



ASSEMBLÉE — 42^e SESSION

COMMISSION TECHNIQUE

Point 24 : Initiatives prioritaires en matière de sécurité de l'aviation et de navigation aérienne

COLLABORATION ENTRE LES ANSP POUR ASSURER LA SÉCURITÉ ET L'EFFICACITÉ DE L'INTÉGRATION DE L'ESPACE AÉRIEN LORS DES ACTIVITÉS DE TRANSPORT SPATIAL

(Note présentée par les États-Unis d'Amérique)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

La présente note contient la proposition des États-Unis relative au renforcement de la coopération bilatérale et multilatérale entre les fournisseurs de services de navigation aérienne (ANSP) en matière d'intégration de l'espace aérien lors des activités de transport spatial (STO) intentionnel, afin d'assurer la sécurité et d'optimiser l'efficacité de la gestion de l'espace aérien.

Suite à donner : L'Assemblée est invitée à :

- a) réaffirmer la résolution A40-26, Transport spatial commercial (CST), et la recommandation 1/6 de l'AN-Conf/14 — Assurer l'intégration sûre des activités de transport spatial dans le système de l'espace aérien ;
- b) encourager les États à demander à leurs fournisseurs de services de navigation aérienne (ANSP) de collaborer à l'échelon bilatéral à l'intégration de l'espace aérien lors des activités de transport spatial (STO) afin de garantir la sécurité et l'efficacité du système de l'espace aérien ;
- c) encourager les États à demander à leurs ANSP de travailler à l'échelon multilatéral, par l'intermédiaire d'organisations comme la CANSO, à l'élaboration de pratiques optimales en matière d'intégration de l'espace aérien lors des STO pour garantir la sécurité et l'efficacité du système de l'espace aérien ;
- d) demander à l'OACI de travailler en collaboration avec le Bureau des affaires spatiales des Nations Unies (UNOOSA) à faire progresser les priorités communes en matière d'intégration de l'espace aérien.

<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note de travail se rapporte aux objectifs stratégiques <i>Chaque vol est sûr et sécurisé</i> et <i>L'aviation assure une mobilité fluide, accessible et fiable pour tous</i> .
<i>Incidences financières :</i>	Aucune.
<i>Références :</i>	Doc 7300, <i>Convention relative à l'aviation civile internationale</i> , articles 3 et 12 Annexes 11 — <i>Services de la circulation aérienne</i> et 15 — <i>Services d'information aéronautique</i> de l'OACI

	Doc 10066, <i>Procédures pour les services de navigation aérienne — Gestion de l'information aéronautique</i> (PANS-AIM) Résolution A40-26 : Transport spatial commercial (CST) Doc 10209, <i>Rapport de la quatorzième conférence de navigation aérienne</i> (AN-Conf/14), AN-Conf/14-WP/213 AN-Conf/14, Recommandation 3.1/6 — Assurer l'intégration sûre des activités de transport spatial dans le système de l'espace aérien Comité des utilisations pacifiques de l'espace extra-atmosphérique de l'ONU Publication de la CANSO sur les éléments à prendre en considération par les ANSP pour gérer les activités spatiales Webinaire de la CANSO Academy sur la connaissance des activités de lancement spatial et de rentrée atmosphérique, les besoins et les processus de coordination internationale
--	--

1. INTRODUCTION

1.1 La *Convention relative à l'aviation civile internationale* (Doc 7300) de Chicago a créé l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) pour harmoniser les normes et pratiques recommandées (SARP) dans le domaine de l'aviation civile internationale. Le mandat de l'OACI défini à l'article 3 de la Convention de Chicago s'applique uniquement aux aéronefs civils. Comme l'indique le point 3.1 du *Rapport de la quatorzième conférence de navigation aérienne* (AN-Conf/14) (Doc 10209), « La Conférence [...] note, par exemple, que les véhicules spatiaux ne répondent pas à la définition d'un "aéronef" », aussi le mandat de l'OACI ne s'étend-il pas à la réglementation des véhicules spatiaux.

1.2 L'OACI joue un rôle essentiel dans l'intégration de l'espace aérien lors des activités de transport spatial (STO). Comme l'a réaffirmé la résolution A40-26, Transport spatial commercial (CST) lors de la 40^e session de l'Assemblée de l'OACI, le rôle de l'OACI réside dans « ... l'élaboration d'orientations de politique sur des questions concernant l'intersection du secteur du CST [transport spatial commercial] avec celui de l'aviation civile internationale ». Cette intersection concerne la gestion de l'espace aérien durant ces activités qui consistent, entre autres :

- a) à publier des NOTAM relatifs aux zones à risque pour les aéronefs (zones dangereuses) conformément aux procédures énoncées dans les Annexes 11 — *Services de la circulation aérienne* et 15 — *Services d'information aéronautique* ainsi que dans les *Procédures pour les services de navigation aérienne — Gestion de l'information aéronautique* (PANS-AIM) (Doc 10066) de l'OACI, concernant les activités potentiellement dangereuses pour les aéronefs civils ;
- b) à assurer le respect par les États de leurs obligations au titre de l'article 12 — *Règles de l'air* de la Convention de Chicago, en ce qui concerne les règles de vol dans l'espace aérien international ;
- c) à veiller à ce que le fournisseur de services de navigation aérienne (ANSP) chargé du lancement s'acquitte de sa responsabilité en matière de coordination de ces activités.

1.3 Le nombre croissant de STO a mis en évidence la nécessité d'un renforcement de la coordination et de la collaboration entre les ANSP. Outre le besoin d'une coordination accrue, la hausse du

nombre de STO a souligné la nécessité d'une collaboration entre les ANSP pour optimiser l'utilisation de l'espace aérien tout en préservant la sécurité de tous les usagers et du public non participant.

2. ANALYSE

2.1 Coordination et gestion de l'espace aérien lors des STO

2.1.1 Les demandes de fermeture de l'espace aérien seront présentées conformément aux SARP, règlements et politiques applicables. La protection de l'espace aérien s'effectue principalement par l'activation de zones dangereuses approuvées¹, la coordination des NOTAM internationaux et l'élaboration de solutions stratégiques pour les activités, notamment des considérations relatives aux itinéraires et des outils de gestion de l'espace aérien. Il arrive souvent que l'ANSP chargé de la coordination soit aussi responsable de la surveillance, de l'évaluation et de la diffusion en temps réel d'informations sur l'état des opérations, à l'intention des parties prenantes.

2.1.2 Il est possible que les ANSP effectuant pour la toute première fois l'intégration de ces types d'activités ne possèdent pas encore d'expérience de cette forme particulière de coordination ou de gestion du trafic. La collaboration avec des ANSP plus expérimentés peut faciliter l'élaboration de processus et procédures de traitement de ces demandes et de mise en œuvre de pratiques de gestion de l'espace aérien qui permettent une intégration sûre des STO et contribuent à minimiser les temps de fermeture et à optimiser l'efficacité de l'espace aérien.

2.2 Coopération

2.2.1 À mesure qu'augmente le nombre de STO, celui d'ANSP concernés par ces activités s'accroît également. La coopération bilatérale entre les ANSP est essentielle pour garantir que les ANSP ayant moins d'expérience de la coordination de ces activités sont convenablement préparés à ce qui leur est demandé. Conformément à l'Annexe 11, les ANSP de lancement devraient collaborer avec les ANSP concernés afin de leur fournir des informations lorsqu'ils mènent des activités ayant une incidence sur leur espace aérien.

2.2.2 Les organisations multilatérales actuelles, comme l'Organisation des services de navigation aérienne civile (CANSO), offrent aussi un forum de coopération multilatérale entre les ANSP. L'élaboration d'éléments indicatifs dans les organisations multilatérales telles que la CANSO pourrait permettre aux ANSP de rendre leurs pratiques plus cohérentes sans la rigidité des SARP. Les éléments indicatifs peuvent être facilement adoptés et révisés à mesure que de nouvelles pratiques et procédures sont élaborées et affinées, ce qui en fait un canal idéal pour la coopération multilatérale.

2.2.3 La coopération bilatérale et multilatérale vise à favoriser une plus grande cohérence dans les pratiques d'intégration de l'espace aérien lors des STO. L'élaboration de nouvelles SARP pour gérer ces activités serait prématurée et pourrait conduire à des pratiques peu adaptables aux évolutions nouvelles dans le mode de gestion de ces activités par les ANSP.

¹ Les zones dangereuses sont des volumes d'espace aérien où le risque pour l'aéronef dépasse une certaine norme réglementaire. Elles peuvent être désignées par les ANSP comme Zones dangereuses au-dessus de la haute mer, Zones à accès réglementé au-dessus des régions terrestres ou dans les eaux territoriales, ou établies au moyen d'autres mesures de gestion de l'espace aérien.

2.2.4 Les ANSP sont par ailleurs encouragés à collaborer avec les autorités spatiales nationales des opérateurs de lancement et de rentrée. Les lois et règlements de l'espace sont différents de ceux de l'aviation.

2.3 **Coopération avec le Comité des utilisations pacifiques de l'espace extra-atmosphérique des Nations Unies (COPUOS de l'ONU)**

2.3.1 Les États-Unis encouragent l'OACI et les différents États à soutenir le renforcement du partenariat et de la collaboration entre l'OACI et le COPUOS de l'ONU sur les questions d'intégration de l'espace aérien lors des STO, comme l'a réitéré la Conférence lors de l'AN-Conf/14 dans la recommandation 3.1/6. Le COPUOS de l'ONU, créé en 1959, comptait 104 États membres à la mi-2025. Le Bureau des affaires spatiales assure le secrétariat du COPUOS. Le Bureau des affaires spatiales fournit des services de secrétariat au COPUOS.

2.4 **Efficacité**

2.4.1 Les États-Unis ont élaboré plusieurs processus et procédures visant à minimiser les impacts des STO sur l'espace aérien et à optimiser l'utilisation de ce dernier pour tous les usagers, et ils s'emploient à partager ces pratiques dans le cadre de forums bilatéraux et multilatéraux avec d'autres États lorsqu'ils commencent à intégrer leurs propres activités de lancement ou celles des États voisins. Les États-Unis s'engagent à élaborer ou à fournir des outils pédagogiques pour aider les ANSP à intégrer les STO et à faire évoluer en collaboration ces pratiques, à mesure de l'acquisition d'expérience.

3. **CONCLUSION**

3.1 L'Assemblée est invitée à prêter attention aux mesures a) à d) de la « Suite à donner » figurant dans le résumé analytique.