



NOTE DE TRAVAIL

ASSEMBLÉE — 42<sup>e</sup> SESSION

COMMISSION TECHNIQUE

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

PROPOSITION VISANT À FAIRE PROGRESSER L'INTÉGRATION DES OPÉRATIONS SPATIALES DANS L'ÉCOSYSTÈME DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE

(Note présentée par le Chili et appuyée par 18 États membres de la CLAC<sup>2</sup>)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

Les opérations spatiales coexistent avec l'aviation depuis 1949. S'il y a eu des tentatives de coordination entre les deux secteurs – étant utilisateurs de la même ressource, à savoir l'espace aérien – la dynamique de ces initiatives s'est affaiblie au fil du temps.

Les États contractants à la Convention de Chicago concernés par les opérations spatiales sont soumis aux dispositions de l'Annexe 15 — *Services d'information aéronautique*, pour ce qui concerne la notification des activités dangereuses dans leurs régions d'information de vol (FIR) respectives. Or, ils n'ont aucun outil efficace à leur disposition pour prendre part à la gestion de l'utilisation de l'espace aérien dans pareil contexte.

Compte tenu de la fréquence croissante des lancements et des rentrées d'engins spatiaux, de l'augmentation constante des opérations de l'aviation civile internationale et de l'apparition de nouveaux acteurs dans l'écosystème de l'aviation, il apparaît hautement souhaitable de renforcer la coordination entre les agences spécialisées du système des Nations Unies compétentes dans ces domaines.

**Suite à donner :** L'Assemblée est invitée à charger le Conseil de faire le nécessaire pour reprendre et renforcer les discussions avec les agences spécialisées idoines du système des Nations Unies afin de mieux intégrer les opérations spatiales dans l'écosystème de l'aviation civile, tout en préservant le développement harmonieux, sûr et efficace des deux activités.

|                                 |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |
|---------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <i>Objectifs stratégiques :</i> | La présente note de travail se rapporte aux objectifs <i>Chaque vol est sûr et sécurisé</i> et <i>Le développement économique du transport aérien assure la prospérité économique et le bien-être de la société pour toutes et tous</i> .                                                                                    |
| <i>Incidences financières :</i> | <ul style="list-style-type: none"><li>– Aucune incidence financière pour l'OACI.</li><li>– Les investissements des fournisseurs de services de navigation aérienne (ANSP) devraient maintenir leur rentabilité.</li><li>– Des économies sont attendues au niveau des dépenses d'exploitation pour les exploitants.</li></ul> |

<sup>1</sup> Version espagnole fournie par le Chili.

<sup>2</sup> Argentine, Belize, Bolivie (État plurinational de), Colombie, Costa Rica, Cuba, El Salvador, Équateur, Guatemala, Honduras, Jamaïque, Mexique, Nicaragua, Paraguay, Pérou, République dominicaine, Uruguay et Venezuela (République bolivarienne du).

|              |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |
|--------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Références : | Doc 10184, <i>Résolutions de l'Assemblée en vigueur (au 7 octobre 2022)</i><br>Doc 10209, <i>Rapport de la quatorzième Conférence de navigation aérienne</i> , Rapport du Comité sur le point 3 de l'ordre du jour<br><i>100 Years of Commercial Aviation</i> , Hermes - Air Transport Organization<br><i>General Catalog of Artificial Space Objects</i> , Dr. Jonathan C. McDowell |
|--------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

## 1. INTRODUCTION

1.1 Selon la base de données *General Catalog of Artificial Space Objects* de l'astrophysicien Dr. Jonathan McDowell, le premier vol exoatmosphérique enregistré ne relevant pas directement de la guerre a été réalisé par Viking I, une fusée-sonde scientifique développée par le Naval Research Laboratory/Johns Hopkins Applied Physics Laboratory et lancée le 3 mai 1949, qui a atteint une altitude de 106 km. La publication *100 Years of Commercial Aviation*<sup>3</sup> indique que 13 ans seulement après cet exploit, en 1962, l'aviation commerciale transportait 156 millions de passagers dans le monde entier et que, la même année, 43 lancements suborbitaux ont été enregistrés.

1.2 En 2024, il y a eu 87 lancements suborbitaux, 263 lancements orbitaux et 275 rentrées dans l'atmosphère, tandis que le nombre de passagers du transport aérien commercial s'élevait à 4 779 000 000. Un simple coup d'œil suffit pour constater que le scénario a radicalement changé.

## 2. ANALYSE

2.1 Dès sa 29<sup>e</sup> session en 1992, l'Assemblée de l'OACI a fait preuve de prévoyance en demandant au Secrétariat général de veiller à ce que les positions et les besoins de l'aviation civile internationale soient communiqués à toutes les agences spatiales concernées. Elle a également chargé l'Organisation d'assurer sa représentation permanente aux conférences et réunions appropriées relatives à l'aviation ou touchant à ses intérêts dans ce domaine.

2.2 En mars 2015, le premier Symposium aérospatial de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) et du Bureau des affaires spatiales de l'Organisation des Nations Unies (UNOOSA) s'est tenu à Montréal. L'événement a permis d'aborder les activités spatiales nouvelles et leur relation avec l'aviation civile, sachant que l'entrée d'un nombre significatif d'acteurs dans l'arène spatiale aurait des conséquences pour l'application des instruments du droit de l'espace et du droit aérien. Lors de cette réunion, la nécessité de créer des espaces communs entre les communautés de l'aviation et de l'espace a été établie.

2.3 En 2016, le deuxième symposium s'est tenu à Abou Dhabi, avec pour objectif, entre autres, de présenter les dernières tendances en matière de transport spatial commercial et d'opérations suborbitales et d'étudier les cadres réglementaires et juridiques des opérations aérospatiales et de la coopération avec les acteurs de l'aérospatiale.

2.4 Le dernier de cette série de symposiums s'est tenu à Vienne en 2017, autour de sujets aussi importants que les éléments qui pourraient constituer la future gestion du trafic spatial, la manière dont les opérations suborbitales pourraient affecter les activités dans l'espace aérien et l'espace extra-

---

<sup>3</sup> Kostas Iatrou, Hermes - Air Transport Organization, 2014, p. 127.

atmosphérique, et les lacunes éventuelles du droit aérien et du droit de l'espace pour assurer la durabilité des activités aérospatiales.

2.5 La nécessité de collaborer étroitement avec plusieurs entités des Nations Unies, en particulier l'UNOOSA et le Comité des utilisations pacifiques de l'espace extra-atmosphérique (CUPEEA), a été reconnue lors de la 40<sup>e</sup> session de l'Assemblée de l'OACI en 2019. À cette occasion, le rôle de l'OACI dans l'élaboration, en coordination avec l'UNOOSA, d'orientations politiques dans les domaines où les opérations commerciales internationales de transport spatial recoupent l'aviation civile internationale a été réaffirmé.

2.6 La quatorzième Conférence de navigation aérienne, tenue à Montréal en 2024, a reconnu la nécessité de promouvoir davantage la collaboration, notamment à travers de possibles événements communs avec le CUPEEA, l'UNOOSA et d'autres agences des Nations Unies, le cas échéant. Il a également été souligné que le droit de l'aviation et le droit de l'espace sont des régimes juridiques distincts. La Conférence a souligné que les opérations de transport spatial sont différentes des opérations dans l'espace aérien supérieur et a conclu en recommandant que l'OACI travaille avec les États membres et les organisations internationales à déterminer, à répertorier et à publier les meilleures pratiques, comme il convient, relatives à la sécurité et à l'efficacité de la navigation aérienne des aéronefs autour des opérations de transport spatial.

2.7 Notre organisation a reconnu à plusieurs reprises l'importance de maintenir des canaux de communication ouverts entre toutes les parties concernées par l'utilisation de notre ressource limitée qu'est l'espace aérien. La nécessité d'une approche globale de l'exploitation de l'espace aérien supérieur (HAO) a déjà été envisagée ; le moment est venu d'adopter la même approche pour les opérations qui se déroulent au-delà de cette limite, qu'elles soient de nature différente ou non, et qu'elles soient régies par des régimes juridiques différents ou non.

2.8 En conclusion, la série d'événements et de déclarations décrits ci-dessus indique une trajectoire claire et régulière, qui a été maintenue sans changement significatif pendant plus de 30 ans. La prochaine étape logique est de reprendre et renforcer les discussions concluantes et contraignantes avec les agences spécialisées idoines du système des Nations Unies, afin de faire progresser l'intégration des opérations spatiales dans l'écosystème de l'aviation civile, tout en préservant le développement harmonieux, sûr et efficace des deux activités.