



ASSEMBLÉE — 42^e SESSION

COMMISSION TECHNIQUE

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

DÉFIS QUE POSE L'EXPLOITATION DE L'ESPACE AÉRIEN SUPÉRIEUR

[Note présentée par Cuba, avec l'appui des États membres de la Commission latino-américaine de l'aviation civile (CLAC)²]

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

La présente note de travail examine et résume les questions relatives à l'exploitation de l'espace aérien supérieur et les mesures à prendre pour faciliter la mise en place d'une approche normalisée et mondialement harmonisée en ce qui concerne les procédures et les systèmes afin d'intégrer ce type d'opérations dans le système de l'aviation tout en maintenant un niveau élevé de sécurité.

Suite à donner : L'Assemblée est invitée à appeler les États membres à actualiser ou modifier leurs règlements et procédures afin de faciliter l'intégration des activités menées dans l'espace aérien supérieur, sans compromettre la sécurité et tout en assurant la protection de l'environnement et la coordination des activités de l'aviation civile et de l'aviation militaire.

<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note de travail se rapporte à l'objectif stratégique <i>Chaque vol est sûr et sécurisé.</i>
<i>Incidences financières :</i>	Négligeables
<i>Références :</i>	Doc 10140, <i>Résolutions de l'Assemblée en vigueur (au 4 octobre 2019)</i> Doc 10118, <i>Plan mondial pour la sûreté de l'aviation</i> Doc 10004, <i>Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde</i> Doc 9750, <i>Plan mondial de navigation aérienne</i> , 7 ^e édition

¹ Version espagnole fournie par Cuba.

² Belize, Bolivie (État plurinational de), Chili, Colombie, El Salvador, Équateur, Guatemala, Honduras, Jamaïque, Mexique, Nicaragua, Paraguay, Pérou, République dominicaine, Uruguay et Venezuela (République bolivarienne du).

1. INTRODUCTION

1.1 Avec les avancées technologiques, il est de plus en plus possible d'évoluer à l'intérieur de l'espace aérien situé au-dessus du niveau de vol réservé aux opérations effectuées par les aéronefs conventionnels d'aujourd'hui ou de traverser cet espace. L'exploitation de l'espace aérien supérieur comprend les lancements et les rentrées d'engins spatiaux, les vols suborbitaux, hyper et supersoniques et les opérations menées à l'aide de systèmes de plates-formes à haute altitude (HAPS). Ces activités donneront lieu à une hausse du volume et de la fréquence des demandes, ainsi qu'à une combinaison de caractéristiques opérationnelles.

1.2 Ces nouvelles activités auront une incidence sur le système de l'aviation actuel et elles devront, par conséquent, être adaptées et intégrées, tout en maintenant un niveau élevé de sécurité et en garantissant la durabilité des opérations connexes.

1.3 Ces nouveaux types d'opérations (par exemple les vols à haute altitude effectués au-dessus du niveau de vol 600, la mobilité aérienne urbaine, les vols à très basse altitude, sous les 400 pieds) ont déjà montré les limites de l'approche conventionnelle dans la prestation de services.

2. ANALYSE

2.1 La plupart des vols dans l'espace aérien supérieur (actuel et prévu) traversent plusieurs régions d'information de vol (FIR). Une approche harmonisée au niveau régional est donc nécessaire pour élaborer des solutions qui puissent être intégrées dans le champ d'action d'un service actuel de gestion du trafic aérien (ATM), et qui tiennent compte du déroulement des phases de vol dans l'espace aérien situé en dessous de l'espace aérien supérieur.

2.2 Des projets sont en cours dans la région Amérique du Nord, Amérique centrale et Caraïbes (NACC) afin de définir les modalités de gestion du trafic spatial, y compris pour la surveillance et la localisation dans l'espace, la connaissance de la situation spatiale, et la gestion des lancements et des rentrées de véhicules spatiaux. La fréquence des vols spatiaux augmente, nécessitant par conséquent la conception d'interfaces mondiales homogènes pour les procédures et les systèmes afin que les opérations spatiales et aériennes soient sûres et efficaces.

2.3 Le cadre réglementaire international actuel n'offre pas la latitude nécessaire pour permettre la mise en place et l'exploitation de ces nouvelles technologies. Les normes et pratiques recommandées (SARP) existantes ont été élaborées au fil du temps au moyen de processus d'apprentissage itératifs afin d'établir les meilleurs critères minimaux pour une exploitation sûre et efficace des aéronefs de passagers. Les SARP sont bien adaptées aux technologies maintenant utilisées, mais elles ne tiennent pas encore compte des nouveaux types d'activités.

2.4 Le Plan mondial de navigation aérienne (GANP) et le Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP) devraient être actualisés pour faciliter la mise en place d'une approche mondiale harmonisée et innovante pour l'exploitation de l'espace aérien supérieur.

3. CONCLUSION

3.1 Les nouvelles avancées en vue de l'exploitation de l'espace aérien supérieur permettent et nécessitent un plan d'action plus précis et prévoyant.