|  |  |
| --- | --- |
| **Conférence mondiale des radiocommunications (CMR-15) Genève, 2-27 novembre 2015** |  |
| **UNION INTERNATIONALE DES TÉLÉCOMMUNICATIONS** |  |
|  |  |
| **SÉANCE PLÉNIÈRE** | **Addendum 35 au Document 85-F** |
|  | **16 octobre 2015** |
|  | **Original: anglais** |
|  | |
| Burundi (République du)/Kenya (République du)/Ouganda (République de l')/Rwanda (République du)/Tanzanie (République-Unie de) | |
| ProposITIONS POUR LES TRAVAUX DE LA confÉrence | |
|  | |
| Point GFT(PP-14) de l'ordre du jour | |

Résolution 185 (Busan, 2014) Suivi des vols à l'échelle mondiale pour l'aviation civile - La Conférence de plénipotentiaires de l'Union internationale des télécommunications (Busan, 2014), décide de charger la CMR-15, conformément au numéro 119 de la Convention de l'UIT, d'inscrire, d'urgence, à son ordre du jour la question du suivi des vols à l'échelle mondiale, y compris, s'il y a lieu et conformément aux pratiques suivies par l'UIT, divers aspects de cette question, compte tenu des études de l'UIT-R,

Introduction

Des événements récents ont suscité un débat au niveau international sur le suivi des vols à l'échelle mondiale et la nécessité de coordonner les mesures entre l'UIT et d'autres organisations compétentes, dans le cadre de leurs mandats respectifs. En conséquence, la Conférence de plénipotentiaires de l'UIT de 2014 a adopté la Résolution 185 (Busan, 2014) intitulée «Suivi des vols à l'échelle mondiale pour l'aviation civile», aux termes de laquelle il a été décidé de charger la CMR-15, conformément au numéro 119 de la Convention de l'UIT, d'inscrire, d'urgence, à son ordre du jour la question du suivi des vols à l'échelle mondiale, y compris, s'il y a lieu et conformément aux pratiques suivies par l'UIT, divers aspects de cette question, compte tenu des études de l'UIT-R. Par ailleurs, aux termes de cette même Résolution, le Directeur du Bureau des radiocommunications est chargé d'élaborer un rapport spécial sur la question, pour examen par la CMR-15. Le rapport établi selon ces instructions est fourni ci-après.

Par suivi des vols à l'échelle mondiale pour l'aviation civile, on entend la capacité de fournir ou d'obtenir la position et l'identification d'un aéronef partout dans le monde, c'est à dire au‑dessus des océans, des pôles, de masses continentales denses et de zones isolées où un aéronef civil peut évoluer. Diverses techniques, par satellite de Terre, permettent aujourd'hui d'assurer un suivi des vols dans de nombreuses régions du monde.

Les pays membres de l'Organisation des communications de l'Afrique de l'Est (EACO), à savoir le Burundi, le Kenya, l'Ouganda, le Rwanda et la République‑Unie de Tanzanie, sont favorables à l'Option 3 proposée dans le Rapport du Directeur du Bureau des radiocommunications sur le suivi des vols à l'échelle mondiale.

Propositions

La proposition des membres de l'EACO (Burundi, Kenya, Ouganda, Rwanda et République‑Unie de Tanzanie) sur la question du suivi des vols à l'échelle mondiale est présentée ci-après.

ARTICLE 5

Attribution des bandes de fréquences

Section IV – Tableau d'attribution des bandes de fréquences  
(Voir le numéro 2.1)

MOD BDI/KEN/UGA/RRW/TZA/85A35/1

890-1 300 MHz

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Attribution aux services | | |
| Région 1 | Région 2 | Région 3 |
| 960-1 164 MOBILE AÉRONAUTIQUE (R) 5.327A  RADIONAVIGATION AÉRONAUTIQUE 5.328  ADD 5.AGFT | | |

**Motifs:** Faire une attribution à titre primaire au service mobile aéronautique (R) par satellite dans la bande de fréquences 1 087,7-1 092,3 MHz, afin de permettre la réception par satellite de messages de surveillance automatique dépendante en mode diffusion (ADS‑B) transmis dans le cadre du service mobile aéronautique (R) conformément aux normes de l'OACI.

ADD BDI/KEN/UGA/RRW/TZA/85A35/2

5.AGFT La bande de fréquences 1 087,7‑1 092,3 MHz est, de plus, attribuée au service mobile aéronautique (R) par satellite (Terre vers espace) à titre primaire, limitée à la réception par les stations spatiales des émissions de surveillance dépendante automatique en mode diffusion (ADS‑B) provenant d'aéronefs, conformément aux normes aéronautiques internationales reconnues. La Résolution **[85A35-AGFT-ADS-B] (CMR‑15)** s'applique.     (CMR-15)

**Motifs:** Faciliter la réception par satellite des signaux ADS-B tout en respectant les prescriptions de l'UIT et de l'OACI concernant la communication des informations de position des aéronefs à l'échelle mondiale. Une amélioration de la couverture ADS-B par satellite contribue à garantir l’efficacité de la gestion du trafic aérien au-dessus des zones océaniques, polaires et isolées. Il est nécessaire d'adopter une nouvelle Résolution pour définir les conditions d'exploitation du SMA(R)S dans cette bande de fréquences. Par ailleurs, cette disposition a l'avantage de ne pas exiger de révision de la Résolution 417 (CMR‑12).

ADD BDI/KEN/UGA/RRW/TZA/85A35/3

Projet de nouvelle Résolution [85A35-Agft-ADS-B]

Utilisation de la bande de fréquences 1 087,7- 1 092,3 MHz par le service mobile aéronautique (R) par satellite (Terre vers espace)

La Conférence mondiale des radiocommunications (Genève, 2015),

considérant

*a)* que la bande de fréquences 960-1 164 MHz est actuellement attribuée au service de radionavigation aéronautique (SRNA) et au service mobile aéronautique (R) (SMA(R));

*b)* que la bande de fréquences 1 087,7-1 092,3 MHz est actuellement utilisée pour la transmission et la réception de Terre de signaux de surveillance dépendante automatique en mode diffusion conformément aux normes de l’OACI, et qu’à cette fin, des transmissions sont assurées depuis des aéronefs vers des stations de Terre au sol en visibilité directe et ne permettent donc pas d’assurer le suivi et la surveillance des vols au-dessus des zones polaires, océaniques et isolées;

*c)* quelasurveillance dépendante automatique en mode diffusion (ADS-B) est définie par l’Organisation de l’aviation civile nationale (OACI) comme étant le «moyen par lequel des aéronefs, des véhicules d’aérodrome et d’autres objets peuvent automatiquement transmettre et/ou recevoir des données telles que des données d’identification, de position et d’autres données, selon le cas, sur une liaison de données fonctionnant en mode diffusion»[[1]](#footnote-1);

*d)* que la CMR‑15 a adopté le numéro **5.AGFT**, par lequel elle a attribué la bande de fréquences 1 087,7-1 092,3 MHz au service mobile aéronautique (R) par satellite (SMA(R)S), limitée à la réception des signaux ADS-B transmis conformément aux normes aéronautiques internationales reconnues;

*e)* que l'attribution de la bande de fréquences 1 087,7-1 092,3 MHz au SMA(R)S vise à étendre la réception des signaux ADS-B actuellement transmis au-delà de la visibilité directe de Terre, afin de faciliter la communication de la position des aéronefs commerciaux situés n'importe où dans le monde aux centres de contrôle du trafic aérien, ce qui constitue un élément important de la sûreté et de la sécurité aériennes;

*f)* que l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) élabore des normes et pratiques recommandées (SARP) pour les systèmes de détermination de la position et de suivi des aéronefs aux fins du contrôle et de la gestion du trafic aérien;

*g)* que la bande de fréquences 1 087,7-1 092,3 MHz est également utilisée par les systèmes d’identification des aéronefs non normalisés par l'OACI qui ont de tout temps été exploités dans cette bande de fréquences sur la base d’une coordination au niveau national et qu’il convient d’en tenir compte;

*h)* que certaines administrations procèdent à une coordination et à un contrôle de tous les utilisateurs, pour garantir le bon fonctionnement de tous les systèmes de Terre, en raison de la complexité de l’environnement de brouillage de ces systèmes dans la bande de fréquences 1 087,7-1 092,3 MHz,

reconnaissant

*a)* qu’il est nécessaire de concevoir les systèmes fonctionnant selon les dispositions du numéro **5.AGFT** de façon à ce qu’il n'en résulte aucune modification pour les équipements d’aéronef fonctionnant actuellement conformément aux normes aéronautiques internationales reconnues, notamment pour leurs caractéristiques de transmission associées;

*b)* que l'Annexe 10 de la Convention relative à l'aviation civile internationale contient des normes et pratiques recommandées (SARP) applicables à l’utilisation des systèmes ADS-B de Terre;

*c)* que les systèmes du SMA(R)S (Terre vers espace) dans la bande de fréquence 1 087,7-1 092,3 MHz sont conçus de façon à pouvoir être exploités dans l’environnement de brouillage décrit au point *h)* du considérant,

notant

que l'élaboration de critères de qualité de fonctionnement applicables à la réception par satellite de signaux ADS-B relève de la responsabilité de l'OACI,

décide

1 que l’utilisation de la bande de fréquences 1 087,7-1 092,3 MHz par le SMA(R)S doit être conforme aux prescriptions SARP publiées dans l'Annexe 10 de la Convention de l'OACI sur l'aviation civile internationale;

2 que, compte tenu du point *c)* du reconnaissant, l’utilisation par le SMA(R)S de la bande de fréquences 1 087,7-1 092,3 MHz ne doit pas imposer de contraintes aux administrations lorsqu’elles exercent leurs responsabilités, telles que décrites au point *h)* du *considérant*, et que les systèmes du SMA(R)S ne doivent pas prétendre à une protection vis-à-vis des systèmes fonctionnant dans le service de radionavigation aéronautique,

charge le Secrétaire général

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

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

1. Annexe 10, Volume III, Section 6. [↑](#footnote-ref-1)