|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| 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 | **Documento 76-S** |
|  | **18 de octubre de 2023** |
|  | **Original: inglés** |
|  |
| Australia/Nueva Zelandia/Samoa (Estado Independiente de)/Singapur (República de)/Tailandia/Tonga (Reino de)/Vanuatu (República de) |
| 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 tratar este punto del orden del día, el UIT-R realizó estudios con arreglo a la Resolución **72 (CMR-19)**. En particular, se invita al UIT-R a estudiar las necesidades de espectro y reglamentarias de las estaciones a bordo de vehículos suborbitales, toda modificación adecuada del Reglamento de Radiocomunicaciones (RR), excluidas las nuevas atribuciones o las modificaciones de las atribuciones existentes en el Artículo **5** del RR, y a determinar si se necesita acceder a espectro adicional.

Propuesta

Esta propuesta se basa en elementos del Método B del Informe de la RPC para el punto 1.6 del orden del día de la CMR-23 y determina que no es necesario acceder a espectro adicional.

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

PROYECTO DE NUEVA RESOLUCIÓN [A16] (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;

*b)* que los vehículos suborbitales transitan 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 puedan necesitar 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 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 con instalaciones de control en tierra pertinentes para garantizar la seguridad del tránsito por el mismo espacio aéreo que utilizan las aeronaves convencionales;

*g)* que algunos sistemas o componentes de cohetes de lanzamiento de satélites orbitales pueden considerarse como vehículos suborbitales,

observando

*a)* que en el Informe UIT-R M.2477 se describe un vuelo suborbital como el que realiza un vehículo cuyo objetivo es alcanzar capas superiores de la atmósfera durante una parte de su trayectoria de vuelo, que podría tener lugar en el espacio sin completar una órbita completa alrededor de la Tierra antes de regresar a su superficie;

*b)* que en el Informe UIT-R M.2477 se describe un vehículo suborbital como el vehículo que realiza vuelos 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,

*e)* que algunos sistemas de lanzamiento espacial pueden tener estaciones espaciales que ya funcionen como parte de atribuciones del servicio de operaciones espaciales existentes;

*f)* que las estaciones a bordo de vehículos suborbitales puedan utilizar sistemas que se utilicen en el marco de servicios de radiocomunicaciones espaciales o terrenales;

*g)* que algunos vehículos suborbitales podrían alcanzar altitudes durante un periodo de tiempo limitado en el espacio sin energía suficiente para mantener su órbita,

resuelve

1 que los vehículos suborbitales pueden utilizar estaciones terrenales (número **1.62**) y estaciones terrenas (número **1.63**) durante todas las fases del vuelo;

2 que las estaciones terrenales y las estaciones terrenas a bordo de vehículos suborbitales a las que se hace referencia en el *resuelve* 1 conservarán la clase de estación sin cambios;

3 que las estaciones a bordo de vehículos suborbitales a las que se hace referencia en el *resuelve* 1 no deberán causar interferencia a aplicaciones de aeronave existentes en el mismo servicio o en otros servicios de radiocomunicaciones en la misma banda de frecuencias y en bandas de frecuencias adyacentes ni deberán reclamar más protección de la que ya disfrutan contra las mismas;

4 que, para los fines de la presente Resolución, un vehículo suborbital es un vehículo diseñado para llegar a la atmósfera superior y a altitudes superiores a las de las aeronaves convencionales durante su vuelo sin completar una órbita alrededor de la Tierra;

5 que a los efectos de esta Resolución, un vehículo suborbital no tiene la capacidad de convertirse en un satélite (véase el número **1.179**);

6 que se prevé que las estaciones a bordo de vehículos suborbitales funcionen de conformidad con las SARP de la OACI o cualquier otra norma aeronáutica internacionalmente reconocida, si las hay y así procede,

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

RESOLUCIÓN 772 (CMR-19)

Examen de disposiciones reglamentarias para facilitar
la introducción de vehículos suborbitales

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