Organisation de l'aviation civile internationale

AN-Conf/13-WP/166[1]
28/9/18

NOTE DE TRAVAIL

TREIZIÈME CONFÉRENCE DE NAVIGATION AÉRIENNE

Montréal (Canada), 9 – 19 octobre 2018

COMITÉ A

Point 5 : Questions émergentes
5.1 : Vols au-dessus du niveau de vol 600

POINT DE VUE DE L'INDUSTRIE SUR LES VOLS AU-DESSUS DU NIVEAU DE VOL 600

[Note présentée par le Conseil international de coordination des associations d'industries aérospatiales (ICCAIA)]

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

La présente note fait part du point de vue du Conseil international de coordination des associations d'industries aérospatiales (ICCAIA) sur l'exploitation des systèmes d'aéronefs non habités de haute altitude et longue endurance (UAS HALE) plus légers que l'air. Bien qu'aucune nouvelle norme ne soit actuellement nécessaire, pour permettre l'exploitation croissante de ces vols dans l'espace aérien supérieur de manière sûre et ordonnée, la communauté mondiale, en partenariat avec l'industrie, doit analyser les problèmes qui pourraient découler de cette croissance. Nous recommandons, pour entamer cette entreprise commune, d'adopter les grands principes énoncés dans la présente note, qui font écho au *Plan mondial de navigation aérienne* (GANP, Doc 9750) de l'OACI et au *Concept opérationnel d'ATM mondiale* (GATMOC, Doc 9854).

Suite à donner : La Conférence est invitée à approuver la recommandation figurant au paragraphe 3.1.

1. INTRODUCTION

1.1 Parmi les nombreuses nouvelles technologies qui se partagent le ciel aujourd'hui, les plus prometteuses et les plus novatrices sont sans doute les divers systèmes d'aéronefs non habités de haute altitude et de longue endurance (UAS HALE) plus légers que l'air. Ces appareils très automatisés, avec intervention humaine, évoluent dans l'espace aérien supérieur (au-dessus du niveau de vol 600 jusqu'à 50 km environ) pendant des périodes dépassant parfois 90 jours.

[1] Toutes les versions linguistiques sont fournies par l'ICCAIA.

1.2 La densité des vols de ce type est certes relativement faible à l'heure actuelle, mais leur nombre devrait augmenter selon les prévisions. C'est pourquoi l'industrie HALE estime que les États, les constructeurs et les exploitants doivent collaborer pour mettre en œuvre des initiatives de réglementation basées sur le risque et sur les performances pour garantir à tous les usagers de l'espace aérien un accès sûr et équitable.

1.3 Bien qu'aucune nouvelle norme ne soit actuellement nécessaire, pour que les vols dans l'espace aérien supérieur puissent croître de façon sûre et ordonnée, la communauté mondiale, en partenariat avec l'industrie, doit analyser les problèmes que pourrait entraîner cette croissance. Comme dans le cas des systèmes d'aéronefs télépilotés (RPAS), il serait utile de définir et de prévoir en commun des pratiques optimales pour permettre ces vols comme préalable à l'élaboration de nouveaux règlements.

2. ANALYSE

2.1 Nous recommandons, pour entamer cette entreprise commune, d'adopter les grands principes ci-après, qui font écho au *Plan mondial de navigation aérienne* (GANP, Doc 9750) de l'OACI et au *Concept opérationnel d'ATM mondiale* (GATMOC, Doc 9854) :

a) des principes uniformes d'organisation et de gestion de l'espace aérien seront applicables dans toutes les régions ;

b) les principes mondiaux seront applicables à tous les niveaux de densité et à l'ensemble du volume de trafic ;

c) les processus de gestion de l'espace aérien devront pouvoir accueillir des trajectoires de vol diverses et dynamiques et fournir des solutions systémiques optimales pour tous les usagers de l'espace aérien, habités ou non habités ;

d) lorsque les conditions exigeront que les différents types de trafic soient séparés à travers l'organisation de l'espace aérien, la taille, la forme et la réglementation temporelle de cet espace aérien seront établies de façon à réduire au minimum l'impact sur l'ensemble des vols de façon équitable ;

e) la complexité des opérations pourra limiter le degré de flexibilité ;

f) l'usage de l'espace aérien sera coordonné et surveillé de façon à accepter les exigences concurrentielles légitimes de tous les usagers en réduisant au minimum les contraintes imposées aux vols ;

g) pour les vols de plus de 24 heures, la réservation de l'espace aérien sera de rigueur et devra être planifiée à l'avance et toute modification effectuée de façon dynamique lorsque cela sera possible. Comme actuellement, le système pourra également accepter les besoins non planifiés ;

h) des systèmes de routes structurés ne seront appliqués que lorsque cela sera nécessaire pour accroître la capacité ou pour éviter les zones à accès restreint ou dangereuses. Autrement, les principes de gestion de l'espace aérien resteront le plus souples possible.

3. CONCLUSION

3.1 La Conférence est invitée à approuver la recommandation suivante :

Recommandation 5.1/x – Vols au-dessus du niveau de vol 600

Il est recommandé que la Conférence :

a) note que l'industrie HALE a accepté et soutient les principes énoncés dans les documents GANP et GATMOC mentionnés ci-dessus ;

b) note que l'industrie HALE apprécie les efforts déployés par l'OACI dans le cadre des événements *Drone Enable* pour accélérer la mise en œuvre de nouveaux concepts ;

c) note que l'industrie HALE collabore avec d'autres membres de l'industrie dans le cadre d'activités ne relevant pas du champ de compétence de l'OACI pour assurer une synergie entre les concepts en évolution d'espaces aériens inférieur et supérieur ;

d) demande à l'OACI d'élaborer à court terme des éléments indicatifs qui permettront aux États d'adopter une démarche générale cohérente pour permettre les vols internationaux dans l'espace aérien supérieur ;

e) demande aux États qui bénéficieront de vols dans l'espace aérien supérieur (à l'appui des objectifs de développement durable (ODD) de l'ONU) d'accepter d'envisager la tenue dans leur espace aérien de vols d'essai basés sur les risques, avec les avantages économiques qui en découlent.

— FIN —