|  |  |  |
| --- | --- | --- |
|  | **Conférence mondiale des radiocommunications (CMR-23)Dubaï, 20 novembre – 15 décembre 2023** |  |
|  |  |
|  |  |
| **SÉANCE PLÉNIÈRE** | **Addendum 6 auDocument 65-F** |
|  | **29 septembre 2023** |
|  | **Original: anglais** |
|  |
| Propositions européennes communes |
| Propositions pour les travaux de la Conférence |
|  |
| Point 1.6 de l'ordre du jour |

1.6 étudier, conformément à la Résolution **772 (CMR‑19)**, les dispositions réglementaires propres à faciliter les radiocommunications pour les véhicules suborbitaux;

Introduction

En vue de traiter ce point de l'ordre du jour, l'UIT-R a procédé à des études en application de la Résolution **772 (CMR-19)**. En particulier, l'UIT-R était invité à étudier les besoins de spectre pour les stations placées à bord de véhicules suborbitaux, les modifications éventuelles à apporter au Règlement des radiocommunications (RR), à l'exclusion de nouvelles attributions ou de modifications des attributions existantes figurant dans l'Article **5** du RR, et à déterminer la nécessité d'un accès à des bandes de fréquences additionnelles.

Propositions

NOC EUR/65A6/1#1585

ARTICLES

ADD EUR/65A6/2#1588

PROJET DE NOUVELLE RÉSOLUTION
[EUR-A16-SUB-ORBITAL-OPERATIONS] (CMR-23)

Dispositions réglementaires applicables à l'exploitation des
radiocommunications à bord des véhicules suborbitaux

La Conférence mondiale des radiocommunications (Dubaï, 2023),

considérant

*a)* que les véhicules suborbitaux fonctionnent à des altitudes supérieures à celles des aéronefs classiques et des ballons sondeurs;

*b)* que des véhicules suborbitaux transiteront par la basse atmosphère, où certains peuvent fonctionner dans le même espace aérien que les aéronefs classiques;

*c)* que les véhicules suborbitaux peuvent accomplir différentes missions comme la réalisation d'études scientifiques ou la prestation de services de transport;

*d)* que les stations placées à bord de véhicules suborbitaux sont appelées à prendre en charge tout ou partie des applications suivantes: communications vocales/de données, navigation, surveillance et télémesure, poursuite et télécommande (TT&C);

*e)* que les véhicules suborbitaux, lorsqu'ils transitent par la basse atmosphère, doivent être intégrés en toute sécurité dans l'espace aérien utilisé par les aéronefs classiques;

*f)* que certaines stations placées à bord des véhicules suborbitaux seront peut-être amenées à communiquer avec les systèmes de gestion du trafic aérien et/ou les installations de commande au sol concernées;

*g)* que certains systèmes ou composants de fusées de lancement de satellites peuvent être considérés comme une véhicule suborbital;

*h)* que les stations placées à bord de systèmes de fusées de lancement de satellites ou de fusées de lancement dans l'espace lointain peuvent être exploitées dans le cadre du service d'exploitation spatiale sans avoir à appliquer les dispositions de la présente Résolution;

*i)* que les véhicules suborbitaux évoluant à très grande vitesse pourraient générer une gaine de plasma qui entoure parfois tout le véhicule ou une grande partie de celui-ci, ce qui risque d'avoir des incidences sur les communications,

notant

*a)* que l'UIT-R a élaboré le Rapport UIT-R M.2477 sur les radiocommunications pour les véhicules suborbitaux;

*b)* que les dispositions du numéro **4.10** peuvent s'appliquer à certaines opérations des véhicules suborbitaux;

*c)* que l'élaboration de conditions de coexistence entre les systèmes aéronautiques normalisés de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) relève de la responsabilité de l'OACI;

*d)* que l'OACI élabore, si nécessaire, des normes et pratiques recommandées (SARP) pour tenir compte de la coexistence entre les applications aéronautiques de l'OACI;

*e)* que la Convention sur la responsabilité internationale pour les dommages causés par les objets spatiaux (1972) peut s'appliquer aux véhicules suborbitaux,

reconnaissant

*a)* qu'il n'existe pas de délimitation juridique arrêtée au niveau international entre l'atmosphère terrestre et le domaine spatial, ni entre l'espace aérien souverain et l'espace extra‑atmosphérique;

*b)* que l'Annexe 10 de la Convention relative à l'aviation civile internationale contient des normes et pratiques recommandées applicables à certains systèmes de radionavigation aéronautique et de radiocommunication utilisés par l'aviation civile internationale;

*c)* que, en raison de l'accroissement du décalage Doppler, les émissions provenant des stations placées à bord de véhicules suborbitaux peuvent avoir des incidences sur les services fonctionnant dans les mêmes bandes de fréquences et dans les bandes de fréquences adjacentes ou voisines;

*d)* qu'étant donné que les véhicules suborbitaux fonctionnent à une altitude plus haute que les aéronefs classiques, les émissions produites par les stations placées à bord de véhicules suborbitaux peuvent avoir des incidences, du point de vue des radiocommunications, sur les zones plus vastes incluant d'autres territoires ou sur les stations spatiales,

décide

1 qu'aux fins de la présente Résolution, un véhicule suborbital ne doit pas pouvoir devenir un satellite (voir le numéro **1.179**);

2 qu'une station de Terre ou une station terrienne utilisée à bord d'un véhicule suborbital, lorsque cette station est exploitée à des altitudes inférieures à celles des aéronefs classiques ou des ballons sondeurs, est considérée comme fonctionnant dans le même service que celui dont elle relève lorsqu'elle est utilisée dans des aéronefs classiques, uniquement si l'une des conditions suivantes est respectée:

2.1 la station de Terre est nécessaire à bord du véhicule suborbital pour assurer la prise en charge ou l'intégration de celui-ci en toute sécurité dans l'espace aérien où des services de trafic aérien sont assurés, conformément à la décision de l'autorité de l'aviation compétente de l'État Membre ou des États Membres[[1]](#footnote-1)1;

2.2 la station terrienne mobile utilisée dans le véhicule suborbital est associée à un système non OSG ou à un réseau OSG fonctionnant dans le service mobile par satellite pour lequel un accord de coordination approprié a été conclu avec les administrations concernées et qui est exploité de manière à rester dans les limites définies dans les accords de coordination, eu égard aux points *c)* et *d)* du *reconnaissant*;

2.3 la station terrienne est une station terrienne de réception relevant du service de radionavigation par satellite ou du service de radionavigation aéronautique par satellite;

3 que les stations visées au point 2 du *décide*:

3.1 doivent être exploitées conformément aux pratiques SARP de l'OACI ou à d'autres normes aéronautiques reconnues au niveau international, lorsque de telles normes existent et sont appropriées;

3.2 ne doivent pas avoir plus d'incidences sur les applications existantes ou futures du même service ou sur les autres services de radiocommunication dans les mêmes bandes de fréquences et dans les bandes de fréquences adjacentes qu'elles n'en auraient si ces mêmes stations étaient placées et exploitées à bord d'un aéronef classique;

4 que les stations de Terre et les stations terriennes placées à bord d'un véhicule suborbital autres que celles visées aux points 2.1, 2.2 et 2.3 du *décide*, lorsqu'elles sont exploitées à des altitudes supérieures à celles des aéronefs classiques et des ballons sondeurs, ne doivent pas demander de protection vis-à-vis d'une station fonctionnant dans les mêmes bandes de fréquences ou dans les bandes de fréquences adjacentes, ni causer de brouillages préjudiciables à une telle station,

charge le Secrétaire général

de porter la présente Résolution à l'attention de l'OACI,

invite l'Organisation de l'aviation civile internationale

à tenir compte de la présente Résolution lors de l'élaboration de normes et pratiques recommandées (SARP) pour les systèmes de l'OACI susceptibles d'être utilisés par les véhicules suborbitaux,

charge le Directeur du Bureau des radiocommunications

de présenter aux conférences mondiales des radiocommunications futures un rapport sur les difficultés rencontrées ou les incohérences constatées dans la mise en œuvre de la présente Résolution.

SUP EUR/65A6/3#1589

Résolution 772 (CMR-19)

Examen des dispositions réglementaires propres à faciliter
la mise en place des véhicules suborbitaux

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

1. 1 Défini(s) selon la Convention de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) et ses annexes. [↑](#footnote-ref-1)