|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| A close up of a sign  Description automatically generated | **Conferencia Mundial de Radiocomunicaciones (CMR-23)Dubái, 20 de noviembre - 15 de diciembre de 2023** |  |
|  |  |
|  |  |
| SESIÓN PLENARIA | **Addéndum 6 alDocumento 65-S** |
|  | **29 de septiembre de 2023** |
|  | **Original: inglés** |
|  |
| Propuestas Comunes Europeas |
| propuestas para los trabajos de la conferencia |
|  |
| Punto 1.6 del orden del día |

1.6 considerar, de conformidad con la Resolución **772 (CMR‑19)**, disposiciones reglamentarias destinadas a facilitar las radiocomunicaciones para vehículos suborbitales;

Introducción

Para abordar este punto del orden del día, el UIT-R realizó estudios con arreglo a la Resolución **772 (CMR-19)**. En dicha Resolución se invita, en particular, al UIT-R a estudiar las necesidades de espectro para las estaciones a bordo de vehículos suborbitales, las eventuales modificaciones del Reglamento de Radiocomunicaciones (RR), excluyendo nuevas atribuciones o cambios en las atribuciones existentes en el Artículo 5 del RR, y a determinar si es necesario conceder acceso a espectro adicional.

Propuestas

NOC EUR/65A6/1#1585

ARTÍCULOS

ADD EUR/65A6/2#1588

PROYECTO DE NUEVA RESOLUCIÓN [EUR-A16-SUB-Orbital-operations] (CMR-23)

Disposiciones reglamentarias para el funcionamiento
de las radiocomunicaciones en vehículos suborbitales

La Conferencia Mundial de Radiocomunicaciones (Dubái, 2023),

considerando

*a)* que los vehículos suborbitales operan a altitudes superiores a las de las aeronaves convencionales y de los globos sonda;

*b)* que los vehículos suborbitales transitarán por los niveles inferiores de la atmósfera, y que algunos de ellos comparten el espacio aéreo de las aeronaves convencionales;

*c)* que los vehículos suborbitales pueden llevar a cabo diversas misiones, como la investigación científica o el transporte;

*d)* que se prevé que las estaciones a bordo de vehículos suborbitales darán soporte todas o algunas de las aplicaciones siguientes; comunicaciones de voz/datos, navegación, vigilancia y seguimiento, telemedida y telemando (TT&C);

*e)* que los vehículos suborbitales, al transitar por los niveles inferiores de la atmósfera, deben integrarse de forma segura en los espacios aéreos utilizados por las aeronaves convencionales;

*f)* que algunas estaciones a bordo de vehículos suborbitales pueden tener que comunicarse con sistemas de gestión del tráfico aéreo y/o con instalaciones de control en tierra pertinentes;

*g)* que algunos sistemas o componentes de cohetes de lanzamiento de satélites pueden considerarse un vehículo suborbital;

*h)* que las estaciones a bordo de cohetes de lanzamiento o los sistemas de cohetes de lanzamiento al espacio lejano pueden funcionar en el servicio de operaciones espaciales sin tener que aplicar las disposiciones que figuran en la presente Resolución;

*i)* que los vehículos suborbitales que se desplazan a muy alta velocidad podrían generar una cubierta de plasma que puede llegar a envolver la totalidad o la mayor parte del vehículo y que podría repercutir en las comunicaciones,

observando

*a)* que el UIT-R ha preparado el Informe UIT-R M.2477 relativo a las radiocomunicaciones para vehículos suborbitales;

*b)* que las disposiciones del número **4.10** se pueden aplicar a ciertas operaciones de los vehículos suborbitales;

*c)* que la formulación de condiciones de coexistencia entre sistemas aeronáuticos normalizados por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) es competencia de la OACI;

*d)* que la OACI elabora, cuando procede, normas y prácticas recomendadas (SARP) sobre la coexistencia entre las aplicaciones aeronáuticas de la OACI,

*e)* que el Convenio sobre la responsabilidad internacional por daños causados por objetos espaciales (1972) podría aplicarse a los vehículos suborbitales,

reconociendo

*a)* que no existe un límite jurídico internacionalmente acordado entre la atmósfera de la Tierra y el dominio espacial, ni entre el espacio aéreo soberano y el espacio exterior;

*b)* que el Anexo 10 al Convenio de Aviación Civil Internacional contiene SARP para la seguridad de la radionavegación aeronáutica y los sistemas de radiocomunicaciones utilizados por la aviación civil internacional;

*c)* que, debido al incremento del desplazamiento de Doppler, las emisiones de las estaciones a bordo de vehículos suborbitales pueden afectar a los servicios que funcionan en la misma banda de frecuencias o en bandas de frecuencias adyacentes o próximas;

*d)* que, debido a la mayor altitud de los vehículos suborbitales en comparación con las aeronaves convencionales, las emisiones de las estaciones a bordo de los vehículos suborbitales pueden tener un impacto en las comunicaciones radioeléctricas en zonas más amplias que incluyan territorios adicionales y/o en las estaciones espaciales,

resuelve

1 que, a los efectos de la presente Resolución, los vehículos suborbitales no podrán convertirse en un satélite (véase número **1.179**);

2 que toda estación terrenal o estación terrena utilizada a bordo de un vehículo suborbital cuando ésta funcione a altitudes superiores a las utilizadas por las aeronaves convencionales y por los globos sonda, se considera que funciona en el mismo servicio en que dicha estación está clasificada cuando se utiliza en aeronaves convencionales siempre que se cumpla alguna de las siguientes condiciones:

2.1 la estación terrenal es necesaria a bordo de un vehículo suborbital para facilitar su instalación o integración segura en el espacio aéreo en el que se prestan servicios de tráfico aéreo, según decida la autoridad aeronáutica competente del Estado o Estados Miembros[[1]](#footnote-1)1;

2.2 la estación terrena móvil utilizada en un vehículo suborbital está vinculada a un sistema no OSG o a una red OSG del servicio móvil por satélite que tiene un acuerdo de coordinación adecuado con las administraciones interesadas y funciona de manera que se mantiene dentro de los límites de dicho acuerdo de coordinación, teniendo en cuenta los reconociendo c) y d);

2.3 la estación terrena es una estación terrena receptora del servicio de radionavegación por satélite o de radionavegación aeronáutica por satélite;

3 las estaciones identificadas en el *resuelve 2*:

3.1 funcionará de conformidad con las SARP de la OACI u otras normas aeronáuticas reconocidas internacionalmente existentes y adecuadas;

3.2 no afectarán negativamente a las aplicaciones existentes y futuras del mismo servicio y/o de otros servicios de radiocomunicaciones en las mismas bandas de frecuencias y en bandas de frecuencias adyacentes en mayor medida de lo que lo harían si estuvieran instaladas y funcionaran a bordo de una aeronave convencional;

4 que las estaciones terrenas y terrestres a bordo de un vehículo suborbital distintas de las identificadas en los *resuelve* 2.1, 2.2 y 2.3, cuando funcionen a altitudes superiores a las de las aeronaves convencionales y los globos sonda, no deberán reclamar protección ni causar interferencia perjudicial a ninguna estación que funcione en las mismas bandas de frecuencias o en bandas de frecuencias adyacentes,

encarga al Secretario General

que ponga esta Resolución en conocimiento de la OACI,

invita a la Organización de Aviación Civil Internacional

a tener en cuenta esta Resolución a lo largo de la elaboración de SARP para los sistemas de la OACI que puedan utilizar los vehículos suborbitales,

encarga al Director de la Oficina de Radiocomunicaciones

que informe a futuras Conferencias Mundiales de Radiocomunicaciones de toda dificultad o incoherencia detectada a la hora de aplicar esta Resolución.

SUP EUR/65A6/3#1589

RESOLUCIÓN 772 (CMR-19)

Examen de disposiciones reglamentarias para facilitar
la introducción de vehículos suborbitales

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

1. 1 Definido de acuerdo con el Convenio de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) y sus anexos. [↑](#footnote-ref-1)