|  |  |
| --- | --- |
| **Conférence mondiale des radiocommunications (CMR-19)Charm el-Cheikh, Égypte, 28 octobre – 22 novembre 2019** | **logo_F_** |
|  |  |
|  |  |
| **SÉANCE PLÉNIÈRE** | **Addendum 10 auDocument 11-F** |
|  | **13 septembre 2019** |
|  | **Original: anglais/espagnol** |
|  |
| États Membres de la Commission interaméricaine des télécommunications (CITEL) |
| 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)**;

Introduction

Si ces dernières années ont été parmi les plus sûres en ce qui concerne le nombre d'accidents aériens, la tragédie du vol Malaysia Airlines 370 en mars 2014 a montré qu'il fallait de toute urgence améliorer le système mondial de navigation aérienne. Dans cette optique, le secteur de l'aviation a lancé une initiative mondiale pour élaborer le concept de système mondial de détresse et de sécurité aéronautique (GADSS).

Compte tenu des évolutions attendues concernant la mise en œuvre des différents éléments constitutifs du GADSS, il faudra peut-être apporter des modifications au Règlement des radiocommunications pour mieux répondre aux nouveaux besoins du secteur de l'aviation et des organismes connexes de détresse et de sécurité. Ce point de l'ordre du jour a été adopté à la CMR‑15 en veillant à ce que son libellé soit suffisamment souple pour examiner les modifications qu'il faudrait éventuellement apporter au Règlement des radiocommunications pour pouvoir mettre en œuvre le GADSS, compte tenu des services existants qui pourraient être affectés par ces éventuelles modifications. Plus particulièrement, il a été décidé dans la Résolution **426 (CMR-15)** d'inviter l'UIT-R à procéder aux études pertinentes, en tenant compte des renseignements fournis par l'OACI concernant les besoins des composantes de Terre et par satellite du GADSS.

Considérations générales

L'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) a élaboré un concept d'exploitation pour faciliter le développement futur du GADSS.

Le concept d'exploitation[[1]](#footnote-1) décrit en particulier les fonctions suivantes:

– Suivi des aéronefs.

• Utilise d'une manière générale les technologies existantes pour faciliter l'identification et la localisation en temps voulu des aéronefs.

• Assure une fonction de rapports automatiques toutes les 15 minutes ou moins.

• Le suivi des aéronefs peut être effectué par plusieurs systèmes différents pendant la durée d'un vol.

– Suivi autonome en cas de détresse.

• Méthode automatisée de signalisation de la position à des intervalles d'une minute ou moins en appui aux opérations de recherche et de sauvetage (SAR), déclenchée par des indications signalant un aéronef en situation de détresse qui risque d'avoir un accident.

• Le suivi en cas de détresse vise à déterminer l'emplacement d'un site d'accident potentiel dans un rayon de 6 milles nautiques (11,11 km).

– Localisation et récupération après accident.

• Vise à la fois à répondre au besoin immédiat de localiser et de sauver les éventuels survivants après un accident d'avion en utilisant des balises de localisation d'urgence et d'autres méthodes offrant une précision <1 mille marin (<1,85 km) et à collecter en temps voulu les composants et les données de l'aéronef qui faciliteront l'enquête sur l'accident.

– Procédures et gestion de l'information.

• Méthode de collecte des données et de notification des données de suivi des vols pour les opérations de recherche et de sauvetage et les centres de coordination des opérations de sauvetage.

Le concept d'exploitation fournit les lignes directrices pour l'élaboration de normes de l'OACI fondées sur les performances, décrivant les exigences techniques et opérationnelles spécifiques qu'un aéronef doit respecter. Il n'identifie pas les différents systèmes proposés pour contribuer au GADSS. L'OACI a l'intention d'utiliser des systèmes fonctionnant dans le cadre des attributions existantes conformément aux dispositions du RR, y compris des radiobalises de localisation des sinistres (appelées émetteurs de localisation d'urgence à l'OACI) fonctionnant dans la bande de fréquences 406-406,1 MHz[[2]](#footnote-2).

L'OACI a participé activement aux travaux menés par le Groupe de travail 5B de l'UIT-R pour élaborer le Rapport UIT-R M.2436 et le texte de la RPC. L'OACI et le Groupe de travail 5B de l'UIT-R ont tous deux conclu qu'il n'était pas nécessaire d'attribuer de nouvelles fréquences pour mettre en œuvre le GADSS. En effet, les exigences relatives au GADSS peuvent être satisfaites en utilisant des systèmes fonctionnant dans les bandes de fréquences existantes attribuées aux services aéronautiques et dans les bandes utilisées en cas de détresse (par exemple la bande 406-406,1 MHz) conformément aux dispositions de l'Article **5** du Règlement des radiocommunications.

En outre, l'OACI estime que:

1) les systèmes utilisés pour répondre aux besoins du GADSS ne devraient pas bénéficier d'une priorité supplémentaire par rapport à celle qui est accordée dans le RR au(x) service(s) de radiocommunication dans le cadre duquel(desquels) ces systèmes sont exploités; et

2) l'OACI ne soutient pas les modifications réglementaires qui nécessiteraient des mesures lors de futures CMR afin de mettre à jour ou de modifier les besoins du GADSS et/ou les systèmes disponibles pour satisfaire les besoins du GADSS.

Le concept du GADSS correspond à un «système de systèmes» comprenant divers équipements qui fonctionnent dans différentes bandes de fréquences attribuées à différents services, de la même façon que pour le système mondial de détresse et de sécurité en mer (SMDSM).

Dans le projet de Rapport de la RPC, trois méthodes sont proposées pour traiter le point 1.10 de l'ordre du jour. Puisqu'il n'est pas question de définir de nouvelles attributions, ces méthodes ne proposent pas de modifier l'Article **5** du Règlement des radiocommunications (RR).

Dans la Méthode A, il est proposé d'apporter des modifications à l'Article **30** du RR et d'ajouter un nouvel Article **34A** du RR pour faire entrer le GADSS dans le RR. Ce nouvel Article **34A** contient une disposition selon laquelle il convient de ne pas utiliser les systèmes du GADSS au titre du numéro **4.4** du RR.

Dans la Méthode B, il est proposé d'apporter d'autres modifications à l'Article **30** du RR, d'ajouter au RR un nouvel Article **34A** d'une teneur différente et d'établir une Résolution aux termes de laquelle des Recommandations UIT-R devront être élaborées pour énumérer les bandes de fréquences des systèmes contribuant au GADSS et indiquer leurs caractéristiques techniques et critères de protection. La Méthode B prévoit en outre que, pour ce qui est des fonctions du GADSS, seules les bandes de fréquences déjà attribuées à titre primaire et à des fins de sécurité devraient être utilisées.

Dans la Méthode C, il est proposé de n'apporter aucune modification.

Examen

Le projet d'IAP de la CITEL (Méthode A dans le projet de texte de la RPC) renferme plusieurs propositions visant à modifier le Règlement des radiocommunications pour faire entrer le GADSS, système pour les communications de détresse et de sécurité, dans le Chapitre **VII** – Communications de détresse et de sécurité.

La Méthode A consiste à introduire le GADSS dans l'Article 30, dans le cadre du Chapitre **VII**, et à définir un nouvel Article **34A**. Cette approche réglementaire s'appuie sur les articles existants relatifs au système mondial de détresse et de sécurité en mer (SMDSM). L'adjonction d'une disposition dans l'Article 30 permettrait d'établir un lien entre les exigences relatives au fonctionnement des systèmes de radiocommunication du GADSS, utilisés notamment à des fins de suivi des aéronefs, de suivi autonome en cas de détresse et de localisation et de récupération après accident, et l'OACI. De cette façon, les éléments pertinents du GADSS seront définis dans les différentes normes et pratiques recommandées (SARP) de l'OACI figurant dans les Annexes de la Convention relative à l'aviation civile. La Méthode A établit un cadre réglementaire simple pour le GADSS, en lui faisant une place dans le Règlement des radiocommunications de l'UIT et laisse à l'OACI la compétence pour définir les exigences de performance.

Dans la Méthode B, il est en outre proposé de faire figurer, dans le nouvel Article 34A, que les systèmes satisfaisant aux exigences de performance du GADSS sont autorisés à fonctionner dans le cadre de services de radiocommunication «appropriés» bénéficiant d'une attribution à titre primaire. Il est également question pour la CMR d'adopter une Résolution pour limiter le GADSS aux bandes de fréquences déjà utilisées à des fins de sécurité et demander que des Recommandations UIT-R soient élaborées concernant les bandes de fréquences, les caractéristiques techniques et les critères de protection des éléments du GADSS.

La Méthode B introduit une part d'ambiguïté dans le nouvel Article sur le GADSS en suggérant que les services de radiocommunication qui disposent des attributions «appropriées» dans l'Article **5** et sont déjà utilisés à des fins de sécurité peuvent être utilisés. Le concept de GADSS étant un «système de systèmes», il sera probablement composé de systèmes de Terre et de systèmes à satellites afin d'être fonctionnel. Par exemple, les répéteurs de localisation d'urgence (ELT) et les radiobalises de localisation des sinistres (RLS), qui sont actuellement utilisés par les secteurs maritime et aéronautique, fonctionnent dans le cadre d'attributions au service mobile par satellite. Ce type de systèmes pourrait à l'avenir être utilisé dans le GADSS pour lancer des alertes de détresse, même s'il ne fonctionne pas dans les bandes de fréquences traditionnellement utilisées à des fins de sécurité.

En outre, l'obligation prévue dans la Méthode B d'établir des Recommandations UIT-R sur les éléments du GADSS reviendrait à dupliquer les travaux entrepris par l'OACI pour normaliser les systèmes aéronautiques dans le cadre de ses normes et pratiques recommandées. Étant donné que l'OACI et l'UIT-R ont une relation de collaboration, un tel double emploi n'est pas nécessaire.

En résumé, la Méthode A satisfait au point 1.10 de l'ordre du jour en définissant le GADSS comme un système de détresse et de sécurité dans le Chapitre VII du Règlement des radiocommunications.

NOC IAP/11A10/1

ARTICLE 5

Attribution des bandes de fréquences

**Motifs:** Il n'est pas nécessaire d'attribuer de nouvelles fréquences pour le GADSS.

ARTICLE 30

Dispositions générales

Section I – Introduction

MOD IAP/11A10/2#50337

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).     (CMR-19)

**Motifs:** Identifier les articles et numéros précis associés au SMDSM, afin d'ajouter un article et des numéros supplémentaires relatifs au GADSS dans le cadre du Chapitre VII.

ADD IAP/11A10/3#50338

30.1A L'Article **34A** du présent Chapitre contient une description générale du système mondial de détresse et de sécurité aéronautique (GADSS), les exigences fonctionnelles étant décrites dans les Annexes de la Convention relative à l'aviation civile internationale, telle que modifiée.     (CMR‑19)

**Motifs:** Faire entrer le GADSS dans le Chapitre VII – Communications de détresse et de sécurité.

ADD IAP/11A10/4#50339

ARTICLE 34A

Système mondial de détresse et de sécurité aéronautique

**Motifs:** Proposer un nouvel article définissant le cadre réglementaire applicable au GADSS.

ADD IAP/11A10/5#50340

34A.1 Le système mondial de détresse et de sécurité aéronautique (GADSS) détermine les exigences de performance des systèmes de radiocommunication assurant des fonctions telles que le suivi des aéronefs, le suivi autonome en cas de détresse ainsi que la localisation et la récupération après accident.     (CMR-19)

**Motifs:** Énoncer le type de fonctions que le GADSS pourrait assurer.

ADD IAP/11A10/6#50341

34A.2 Le type de service(s) de radiocommunication que les systèmes contribuant au GADSS doivent utiliser dépend des exigences de telle ou telle fonction du GADSS. Les systèmes de radiocommunication contribuant au GADSS sont exploités conformément au Règlement des radiocommunications mais pas au titre des dispositions du numéro **4.4**. En outre, l'utilisation de tel ou tel système contribuant au GADSS n'établit, dans le Règlement des radiocommunications, aucune priorité ou protection supplémentaire pour le service de radiocommunication dans le cadre duquel ce système est exploité.     (CMR-19)

**Motifs:** Les services de radiocommunication que les systèmes contribuant au GADSS doivent utiliser devraient être exploités conformément au Tableau d'attribution des bandes de fréquences.

SUP IAP/11A10/7#50342

RÉSOLUTION 426 (CMR-15)

Études 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:** La Résolution **426** (CMR-15) n'est plus nécessaire.

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

1. Version 6.0. En 2017, la Commission de navigation aérienne de l'OACI est convenue d'utiliser la Version 6.0 pour guider la poursuite de l'élaboration de normes de l'OACI fondées sur la performance afin de faciliter la mise en œuvre du concept d'exploitation. [↑](#footnote-ref-1)
2. La bande de fréquences 406-406,1 MHz est déjà identifiée pour être utilisée par des radiobalises de localisation des sinistres, conformément au numéro **5.266** du RR. [↑](#footnote-ref-2)