|  |  |
| --- | --- |
| **Conférence mondiale des radiocommunications (CMR-19)Charm el-Cheikh, Égypte, 28 octobre – 22 novembre 2019** | **logo_F_** |
|  |  |
|  |  |
| **SÉANCE PLÉNIÈRE** | **Addendum 10 auDocument 28-F** |
|  | **1er septembre 2019** |
|  | **Original: chinois** |
|  |
| Chine (République populaire de) |
| PROPOSITIONS POUR LES TRAVAUX DE LA CONFÉRENCE |
|  |
| Point 1.10 de l'ordre du jour |

1.10 examiner les besoins de spectre et les dispositions réglementaires en vue de la mise en place et de l'utilisation du système mondial de détresse et de sécurité aéronautique (GADSS), conformément à la Résolution **426 (CMR-15)**.

Généralités

Après la disparition du vol MH370 de la compagnie Malaysia Airlines, une réunion spéciale relative au suivi des vols à l'échelle mondiale s'est tenue au siège de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) en mai 2014. Il a été conclu au terme de la réunion que la question du suivi des vols des compagnies aériennes à l'échelle mondiale serait examinée à titre prioritaire afin d'avertir en temps utile en cas de comportement anormal d'un aéronef et de réagir en conséquence. Il a également été conclu qu'un projet de concept d'exploitation du système mondial de détresse et de sécurité aéronautique (GADSS) serait élaboré. Pour préparer ce document, la Commission de navigation aérienne et le Bureau de navigation aérienne de l'OACI ont créé un groupe de travail ad hoc. Dans le même temps, le Groupe de travail sur le suivi des aéronefs (ATTF), sous l'égide de l'Association du transport aérien international (IATA), a été établi pour rechercher des solutions possibles concernant le suivi des vols en situation normale. L'OACI appuie cet effort de collaboration.

Jusqu'à présent, l'OACI a élaboré la version 6.0 du concept d'exploitation du GADSS dans laquelle l'objectif, l'architecture, le fonctionnement, la mise en œuvre et les scénarios du GADSS sont examinés. L'OACI a également indiqué qu'il n'était pas nécessaire de modifier l'Article **5** du Règlement des radiocommunications (RR), mais qu'il était peut-être nécessaire de modifier un certain nombre de dispositions du RR, par exemple certaines dispositions du Chapitre VII et du Chapitre VIII, pour faciliter l'introduction d'un tel système. Il convient de noter que, pour l'instant, l'OACI n'a pas indiqué quels systèmes d'aviation seraient inclus dans le GADSS, et que le GADSS est un cadre basé sur des normes fondées sur les performances.

Dans le Rapport de la RPC de l'UIT-R à la CMR-19, trois méthodes ont été élaborées pour traiter le point 1.10 de l'ordre du jour. Il est indiqué dans ces trois méthodes qu'aucune modification de l'Article **5** du RR n'est nécessaire, et il est proposé dans deux d'entre elles de modifier le Chapitre VII du RR.

Étant donné que le GADSS est un système crucial pour la sécurité des vols, il est prudent et judicieux d'utiliser des bandes de fréquences attribuées à titre primaire lorsque le GADSS est utilisé à des fins de sécurité.

Propositions

NOC CHN/28A10/1#50343

ARTICLE 5

Attribution des bandes de fréquences

**Motifs:** Les études de l'OACI indiquent que le GADSS n'a pas besoin de nouvelle attribution.

ARTICLE 30

Dispositions générales

Section I – Introduction

MOD CHN/28A10/2

30.1§ 1 Les numéros **30.4** à **30.13** et les Articles **31**, **32**, **33** et **34** du présent Chapitre contiennent les dispositions relatives à l'exploitation du Système mondial de détresse et de sécurité en mer (SMDSM). Les prescriptions fonctionnelles, les éléments de ce système et le matériel dont devront être pourvus les navires sont décrits dans la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS), 1974, telle que modifiée. Ces numéros et Articles contiennent également les dispositions à suivre pour lancer des communications de détresse, d'urgence et de sécurité en radiotéléphonie sur la fréquence 156,8 MHz (voie 16 en ondes métriques). L'Article **34A** du présent Chapitre contient les dispositions relatives au système mondial de détresse et de sécurité aéronautique (GADSS). Les exigences fonctionnelles, les éléments de ce système et le matériel exigé à bord sont décrits dans les Annexes de la Convention relative à l'aviation civile internationale, telle que modifiée.     (CMR-19)

**Motifs:** Faciliter l'introduction du GADSS.

ADD CHN/28A10/3#50345

ARTICLE 34A

Système mondial de détresse et de sécurité aéronautique

**Motifs:** Faciliter l'introduction du GADSS.

ADD CHN/28A10/4#50346

34A.1 Le système mondial de détresse et de sécurité aéronautique (GADSS) détermine les exigences de performance des systèmes de radiocommunication assurant plusieurs fonctions telles que le suivi des aéronefs, le suivi autonome en cas de détresse ainsi que la localisation et la récupération après accident.

La Résolution **[CHN/A110-GADSS] (CMR-19)** s'applique concernant l'exploitation du GADSS.     (CMR-19)

**Motifs:** Faciliter l'introduction du GADSS.

ADD CHN/28A10/5#50347

34A.2Les exigences de performance du GADSS, les éléments du système et le matériel exigé à bord sont décrits dans des normes et pratiques recommandées, des documents d'information et des manuels de l'OACI.     (CMR-19)

**Motifs:** Faciliter l'introduction du GADSS.

ADD CHN/28A10/6#50348

34A.3 Les systèmes de radiocommunication respectant les exigences de performance du GADSS fonctionnent dans le cadre des services de radiocommunication disposant d'une attribution appropriée dans l'Article **5** et fonctionnent conformément au Règlement des radiocommunications. Le choix du type de service de radiocommunication à utiliser dépend des exigences de telle ou telle fonction GADSS conformément à la Résolution **[CHN/A110-GADSS] (CMR-19)**. Cette utilisation des bandes de fréquences par le GADSS ne doit pas empêcher l'utilisation de ces bandes par toute application des services auxquels elles sont attribuées et n'établit pas de priorité en faveur du GADSS.     (CMR-19)

**Motifs:** Faciliter l'introduction du GADSS.

ADD CHN/28A10/7#50349

projet de nouvelle résolution [CHN/A110-GADSS] (CMR-19)

Mise en place et exploitation du système mondial de détresse
et de sécurité aéronautique

La Conférence mondiale des radiocommunications (Charm el-Cheikh, 2019),

considérant

*a)* que l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) a élaboré le concept d'exploitation du système mondial de détresse et de sécurité aéronautique (GADSS);

*b)* que le GADSS a été conçu pour permettre l'identification et la localisation en temps voulu d'un aéronef pendant toutes les phases d'un vol ainsi que dans les situations de détresse et d'urgence, ce qui facilitera aussi les opérations de recherche et de sauvetage et la récupération des enregistreurs des données de vol;

*c)* que le GADSS, dans sa phase de développement actuelle, peut être mis en place dans le cadre des attributions de fréquences existantes à titre primaire aux services aéronautiques, mise en place qui ne nécessitera peut-être pas de nouveaux systèmes ou de nouvelles applications;

*d)* que le concept détaillé du GADSS peut être mis en œuvre d'une manière évolutive et que certaines applications seront peut-être mises au point après 2019,

reconnaissant

*а)* que les opérations de recherche et de sauvetage des passagers et des membres d'équipage ayant survécu à un accident d'aéronef ont la priorité absolue;

*b)* que l'extraction des données des enregistreurs de vol est nécessaire afin de prévenir les accidents d'aéronef à l'avenir;

*с)* qu'il convient d'assurer un fonctionnement sans brouillage des systèmes inclus dans le GADSS et la protection des fréquences utilisées par le GADSS indiquées dans le Règlement des radiocommunications;

*d)* que le Règlement des radiocommunications contient des dispositions, y compris des attributions de bandes de fréquences, relatives aux services aéronautiques qui prennent en charge des systèmes de détresse et de sécurité;

*e)* que l'Annexe 10 de la Convention relative à l'aviation civile internationale fait partie des normes et pratiques recommandées au niveau international pour les systèmes de télécommunication aéronautique utilisés par l'aviation civile internationale,

décide

1 que les éléments du GADSS utiliseront des bandes de fréquences qui ont déjà été attribuées à titre primaire lorsqu'ils sont utilisés à des fins de sécurité;

2 que l'utilisation des bandes de fréquences pour le GADSS doit être limitée aux systèmes dont le fonctionnement est conforme aux normes reconnues de l'aviation internationale;

3 que les bandes de fréquences utilisées par le GADSS, les éléments du système et leurs caractéristiques techniques doivent faire l'objet d'une ou plusieurs Recommandations UIT‑R, selon qu'il conviendra;

4 que si les bandes de fréquences, les éléments inclus dans le GADSS ou leurs caractéristiques techniques et opérationnelles sont modifiés, ces modifications doivent être reflétées dans la ou les Recommandations UIT‑R, selon qu'il conviendra,

invite l'UIT-R

sur la base des informations qui doivent être communiquées par l'OACI, à élaborer la ou les Recommandations UIT‑R pertinentes et à assurer leur mise à jour en temps voulu,

charge le Secrétaire général

de porter la présente Résolution à l'attention du Secrétaire général de l'OACI,

invite l'Organisation de l'aviation civile internationale

à communiquer à l'UIT-R les informations concernant les éléments du GADSS, leurs caractéristiques techniques et opérationnelles et les bandes de fréquences de fonctionnement en vue de l'élaboration des Recommandations UIT‑R pertinentes et à mettre à jour ces informations en temps voulu en cas de modification des éléments du GADSS, de leurs caractéristiques techniques et des bandes de fréquences de fonctionnement.

**Motifs:** Faciliter l'introduction du GADSS.

SUP CHN/28A10/8#50350

RÉSOLUTION 426 (CMR-15)

Etudes relatives aux besoins de fréquences et aux dispositions réglementaires
en vue de la mise en place et de l'utilisation du Système mondial
de détresse et de sécurité aéronautique

**Motifs:** Le point de l'ordre du jour a été traité et la Résolution **426 (CMR-15)** n'a plus lieu d'être.