|  |  |  |
| --- | --- | --- |
|  | **Conférence mondiale des radiocommunications (CMR-23)Dubaï, 20 novembre – 15 décembre 2023** |  |
|  |  |
|  |  |
| **SÉANCE PLÉNIÈRE** | **Document 76-F** |
|  | **18 octobre 2023** |
|  | **Original: anglais** |
|  |
| Australie/Nouvelle-Zélande/Samoa (État indépendant du)/Singapour (République de)/Thaïlande/Tonga (Royaume des)/Vanuatu (République de) |
| 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

Pour traiter ce point de l'ordre du jour, l'UIT-R a entrepris des études conformément à la Résolution **772 (CMR-19)**. En particulier, l'UIT-R est invité à étudier les besoins en matière de spectre et de réglementation pour les stations placées à bord de véhicules suborbitaux et 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

La présente proposition est fondée sur des éléments de la Méthode B du texte de la RPC concernant le point 1.6 de l'ordre du jour de la CMR-23 et ne fait pas état d'un besoin de spectre supplémentaire.

ADD AUS/NZL/SMO/SNG/THA/TON/VUT/76/1#1588

PROJET DE NOUVELLE RÉSOLUTION [A16] (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;

*b)* que des véhicules suborbitaux transitent 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 peuvent nécessiter tout ou partie des applications suivantes: communications vocales/de données, navigation, surveillance et télémesure, poursuite et télécommande (TT&C);

*e)* que les véhicules suborbitaux 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 ou les installations de commande au sol concernées, afin de permettre un transit en toute sécurité dans le même espace aérien que les aéronefs classiques;

*g)* que certains systèmes ou composants de fusées de lancement de satellites sur orbite peuvent être considérés comme des véhicules suborbitaux,

notant

*a)* que le Rapport UIT-R M.2477 décrit un vol suborbital comme étant 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;

*b)* que le Rapport UIT-R M.2477 décrit un véhicule suborbital comme étant un véhicule effectuant un vol suborbital,

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 aux 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;

*e)* que certains systèmes de lancement spatiaux fonctionnent déjà dans le cadre des attributions existantes au service d'exploitation spatiale;

*f)* que les stations placées à bord de véhicules suborbitaux peuvent utiliser des systèmes fonctionnant dans le cadre des services spatiaux ou de Terre;

*g)* que certains véhicules suborbitaux pourraient atteindre des altitudes pendant une brève période dans l'espace, sans avoir suffisamment d'énergie pour maintenir leur orbite,

décide

1 que les véhicules suborbitaux peuvent utiliser des stations de Terre (numéro **1.62**) et des stations terriennes (numéro **1.63**) pendant toutes les phases d'un vol;

2 que la classe de station des stations de Terre et des stations terriennes placées à bord des véhicules suborbitaux visés au point 1 du *décide* doit rester inchangée;

3 que les stations placées à bord de véhicules suborbitaux visés au point 1 du *décide* ne doivent pas causer des brouillages aux applications relatives aux aéronefs existantes du même service et d'autres services de radiocommunication dans les mêmes bandes de fréquences ou dans les bandes de fréquences adjacentes, ni demander à bénéficier d'une protection autre que celle qui s'applique actuellement vis-à-vis de ces applications;

4 qu'aux fins de la présente Résolution, un véhicule suborbital est un véhicule qui est censé atteindre la haute atmosphère et des altitudes supérieures aux aéronefs classiques pendant certaines phases de son vol, sans parcourir une orbite complète autour de la Terre;

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

6 que les stations placées à bord de véhicules suborbitaux sont censées fonctionner conformément aux normes et pratiques recommandées (SARP) de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) ou à d'autres normes aéronautiques reconnues au niveau international, lorsque de telles normes existent et sont appropriées,

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 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 AUS/NZL/SMO/SNG/THA/TON/VUT/76/2#1589

Résolution 772 (CMR-19)

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

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