|  |  |
| --- | --- |
| **Conférence mondiale des radiocommunications (CMR-19)Charm el-Cheikh, Égypte, 28 octobre – 22 novembre 2019** | **logo_F_** |
|  |  |
|  |  |
| **SÉANCE PLÉNIÈRE** | **Addendum 1 auDocument 28(Add.24)-F** |
|  | **30 septembre 2019** |
|  | **Original: chinois** |
|  |
| Chine (République populaire de) |
| Propositions pour les travaux de la conférence |
|  |
| Point 10 de l'ordre du jour |

10 recommander au Conseil des points à inscrire à l'ordre du jour de la CMR suivante et exposer ses vues sur l'ordre du jour préliminaire de la conférence ultérieure ainsi que sur des points éventuels à inscrire à l'ordre du jour de conférences futures, conformément à l'article 7 de la Convention,

L'Administration chinoise propose que les points ci-après soient inscrits à l'ordre du jour de la CMR‑23:

1) examiner les mesures réglementaires qui pourraient être prises pour permettre la modernisation du Système mondial de détresse et de sécurité en mer (SMDSM) et la mise en œuvre de la navigation électronique

2) examiner les dispositions réglementaires et les bandes de fréquences possibles pour les stations à bord de véhicules suborbitaux

La Chine appuie également l'inscription du point 2.3 (capteurs de météorologie spatiale), tel qu'il figure dans la Résolution **810 (CMR-15),** à l'ordre du jour préliminaire de la CMR-23.

S'agissant de la modification qu'il est proposé d'apporter au numéro **5.522B**, du RR, il est reconnu que la bande de fréquences 18,6-18,8 GHz est l'une des bandes qui est très utilisée à des fins scientifiques, en particulier pour les applications de météorologie. Un grand nombre d'instruments de télédétection passifs fonctionnent dans cette bande et il est prévu d'en exploiter davantage en vue de déploiements futurs, d'où l'importance vitale de faire en sorte que cette portion de spectre importante demeure exempte de brouillages. On constate que des brouillages sont causés depuis plusieurs années aux radiomètres hyperfréquences spatioportés dans la bande 18,6‑18,8 GHz et les opérateurs du SETS ont observé une tendance à la hausse de ces brouillages. La Chine considère qu'il convient de protéger le SETS (passive) existant et la modification du numéro **5.522B** du RR pour permettre l'utilisation de la bande 18,6‑18,8 GHz par les systèmes du SFS non OSG ayant un apogée inférieur à 20 000 km pourrait aggraver le problème des brouillages causés aux capteurs du SETS (passive) dans la bande 18,6‑18,8 GHz. En conséquence, la Chine est opposée à la proposition visant à inscrire cette question à l'ordre du jour de la CMR‑23.

MOD CHN/28A24A1/1

RÉSOLUTION 361 (CMR-19)

Examen des mesures réglementaires qui pourraient être prises pour permettre la modernisation
du Système mondial de détresse et de sécurité en mer
et la mise en oeuvre de la navigation électronique

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

considérant

*a)* qu'il est toujours nécessaire, dans le Système mondial de détresse et de sécurité en mer (SMDSM), à l'échelle mondiale, d'améliorer les communications en vue de renforcer les capacités maritimes;

*b)* que l'Organisation maritime internationale (OMI) envisage de moderniser le SMDSM;

*c)* que des systèmes de données maritimes évolués en ondes hectométriques/décamétriques/métriques et des systèmes de communication par satellite peuvent être utilisés pour transmettre des informations sur la sécurité maritime (MSI) ainsi que d'autres communications du SMDSM;

*d)* que l'OMI envisage d'intégrer dans le SMDSM d'autres fournisseurs de services par satellite aux niveaux mondial et régional;

*e)* que la CMR-19 aura commencé à prendre des mesures réglementaires en ce qui concerne la modernisation du SMDSM;

*Note rédactionnelle: le point e) du considérant sera modifié en fonction de la décision que prendra la CMR–19.*

*f)* que l'OMI est en train de mettre en oeuvre la navigation électronique, définie comme étant la collecte, l'intégration, l'échange, la présentation et l'analyse harmonisés de renseignements maritimes à bord et à terre par voie électronique, dans le but d'améliorer la navigation quai à quai et les services connexes à des fins de sécurité et de sûreté en mer et de protection du milieu marin;

*g)* que le développement de la navigation électronique peut avoir des incidences sur la modernisation du SMDSM;

*h)* que la communauté maritime procède actuellement à des études sur le Mode de mesure de la distance (Mode R) du système d'échange de données en ondes métriques (VDES) pour appuyer la navigation électronique, et qu'il se peut que certaines administrations maritimes mettent en œuvre des projets pilotes fondés sur le Mode R du système VDES,

notant

*a)* que la CMR-12 a examiné les Appendices **17** et **18**, afin d'améliorer l'efficacité et de mettre à disposition des bandes de fréquences pour les nouvelles techniques numériques;

*b)* que la CMR-12 a examiné les dispositions réglementaires et les attributions de fréquences destinées à être utilisées par les systèmes de sécurité maritimes pour les navires et les ports,

notant en outre

que la CMR-12, la CMR‑15 et la présente Conférence ont examiné l'Appendice **18**, afin d'améliorer l'efficacité et de mettre à disposition des bandes de fréquences pour les nouvelles techniques numériques,

reconnaissant

*a)* que les systèmes de communication maritime évolués peuvent contribuer à la mise en oeuvre de la modernisation du SMDSM et de la navigation électronique;

*b)* que les efforts déployés par l'OMI pour mettre en oeuvre la modernisation du SMDSM et la navigation électronique nécessitent peut-être un réexamen du Règlement des radiocommunications, afin de tenir compte des systèmes de communication maritime évolués;

*c)* que les liaisons radioélectriques en question, compte tenu de leur importance pour garantir la sécurité des transports maritimes et du commerce ainsi que la sécurité en mer, doivent résister aux brouillages;

*d)* que l'OMI a été saisie d'une demande de reconnaissance d'un système à satellites OSG existant en tant que nouveau prestataire de services par satellite du SMDSM, et qu'il faudra peut‑être envisager de prendre des mesures réglementaires en conséquence;

*e)* que la mise en œuvre du Mode R du système VDES pour appuyer la navigation électronique appellera peut-être des mesures réglementaires,

décide d'inviter la Conférence mondiale des radiocommunications de 2023

1 à examiner d'éventuelles mesures réglementaires, sur la base des études du Secteur des radiocommunications de l'UIT (UIT-R), et compte tenu des activités de l'OMI, ainsi que des informations et des exigences fournies par l'OMI, pour permettre la modernisation du SMDSM;

2 à examiner d'éventuelles mesures réglementaires, y compris des attributions de fréquences sur la base des études du Secteur des radiocommunications de l'UIT (UIT-R), en ce qui concerne le service mobile maritime et le service de radionavigation aéronautique, à l'appui de la navigation électronique;

3 à examiner d'éventuelles dispositions réglementaires, compte tenu des résultats des études de l'UIT-R visées dans la partie *invite l'UIT-R* ci-dessous, pour permettre l'intégration de systèmes à satellites additionnels dans le SMDSM,

invite l'UIT-R

à procéder à des études, en tenant compte des activités de l'OMI, en vue de déterminer les besoins de fréquences et les mesures réglementaires à prendre pour permettre la modernisation du SMDSM et la mise en oeuvre de la navigation électronique, y compris l'intégration de systèmes à satellites additionnels dans le SMDSM,

invite

1 l'OMI à participer activement aux études, en fournissant les informations et les exigences qui devraient être prises en compte dans les études de l'UIT-R;

2 l'Association internationale de signalisation maritime (AISM), l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), la Commission électrotechnique internationale (CEI), l'Organisation hydrographique internationale (OHI), l'Organisation internationale de normalisation (ISO) et l'Organisation météorologique mondiale (OMM) à contribuer à ces études,

charge le Secrétaire général

de porter la présente Résolution à l'attention de l'OMI et des autres organisations internationales et régionales concernées.

**Motifs:** Modifier la Résolution **361 (CMR-15)**, afin de proposer l'inscription à l'ordre du jour de la CMR-23 d'un point visant à mener des études pour permettre la modernisation du SMDSM, y compris l'intégration de systèmes à satellites additionnels dans le SMDSM, et la mise en œuvre de la navigation électronique.

|  |
| --- |
| ***Objet*:**Examiner les mesures réglementaires qui pourraient être prises pour permettre la modernisation du Système mondial de détresse et de sécurité en mer (SMDSM) et la mise en œuvre de la navigation électronique. |
| ***Origine*:Chine** |
| *Proposition*:Procéder à des études et proposer d'éventuelles mesures réglementaires, en tenant compte des activités de l'Organisation maritime internationale (OMI), en vue de déterminer les besoins à prendre en compte ou les mesures réglementaires à prendre pour permettre la modernisation du SMDSM, y compris l'intégration de systèmes à satellites additionnels dans le SMDSM, et la mise en œuvre de la navigation électronique. |
| *Contexte/motif*:L'OMI projette de poursuivre le plan de modernisation du SMDSM et la mise en œuvre de la navigation électronique pendant la période d'études 2020-2023.Parallèlement à la modernisation du SMDSM, l'OMI a été saisie d'une demande de la Chine visant à mettre en œuvre un système à satellites mobile additionnel dans le SMDSM. Si ce système à satellites mobile est reconnu pour être utilisé dans le SMDSM, l'UIT devra peut-être envisager de prendre des mesures réglementaires en conséquence.La Chine propose d'inscrire un nouveau point à l'ordre du jour de la CMR-23, afin d'envisager les mesures règlementaires qui pourraient être prises pour permettre la modernisation du SMDSM par l'OMI, y compris l'intégration de systèmes à satellites additionnels dans le SMDSM, ainsi que la mise en œuvre de la navigation électronique, compte tenu des activités menées par l'OMI.Certains pays et l'Association internationale de signalisation maritime (AISM) élaborent actuellement le Mode de mesure de la distance (Mode R), en vue de son utilisation dans les bandes d'ondes métriques attribuées aux services maritimes. Le Mode R est un système de radionavigation au sol destiné à fournir un système de secours en cas de perturbation temporaire du GNSS, à l'appui de la navigation électronique. |
| *Services de radiocommunication concernés*:Services mobile, fixe, de radioastronomie, de radiorepérage par satellite, mobile par satellite, de radionavigation aéronautique. |
| *Indication des difficultés éventuelles*:Les bandes proposées sont largement utilisées par les services de Terre et les services spatiaux à titre primaire avec égalité des droits. |
| *Études précédentes ou en cours sur la question*:La CMR-19 a commencé à prendre des mesures réglementaires en ce qui concerne la modernisation du SMDSM. |
| ***Études devant être réalisées par*:**GT 5B et GT 4C de l'UIT-R | ***Avec la participation de*:**Administrations et Membres du Secteur de l'UIT-R, OMI, AISM, IMSO |
| *Commissions d'études de l'UIT-R concernées:*Commissions d'études 4 et 5 et autres groupes. |
| *Répercussions au niveau des ressources de l'UIT, y compris incidences financières (voir le numéro 126 de la Convention):*Ce point proposé de l'ordre du jour sera étudié conformément aux procédures normales ainsi qu'au budget prévu de l'UIT-R. |
| ***Proposition régionale commune*:** Non | ***Proposition soumise par plusieurs pays*:** Non***Nombre de pays*:** |
| *Observations* |

ADD CHN/28A24A1/2

Projet de nouvelle Résolution [CHN-DRAFT NEW RESOLUTION [SUB-ORBITAL]] (CMR‑19)

Examen des dispositions réglementaires et des bandes de fréquences possibles pour les stations placées à bord de véhicules suborbitaux

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

considérant

*a)* que l'on pourrait considérer que la limite entre l'atmosphère terrestre et l'espace se trouve à 100 km au-dessus de la surface de la Terre;

*b)* que certains véhicules, y compris des aéronefs, peuvent voler à une altitude de plus de 100 km en empruntant des trajectoires suborbitales;

*c)* que d'autres véhicules peuvent également évoluer à une altitude de plus de 100 km et emprunter des trajectoires non orbitales;

*d)* qu'un vol suborbital peut être défini comme la trajectoire de vol intentionnelle d'un véhicule qui est censé atteindre la haute atmosphère en effectuant une partie de sa trajectoire de vol dans l'espace sans parcourir une orbite complète autour de la Terre avant de regagner la surface de la Terre;

*e)* que les véhicules suborbitaux peuvent accomplir différentes missions (par exemple déploiement d'un engin spatial, réalisation de recherches scientifiques ou transfert) avant de regagner la surface de la Terre sans effectuer une orbite complète autour de la Terre;

*f)* que les véhicules suborbitaux devraient partager l'espace aérien avec les aéronefs traditionnels en toute sécurité pendant leur montée en haute altitude et leur descente, y compris depuis l'espace;

*g)* que les stations placées à bord de véhicules suborbitaux peuvent utiliser des fréquences attribuées aux services spatiaux et aux services de Terre à des fins de télémesure, poursuite et commande (TT&C), de communications vocales/de données, de navigation, de surveillance et de sécurité des personnes et des biens,

reconnaissant

*a)* qu'il n'existe pas de délimitation juridique arrêtée au niveau international entre l'atmosphère terrestre et l'espace;

*b)* que les dispositions réglementaires actuelles applicables aux services de Terre et aux services spatiaux peuvent ne pas convenir pour la reconnaissance internationale de l'utilisation d'assignations de fréquences pertinentes par les stations placées à bord de véhicules suborbitaux,

notant

*a)* que le rapport UIT-R M.[SUBORBITAL VEHICLES] fournit des informations sur l'état actuel des connaissances concernant les radiocommunications pour les véhicules suborbitaux, et comprend notamment une description de la trajectoire du vol, des catégories de véhicules suborbitaux, des études techniques relatives aux systèmes d'avionique qui pourraient être utilisés par des véhicules suborbitaux et des attributions aux services pour ces systèmes;

*b)* que les dispositions du numéro **4.10** peuvent s'appliquer à certains aspects de ces opérations,

décide d'inviter la Conférence mondiale des radiocommunications de 2023

à prendre les mesures appropriées, compte tenu des résultats des études de l'UIT-R, concernant la mise en œuvre de stations placées à bord de véhicules suborbitaux,

décide d'inviter le Secteur des radiocommunications l'UIT

1 à étudier les besoins de spectre pour les communications entre les stations placées à bord de véhicules suborbitaux et les stations de Terre ainsi que les stations spatiales assurant, notamment, des fonctions de communication vocale/de données, de navigation, de surveillance, de télémesure, poursuite et télécommande (TT&C) et de sécurité des personnes et des biens;

2 à étudier les modifications qu'il convient d'apporter aux dispositions existantes pour tenir compte des stations placées à bord de véhicules suborbitaux;

3 à mener des études de partage et de compatibilité avec les services existants disposant d'attributions à titre primaire dans les mêmes bandes de fréquences ou dans les bandes de fréquences adjacentes, afin d'éviter que des brouillages préjudiciables soient causés, eu égard aux scénarios d'application des vols suborbitaux,

invite les administrations

à participer activement à ces études en soumettant des contributions à l'UIT-R,

charge le Secrétaire général

de porter la présente Résolution à l'attention du Comité des utilisations pacifiques de l'espace extra‑atmosphérique des Nations Unies (COPUOS) et de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) ainsi que des autres organisations internationales et régionales concernées.

**Motifs:** Dans cette nouvelle Résolution, il est proposé d'inscrire un point à l'ordre du jour de la CMR-23, afin de mener des études sur la conception et la mise en œuvre des stations placées à bord de véhicules suborbitaux.

|  |
| --- |
| ***Objet*:** Examiner les questions d'ordre opérationnel, technique et réglementaire relatives aux stations placées à bord de véhicules suborbitaux. |
| ***Origine*: Chine** |
| *Proposition*:Définir le statut d'une station placée à bord de véhicules suborbitaux.Procéder à des études pour déterminer les besoins de spectre pour les communications entre les stations placées à bord de véhicules suborbitaux et les stations de Terre ainsi que les stations spatiales assurant, notamment, des fonctions de communication vocale/de données, de navigation, de surveillance, de télémesure, poursuite et télécommande (TT&C) et de sécurité des personnes et des biens, etc.Procéder à des études pour établir une classification des services de radiocommunication concernés et identifier des bandes de fréquences pour les stations placées à bord de véhicules suborbitaux.Mener des études de partage et de compatibilité pour éviter que des brouillages préjudiciables soient causés entre les services de radiocommunication eu égard aux scénarios d'application des vols suborbitaux. |
| *Contexte/motif*:Étant donné que les techniques de lancement sont de plus en plus évoluées, que le taux de réussite des essais d'engins réutilisables en vue de vols commerciaux s'est sensiblement amélioré et qu'il existe des systèmes de transport dans l'espace innovants, les perspectives d'utilisation des vols suborbitaux sont de plus en plus nombreuses. Cependant, de nombreux aspects de cette question doivent encore être examinés, par exemple la définition, la ligne de démarcation entre l'atmosphère et l'espace, les modes de vol, le suivi et la commande, les assurances de sécurité, etc. Les radiocommunications jouent un rôle crucial durant chaque phase importante d'un vol suborbital.L'UIT-R a demandé que des études soient effectuées pour répondre aux besoins des applications de radiocommunication destinées aux stations placées à bord de véhicules suborbitaux, conformément à la Résolution **763** (**CMR-15**) (question 9.1.4).Il ressort des études de l'UIT-R qu'il pourrait être nécessaire d'aborder d'autres questions d'ordre opérationnel, technique et réglementaire, ce qui nécessitera de poursuivre les études, sur le statut des stations placées à bord de véhicules suborbitaux et le type d'applications, au moyen du mécanisme approprié, ainsi que sur les risques de brouillage à prendre en considération en ce qui concerne les systèmes de radiocommunication fonctionnant à bord d'un véhicule suborbital. |
| *Services de radiocommunication concernés*:Service d'exploitation spatiale, service de recherche spatiale, service mobile par satellite, service intersatellites, service mobile aéronautique, service mobile aéronautique par satellite, service de radionavigation par satellite. |
| *Indication des difficultés éventuelles*:Définition du statut d'une station placée à bord de véhicules suborbitaux.Études de partage et de compatibilité avec les services existants eu égard aux scénarios d'application des vols suborbitaux. |
| *Études précédentes ou en cours sur la question*:Le GT 5B de l' UIT-R, en sa qualité de groupe responsable de la question 9.1.4, a mené des études sur les questions relatives aux vols suborbitaux, aux véhicules suborbitaux et aux stations placées à bord de véhicules suborbitaux, etc., et a élaboré un avant-projet de nouveau Rapport UIT-R M.[Suborbital Vehicles], intitulé «Radiocommunications pour les véhicules suborbitaux», qui a été soumis à la réunion de septembre 2019 de la CE 5. Ce rapport présente différentes définitions relatives aux véhicules suborbitaux ainsi qu'une description d'un vol suborbital et traite du développement prévu, dans le cadre duquel il faudra peut-être que les stations de radiocommunication placées à bord de véhicules suborbitaux utilisent des fréquences attribuées aux services spatiaux et aux services de Terre pour les communications vocales/de données, la navigation, la surveillance, la télémesure, poursuite et télécommande (TT&C) et la sécurité des personnes et des biens. On trouve également dans ce Rapport une analyse du décalage Doppler et du bilan de liaison pour les systèmes aéronautiques actuels susceptibles d'être utilisés à bord de véhicules suborbitaux, et pendant les phases d'un vol suborbital, ainsi que les bandes de fréquences pour les radiocommunications à retenir, etc. |
| *Études devant être réalisées par*:Groupe de travail 5B de l'UIT-R | *Avec la participation de*:Comité des utilisations pacifiques de l'espace extra-atmosphérique des Nations Unies (COPUOS), Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) et autres organisations internationales et régionales concernées. |
| *Commissions d'études de l'UIT-R concernées*:CE4, CE5, CE7 |
| *Répercussions au niveau des ressources de l'UIT, y compris incidences financières (voir le numéro 126 de la Convention)*:Ce point proposé de l'ordre du jour sera étudié conformément aux procédures normales ainsi qu'au budget prévu de l'UIT-R  |
| *Proposition régionale commune*:Non | ***Proposition soumise par plusieurs pays*:**Non***Nombre de pays*:** |
| *Observations* |

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