



ASSEMBLÉE — 40^e SESSION

COMITÉ EXÉCUTIF

Point 26 : Autres questions de politique de haut niveau à examiner par le Comité exécutif

INTÉGRATION DES ACTIVITÉS SPATIALES COMMERCIALES

[Note présentée par l'Association du transport aérien international (IATA), la Fédération internationale des associations de contrôleurs de la circulation aérienne (IFATCA) et la Fédération internationale des associations de pilotes de ligne (IFALPA)]

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

À mesure que les activités spatiales commerciales évoluent, des préoccupations surgissent concernant leur impact sur l'accès à l'espace aérien et l'idée que ces activités devraient être exemptées de dispositions. Bien que nous comprenions le désir de réduire le développement de dispositions mondiales, alors que l'industrie augmente le nombre de vols tout en acquérant de l'information utile, ces situations ne sont pas exemptes de risques. Devant cette situation, nous croyons que les activités futures doivent s'exercer selon un processus convenu qui comportera une collaboration avec les parties prenantes et assurera une évaluation appropriée du risque de sécurité.

Suite à donner : L'Assemblée est invitée :

- a) à prier les États de prendre acte du développement des activités spatiales commerciales et de reconnaître que ces activités doivent être intégrées à l'espace aérien existant de façon sécuritaire et efficiente ;
- b) à demander que l'OACI officialise la mise au point de mesures pour l'intégration des opérations spatiales commerciales à l'espace aérien contrôlé.

<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note se rapporte aux Objectifs stratégiques : Sécurité, Capacité et efficacité.
<i>Incidences financières :</i>	Pour l'OACI, les coûts associés à la mise au point des mesures, bien que l'industrie compte soutenir le processus. Pour les États, les coûts de production de la réglementation connexe.
<i>Références :</i>	

¹ Versions française, anglaise, arabe, chinoise, espagnole et russe fournies par l'IATA, l'IFALPA et l'IFATCA.

1. INTRODUCTION

1.1 Les développements qui surviennent dans le domaine des voyages spatiaux commerciaux et les prévisions de croissance du trafic aérien et des opérations spatiales commerciales ont soulevé des préoccupations importantes au sein de la communauté de l'aviation. Ce nouveau type d'opérations affectera de plus en plus la capacité de l'aviation commerciale de planifier les vols et de poursuivre des activités efficaces. Étant donné la nature des lancements commerciaux d'engins spatiaux et des opérations de récupération, l'ampleur et la durée des restrictions de l'espace aérien, à défaut d'être réévaluées, deviendront disproportionnées, à tel point que l'aviation commerciale et d'autres utilisateurs de l'espace aérien en seront affectés.

1.2 À mesure qu'apparaissent de nouvelles propositions visant à permettre davantage d'opérations spatiales commerciales, nous craignons que ces propositions n'aient pas suffisamment tenu compte de l'impact de ces activités sur le transport aérien commercial, et qu'elles n'aient pas été examinées pour garantir leur conformité aux dispositions de l'OACI et aux niveaux convenus de sécurité des opérations aériennes commerciales.

2. ANALYSE

2.1 Bien qu'il existe des concepts et des propositions visant à réduire la quantité d'espace aérien utilisé pour ces activités en développement, les propositions ont soulevé plusieurs préoccupations qui doivent être abordées. En particulier, dans les efforts pour mettre au point de nouveaux concepts et de nouvelles procédures, plusieurs aspects relèvent de la compétence de l'OACI, puisque ces activités traversent l'espace aérien international.

2.2 Avec la fréquence accrue des lancements d'engins spatiaux commerciaux, la quantité de champs de débris dans l'espace aérien, les sites d'atterrissage des engins spatiaux, les exigences de séparation et la diminution de la capacité de l'espace aérien sont autant d'aspects qui démontrent la nécessité de normes et de procédures clairement définies. Les exploitants et les gestionnaires de l'espace aérien doivent contrôler l'imprévisibilité de ces activités pour garantir un degré élevé d'efficacité des vols pour tous les usagers de l'espace aérien. De plus, la façon dont on a imposé les restrictions de l'espace aérien a créé un déséquilibre, puisque ces restrictions favorisaient une industrie au détriment d'une autre. Qu'il s'agisse d'une industrie en émergence ou d'une industrie bien établie, tous devraient participer au développement de mesures de réduction des risques de façon à limiter les impacts sur tous les usagers. Il faut maintenir la liberté de naviguer et l'équité dans l'utilisation de l'espace aérien.

2.3 La désignation des espaces aériens desservis par des services de circulation aérienne est distincte et séparée de la désignation des espaces aériens souverains. Les annexes de l'OACI ne déterminent pas comment un État doit fournir des services de circulation aérienne dans son espace aérien national, mais elles explicitent les exigences et les attentes relatives à la fourniture de services dans les espaces aériens internationaux qui lui sont confiés. Cela permet aux États de déterminer, selon les activités, le niveau de service et les services additionnels requis.

2.4 Les approches actuelles concernant les opérations spatiales commerciales ont été limitées à des zones dangereuses ou ont exigé de larges espaces de séparation. Ces zones ont été surtout confinées aux espaces en haute mer, et comportaient une combinaison de procédures et de responsabilités. La taille des zones, la durée des restrictions et les processus servant à aviser les exploitants civils ne sont pas uniformes. De plus, il y a deux préoccupations importantes concernant l'approche actuelle. D'abord, les opérations sont menées au-dessus des eaux internationales, mais ne suivent pas toujours les normes de

l'OACI. Ensuite, l'absence de procédures harmonisées pour le contrôle du trafic aérien et les avis aux compagnies aériennes constitue une préoccupation en ce qui concerne la sécurité et l'efficacité des opérations.

2.5 Pour résoudre ces problèmes, nous croyons qu'il faut une collaboration accrue entre tous les intervenants. Nous reconnaissons qu'il y a eu un certain niveau de coordination. Toutefois, nous ne croyons pas que la perspective mondiale ait été prise en compte. La diversité des types d'utilisateurs de l'espace aérien augmente le niveau de complexité dans les espaces partagés. Cette situation a fait ressortir la nécessité de mettre au point du matériel d'orientation, des normes et des pratiques recommandées appropriées concernant la gestion de l'espace aérien où ces activités s'exercent.

2.6 Afin que ces activités soient intégrées à l'espace aérien existant de façon sûre et efficace, l'OACI, avec le soutien de l'industrie, devrait mettre au point des normes et des orientations sur des questions comme les distances de séparation ou les restrictions de l'espace aérien.

3. CONCLUSION

3.1 Puisque les opérations spatiales commerciales vont augmenter dans l'espace aérien international, l'OACI doit prendre des mesures concernant ces activités, pour que ces partenaires industriels passent du niveau de nouveaux venus émergents à un niveau qui permettra leur éventuelle intégration.

3.2 L'Assemblée est invitée à examiner les recommandations formulées dans le résumé analytique.