et à l'exploitation des hydroaérodromes pour les hydravions. Étant donné l'ampleur des opérations d'hydroaérodromes à l'échelle mondiale, de nombreux pays ont mis en évidence le besoin mondial croissant de règlements et procédures normalisés pour la certification des hydroaérodromes pour les hydravions.

1.7 L'Indonésie et le Canada proposent que l'OACI élabore des dispositions mondiales relatives aux hydroaérodromes qui fourniraient des orientations sur les exigences en matière de certification, d'exploitation, de gestion, de sécurité et de notification. Il est en outre proposé que les dispositions énoncent des exigences spécifiques pour les hydroaérodromes, similaires à celles des aérodromes terrestres et des héliports, afin de garantir la sécurité des passagers et des exploitants.

2. ANALYSE

2.1 L'Annexe 14 de l'OACI — *Aérodromes* n'établit pas de distinction entre la terre et l'eau comme surface à partir de laquelle les aéronefs peuvent opérer. Elle définit seulement qu'un aérodrome peut être une zone terrestre ou aquatique. Il importe de noter que l'exploitation des avions sur l'eau diffère considérablement de celle des avions sur terre, et que les critères utilisés pour la certification des aérodromes terrestres peuvent ne pas être appropriés pour la certification des hydroaérodromes. Outre la législation aéronautique, un hydravion en contact avec l'eau est soumis à la réglementation maritime, y compris le Règlement international pour prévenir les abordages en mer et les règlements locaux.

2.2 L'un des critères de certification fondamentaux exige que le titulaire du certificat d'aérodrome établisse et maintienne un système de gestion de la sécurité (SGS) approprié, qui demeure le même pour les aérodromes terrestres et les hydroaérodromes.

2.3 Les États reconnaissent depuis longtemps l'importance d'aménager des bases d'hydravions (hydroaérodromes) qui pourraient constituer le meilleur moyen de transport dans des contextes d'isolement géographique, en plus de fournir un accès récréatif et une évacuation en cas d'urgence.

2.4 En l'absence de dispositions mondiales de l'OACI portant spécifiquement sur les hydroaérodromes, le Groupe régional de planification et de mise en œuvre de la navigation aérienne ASIE/Pacifique (APANPIRG/24) a pris l'initiative en 2015 et créé un groupe de travail restreint sur les hydroaérodromes, composé d'experts d'Indonésie, des Maldives, de Nouvelle-Zélande, du Sri Lanka et des États-Unis, afin d'élaborer un règlement type pour les hydroaérodromes qui servirait de document de référence dans la région Asie/Pacifique.

2.5 Ce document régional fournit des orientations pour aider les exploitants dans la planification, la conception et la construction des hydroaérodromes et des installations connexes. Bien que fondés sur les critères actuels applicables aux aérodromes terrestres, les différents risques opérationnels et de sécurité liés à l'exploitation sur et à partir de l'eau sont reconnus et traités dans les éléments d'orientation régionaux.

2.6 Plusieurs États ont élaboré leur propre réglementation sur les hydroaérodromes afin qu'elle soit utilisée comme de document de référence, à l'instar des travaux menés actuellement par le Canada sur les initiatives réglementaires. Il importe de noter qu'il n'existe pas de dispositions mondiales de l'OACI relatives aux hydroaérodromes sur lesquelles les États pourraient se fonder pour la conception, la certification et l'exploitation des hydroaérodromes. Aucune de ces initiatives individuelles n'est coordonnée ou n'adhère à une norme mondialement acceptée.

2.7 Les questions de protocole (PQ) de la Méthode de surveillance continue (CMA) du Programme universel d'audits de supervision de la sécurité (USOAP) constituent le principal outil pour évaluer le niveau de mise en œuvre effective (EI) du système de supervision de la sécurité d'un État donné. Elles se fondent sur les SARP de l'OACI, les procédures pour les services de navigation aérienne (PANS), les documents de l'OACI et d'autres éléments d'orientation et prennent en considération les éléments cruciaux (EC).

2.8 Les États sont encouragés à procéder à une auto-évaluation comme outil important pour se préparer à une activité USOAP CMA. Toutefois, étant donné l'absence de disposition mondiale de l'OACI relative aux hydroaérodromes, il n'existe pas de PQ concernant la certification et l'exploitation des hydroaérodromes et des installations au sol dans les opérations sur l'eau. Par conséquent, les États ne

disposent d'aucune indication concernant l'adhésion mondiale aux opérations d'hydroaérodromes. Cette situation a des répercussions importantes sur les petits États insulaires en développement et d'autres États qui dépendent dans une large mesure de l'exploitation des hydroaérodromes.

3. CONCLUSION

3.1 À l'appui du Programme de développement durable des Nations Unies à l'horizon 2030 et de ses 17 ODD, et dans le cadre de l'initiative NCLB de l'OACI, l'OACI a l'obligation d'aider les PEID et d'autres États à atteindre les ODD en renforçant leur secteur de l'aviation civile.

3.2 Cela peut se faire en partie grâce à l'élaboration et à la promulgation de dispositions mondiales portant spécifiquement sur la conception, la certification et l'exploitation des hydroaérodromes pour l'exploitation des hydravions. Cette action permettra d'améliorer encore la sécurité et d'encourager un secteur de l'aviation civile fort, capable de promouvoir et de soutenir le progrès social et économique des PEID et d'autres États qui dépendent des hydroaérodromes.

APPENDICE

PROJET DE RÉSOLUTION SOUMIS À LA 40^e SESSION DE L'ASSEMBLÉE POUR
ADOPTION

A40- xx :	Contribution de l'aviation au Programme de développement durable des Nations Unies à l'horizon 2030
----------------------	--

Considérant que l'initiative Aucun pays laissé de côté (NCLB) vise à aider les États dans la mise en œuvre effective des normes et pratiques recommandées (SARP), les plans, les politiques et les programmes de l'OACI, ainsi qu'à répondre aux préoccupations significatives de sécurité et de sûreté afin que tous les États aient accès aux avantages socioéconomiques importants du transport aérien ;

Considérant que l'Assemblée générale des Nations Unies a adopté le document Transformer notre monde : le programme de développement durable à l'horizon 2030, qui comprend un ensemble de 17 objectifs universels et transformateurs appuyés par 169 cibles qui équilibrent les dimensions économique, sociale et environnementale du développement durable ;

Reconnaissant que les Assemblées précédentes ont chargé le Secrétaire général de tenir compte des besoins et caractéristiques particuliers des pays les moins avancés (PMA), des pays en développement sans littoral (PDSL) et des petits États insulaires en développement (PEID), recensés dans le cadre des Nations Unies, dans la coordination, le classement par ordre de priorité, la facilitation et la mise en œuvre des programmes d'assistance visant à améliorer leurs systèmes de transport aérien ;

Reconnaissant la nécessité d'aider les États au moyen de dispositions mondiales relatives aux zones accessibles uniquement par hydravion afin d'améliorer la sécurité et d'encourager un secteur de l'aviation civile fort, qui puisse promouvoir et soutenir le progrès social et économique grâce à un tourisme responsable, par exemple, qui est un moteur économique essentiel ;

Considérant la nécessité de promulguer des dispositions mondiales portant spécifiquement sur la conception, la certification et l'exploitation des hydroaérodromes pour les hydravions afin de répondre aux besoins de tous les États membres en matière de transport aérien sûr, régulier, efficace et économique ;

L'Assemblée,

Demande au Conseil, dans les limites du budget actuellement alloué et à titre prioritaire, d'examiner les SARP existantes relatives aux aérodromes et d'inclure des normes et pratiques recommandées spécifiques dans les annexes appropriées de la Convention, afin de répondre aux exigences en matière de conception, de certification, de gestion, de sécurité et de notification des opérations d'hydroaérodromes.

— FIN —