|  |  |  |
| --- | --- | --- |
|  | **Conférence mondiale des radiocommunications (CMR-23)Dubaï, 20 novembre – 15 décembre 2023** |  |
|  |  |
|  |  |
| **SÉANCE PLÉNIÈRE** | **Addendum 6 auDocument 148-F** |
|  | **30 octobre 2023** |
|  | **Original: anglais** |
|  |
| Iran (République islamique d') |
| 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

Les stations de radiocommunication placées à bord de véhicules suborbitaux sont censées fonctionner dans les bandes de fréquences actuellement attribuées à certains services de radiocommunication de Terre et spatiaux, sans que l'environnement de brouillage avec les applications existantes du même service ou avec d'autres services de radiocommunication dans la bande et dans les bandes de fréquences adjacentes s'en trouve modifié.

Il n'est pas prévu de définir une nouvelle catégorie de station dans le Règlement des radiocommunications (RR), de sorte qu'une station placée à bord d'un véhicule suborbital devrait être conforme à la définition d'une *station de Terre,* donnée au numéro **1.62** du RR, d'une *station terrienne,* donnée au numéro **1.63** du RR, et d'une *station spatiale,* donnée au numéro **1.64** du RR.

Étant donné que le véhicule suborbital peut être situé physiquement dans la partie principale de l'atmosphère terrestre ou, pendant une courte période, dans l'espace, les définitions pourraient conduire à des incohérences dans l'application des dispositions réglementaires applicables aux stations placées à bord du véhicule suborbital qui sont destinées à fonctionner comme des stations de Terre ou des stations terriennes – elles ne sont en effet pas appelés à rester longtemps dans l'espace – puisque les stations de Terre et les stations terriennes devraient rester dans la partie principale de l'atmosphère terrestre pour être conformes à ces définitions.

L'un des points de vue qui ressort de l'étude consiste à considérer que le numéro **1.64** du RR sert de base à la classification d'une station placée à bord d'un véhicule suborbital. Les véhicules suborbitaux sont exploités dans l'espace, sans nuire aux services utilisant en partage la même bande de fréquences ou exploités dans la bande adjacente.

Un autre point de vue consiste à considérer que les stations de Terre et les stations terriennes des véhicules suborbitaux conservent le statut de station de Terre ou de station terrienne pendant toute la durée du vol. Une *station de Terre* est définie comme une «station assurant une *radiocommunication de Terre*», et par *radiocommunication de Terre* (numéro **1.7** du RR), on entend «toute radiocommunication autre que les *radiocommunications spatiales* ou la *radioastronomie*». Conformément au numéro **1.61** du RR, chaque station est classée d'après le service auquel elle participe d'une façon permanente ou temporaire.

Conformément à la description qui existe actuellement pour les véhicules suborbitaux, ces véhicules sont destinés à effectuer une partie de leur vol dans l'espace aérien non réservé. Par conséquent, les dispositions du numéro **4.10** du RR peuvent s'appliquer à certains aspects des opérations des véhicules suborbitaux.

Bien que trois méthodes aient été proposées jusqu'à maintenant pour traiter ce point de l'ordre du jour, la Méthode B et les différentes approches qui lui sont associées ne devaient pas être prises en compte à ce stade, tant que tous les problèmes et toutes les difficultés, incohérences et ambiguïtés n'ont pas été dûment traités et qu'il n'y a pas été pleinement remédié.

Discussions

La terminologie employée pour ce point de l'ordre du jour, à savoir «véhicule suborbital», manque de clarté et n'est définie nulle part. À ce stade, il est difficile de savoir si ce «véhicule suborbital» devrait être considéré comme un service de Terre ou un service spatial, étant donné que la procédure réglementaire applicable à chacun de ces deux types de services est différente, de par sa nature et sur le plan de son application. De plus, s'il est défini comme un «service spatial», il faudra alors également indiquer quelles seraient les conséquences s'il était désigné pour le sens de transmission «espace‑espace», ce qui risque de prêter à confusion avec le service inter-satellites. De sérieuses préoccupations ont été exprimées en ce qui concerne la Méthode B et les approches qui lui sont associées, en particulier l'Approche A, et le texte réglementaire connexe figurant dans la résolution, qui sont ambigus, inapplicables et vagues, et devront dès lors être clarifiés ultérieurement.

Trois méthodes sont proposées pour traiter ce point de l'ordre du jour.

Propositions

L'Administration de la République islamique d'Iran appuie la Méthode A pour les motifs exposés dans la partie «Discussions», et parce que la Méthode B est assortie de quatre approches qui comportent des ambigüités et des incohérences:

1 Les stations de radiocommunication placées à bord de véhicules suborbitaux sont censées fonctionner dans les bandes de fréquences actuellement attribuées à certains services de radiocommunication de Terre et spatiale, et ne doivent pas modifier l'environnement de brouillage avec les applications existantes du même service ou avec d'autres services de radiocommunication dans la bande et dans les bandes de fréquences adjacentes. Étant donné que le véhicule suborbital peut être situé physiquement dans la partie principale de l'atmosphère terrestre ou, pendant une courte période, au-delà de la partie principale de l'atmosphère terrestre, les définitions pourraient conduire à des incohérences dans l'application des dispositions réglementaires applicables aux stations placées à bord du véhicule suborbital qui sont destinées à fonctionner comme des stations de Terre ou des stations terriennes – dans le cas où elles restent pendant un certain temps dans l'espace – puisque les stations de Terre et les stations terriennes devraient rester dans la partie principale de l'atmosphère terrestre pour être conformes à ces définitions. Par conséquent, il ne devrait pas être prévu de définir une nouvelle catégorie de station dans le RR, de sorte que la station placée à bord d'un véhicule suborbital devrait être conforme à la définition d'une *station de Terre,* donnée au numéro **1.62** du RR, d'une *station terrienne,* donnée au numéro **1.63** du RR, et d'une *station spatiale,* donnée au numéro **1.64** du RR.

2 Il devrait être précisé clairement dans la variante choisie s'il faut considérer que le numéro **1.64** du RR sert de base à la classification d'une station placée à bord d'un véhicule suborbital censé atteindre l'espace, étant donné que, conformément à la définition donnée au numéro **1.64** du RR, les stations placées à bord d'un véhicule suborbital doivent être considérées comme des «stations spatiales» lorsque l'objet exploité «est destiné à aller, ou est allé, au-delà de la partie principale de l'atmosphère terrestre». Ces stations doivent utiliser l'attribution appropriée aux services spatiaux. Cependant, l'attribution aux services spatiaux pertinents ou les sens de transmission pertinents des services spatiaux à utiliser pour les véhicules suborbitaux n'existent pas toujours dans le Tableau d'attribution des bandes de fréquences actuel. En pareil cas, une solution pourrait consister à indiquer dans le Tableau d'attribution des bandes de fréquences les services spatiaux pertinents ou les sens de transmission pertinents des services spatiaux concernés. Toutefois, le point 2 du *décide* de la Résolution **772 (CMR-19)** dispose ce qui suit: «à l'exclusion de nouvelles attributions ou de modifications des attributions existantes figurant dans l'Article **5**». En conséquence, une station terrienne ou une station de Terre placée à bord d'un véhicule suborbital fonctionnant au-delà de la partie principale de l'atmosphère terrestre ne pourrait alors être utilisée qu'au titre du numéro **4.4** du RR. Étant donné que l'application du numéro **4.4** du RR n'est pas suffisante pour les stations terriennes ou les stations de Terre destinées à garantir la sécurité d'exploitation dans l'espace, les radiocommunications nécessitant l'application du numéro **4.10** du RR pour les applications aéronautiques devraient continuer de relever du même service que celui dans lequel la station de Terre ou la station terrienne est classée de la même façon qu'un aéronef classique.

3 Il devrait être précisé clairement dans la variante choisie s'il faut indiquer expressément ou non que les stations de Terre et les stations terriennes seraient exploitées dans l'espace ou tireraient parti de la souplesse qu'offre l'absence de délimitation claire entre l'atmosphère et l'espace. Cependant, cette souplesse ne pourrait être envisagée que pour les stations de Terre ou les stations terriennes appelées à prendre en charge ou à intégrer en toute sécurité un véhicule suborbital dans l'espace aérien, dans lequel des services de trafic aérien sont fournis, et doit être décidée par l'autorité de l'aviation compétente de l'État Membre ou des États Membres.

4 En outre, il est nécessaire d'examiner la classification des stations dans le contexte de toutes les définitions de l'Article **1** du RR, en ce sens que les stations de Terre et les stations terriennes des véhicules suborbitaux conservent le statut de station de Terre ou de station terrienne pendant toute la durée du vol, lorsque le but des radiocommunications demeure inchangé. Une *station de Terre* est définie comme une «station assurant une radiocommunication de Terre» et par *radiocommunication de Terre* (numéro **1.7** du RR), on entend «toute radiocommunication autre que les radiocommunications spatiales ou la radioastronomie». Conformément au numéro **1.61** du RR, chaque station est classée d'après le service auquel elle participe d'une façon permanente ou temporaire. Bien que le véhicule suborbital soit situé physiquement au‑delà de l'atmosphère terrestre pendant une courte période, l'emplacement physique du véhicule suborbital à bord duquel se trouvent les stations ne modifie pas la nécessité, ou le but de l'utilisation, de telle ou telle application de radiocommunication.

NOC IRN/148A6/1#1585

ARTICLES

NOC IRN/148A6/2#1586

APPENDICES

SUP IRN/148A6/3#1589

Résolution 772 (CMR-19)

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

Autre proposition

L'Administration de la République islamique d'Iran peut prendre en considération l'une quelconque des variantes dont il est fait mention dans la Méthode B et pour laquelle un consensus a été trouvé, à condition que les points ambigus et flous soient pleinement résolus et intégrés en conséquence dans la résolution de la CMR-23 associée.

De plus, afin de protéger dûment et convenablement les services existants et leur développement futur, les points du *décide* ci-après doivent être ajoutés à la résolution correspondante pour le point 1.6 de l'ordre du jour.

ADD IRN/148A6/4#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 sont exploités dans 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 sont appelées à fournir 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;

La Variante A appuie le point du *considérant* ci-dessous:

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

*h)* que les stations placées à bord de systèmes de fusées de lancement de satellites sur orbite ou de fusées de lancement dans l'espace lointain peuvent être exploitées dans le cadre du service d'exploitation spatiale sans avoir à appliquer les dispositions de la présente Résolution;

*i)* que les véhicules suborbitaux évoluant à très grande vitesse pourraient générer une gaine de plasma qui entoure parfois tout le véhicule ou une grande partie de celui-ci, ce qui risque d'avoir des incidences sur les communications,

**La Variante C appuie le point du *considérant* ci-dessous:**

*g)* que certains systèmes ou composants de fusées de lancement de satellites sur orbite peuvent être considérés comme des véhicules suborbitaux, qui fonctionnent pendant certaines périodes au-dessus de l'atmosphère,

**La Variante D appuie le point du *considérant* ci-dessous:**

*g)* que les véhicules suborbitaux évoluant à très grande vitesse pourraient générer une gaine de plasma qui entoure parfois tout le véhicule ou une grande partie de celui-ci, ce qui risque d'avoir des incidences sur les communications,

notant

*a)* que le Rapport UIT-R M.2477 fournit des informations sur 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 les véhicules suborbitaux et des attributions aux services pour ces systèmes;

*b)* que les dispositions du numéro **4.10** peuvent s'appliquer à certaines opérations des véhicules suborbitaux;

*c)* que l'élaboration de conditions de coexistence entre les systèmes aéronautiques normalisés de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) relève de la responsabilité de l'OACI;

*d)* que l'OACI élabore, dans certains cas, des normes et pratiques recommandées (SARP) pour tenir compte de la coexistence entre les applications aéronautiques de l'OACI,

**Les Variantes B, C et D appuient l'ajout des points du *notant* ci-dessous:**

*e)* 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;

*f)* 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,

**Les Variantes B, C et D appuient les points du *reconnaissant* ci-dessous:**

*e)* que certains systèmes de lancement spatiaux peuvent être dotés de stations spatiales fonctionnant 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

Note: adjonction des points 1 à 5 du *décide*

1 que les assignations relatives aux véhicules suborbitaux ne doivent pas causer de brouillage inacceptable aux assignations relatives aux services existants et à leur développement futur, ni demander à bénéficier d'une protection vis-à-vis de ces dernières;

2 qu'en application du point 1 du *décide* ci-dessus, l'administration notificatrice du véhicule suborbital, au moment de soumettre les renseignements/éléments de données au titre de l'Appendice **4**, doit également présenter un engagement ferme, objectif, mesurable et applicable attestant qu'elle s'emploiera, au cas où des brouillages inacceptables seraient signalés, à faire cesser immédiatement les brouillages ou les ramener à un niveau acceptable; cet engagement doit être objectif, mesurable et applicable;

3 que, dans le cas où aucune mesure ne serait prise en application du point 2 du *décide* ci‑dessus, le Bureau enverra un rappel et demandera à cette administration de se conformer aux exigences visées au point 2 du *décide* ci-dessus;

4 que, si les brouillages persistent 30 jours après la date d'envoi du rappel susmentionné, le Bureau soumettra l'affaire à la réunion suivante du RRB, pour que celui-ci l'examine et supprime éventuellement la fiche de notification de la base de données du Bureau, et en informe l'administration notificatrice en conséquence;

5 que la conformité à la présente Résolution ne dégage aucunement, de quelque manière que ce soit, la ou les administration(s) notificatrice(s) de l'obligation de ne causer aucun brouillage inacceptable aux services existants, ni de ne pas demander à bénéficier d'une protection vis-à-vis de ces services, comme indiqué dans la Résolution,

Variante A:

1 que les stations installées à bord d'un véhicule suborbital ne pourront fonctionner qu'autour de la Terre, sans avoir la capacité ni l'intention de devenir une station placée à bord d'un satellite (voir le numéro **1.179**);

2 que les stations de Terre et les stations terriennes nécessaires à bord d'un véhicule suborbital pour prendre en charge ou intégrer celui-ci en toute sécurité dans l'espace aérien où des services de trafic aérien sont assurés, conformément à la décision de l'autorité de l'aviation compétente de l'État Membre ou des États Membres[[1]](#footnote-1)1:

2.1 sont autorisées à fonctionner dans le même service que celui dont elles relèvent lorsqu'elles sont utilisées dans des aéronefs classiques;

2.2 doivent être exploitées, en ce qui concerne les bandes de fréquences identifiées dans la Convention relative à l'aviation civile internationale et ses annexes, qui contiennent des normes et pratiques recommandées, conformément aux normes aéronautiques internationales reconnues pertinentes;

2.3 ne doivent pas avoir plus d'incidences sur les applications existantes ou futures du même service ou d'autres services de radiocommunication dans les mêmes bandes de fréquences et dans les bandes de fréquences adjacentes qu'elles n'en auraient si ces mêmes stations étaient placées à bord d'un aéronef classique;

3 que les administrations autorisant l'exploitation de chaque station placée à bord des véhicules suborbitaux visés au point 2 du *décide* doivent étudier la coexistence entre ces stations de Terre ou ces stations terriennes, et d'autres applications, compte tenu des points *c)* et *d)* du *considérant*;

4 que les stations de Terre et les stations terriennes placées à bord d'un véhicule suborbital autre que ceux visés au point 2 du *décide* ne doivent pas demander de protection vis-à-vis d'une station fonctionnant dans les mêmes bandes de fréquences et dans les bandes de fréquences adjacentes, ni causer de brouillages préjudiciables à une telle station, sauf s'il existe un accord entre les administrations concernées, compte tenu des points *c)* et *d)* du *considérant*,

Variante B:

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 supplémentaires aux applications 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 supplémentaire vis-à-vis de ces applications,

**Motifs:** Ces dispositions permettront de préciser que les stations placées à bord de véhicules suborbitaux peuvent être des stations de Terre (numéro **1.62** du RR) et des stations terriennes (numéro **1.63** du RR) et peuvent être utilisées pendant toutes les phases d'un vol, dans le cadre de leurs attributions au service correspondant. Les stations ne doivent pas imposer de nouvelles contraintes aux applications du même service et d'autres services de radiocommunication bénéficiant d'attributions à titre primaire.

Variante C:

1 qu'aux fins de la présente Résolution, un véhicule suborbital est un véhicule qui est censé atteindre la haute atmosphère et peut atteindre l'espace pendant certaines phases de son vol, sans parcourir une orbite complète autour de la Terre;

*Il a été indiqué que la formulation employée dans les points suivants du décide n'est pas compatible avec l'intention des mesures/de l'exploitation contraignantes qui sont traitées dans le dispositif de toute résolution. Par conséquent, le libellé employé doit être réexaminé et aligné sur l'intention et les objectifs.*

2 que les stations placées à bord de véhicules suborbitaux peuvent fonctionner pendant toutes les phases d'un vol dans le service mobile aéronautique (y compris dans le service mobile aéronautique (R)), le service mobile par satellite (y compris le service mobile aéronautique (R) par satellite) ou le service de radionavigation par satellite;

3 que les stations placées à bord de véhicules suborbitaux, lorsqu'elles fonctionnent dans le service mobile aéronautique (y compris dans le service mobile aéronautique (R)), sont soumises aux mêmes conditions techniques et réglementaires que celles relatives aux stations d'aéronef fonctionnant dans les bandes de fréquences applicables et ne doivent pas causer plus de brouillages que les stations d'aéronef classiques;

4 que les stations placées à bord de véhicules suborbitaux, lorsqu'elles fonctionnent dans le service mobile par satellite (y compris le service mobile aéronautique (R) par satellite) ou dans le service de radionavigation par satellite, sont soumises aux mêmes conditions techniques et réglementaires que celles relatives aux stations terriennes fonctionnant dans les bandes de fréquences applicables et ne doivent pas causer plus de brouillages que les stations terriennes classiques,

**Motifs:** Ces dispositions permettront de préciser que les stations placées à bord de véhicules suborbitaux peuvent être des stations de Terre (numéro **1.62** du RR) et des stations terriennes (numéro **1.63** du RR) et peuvent être utilisées pendant toutes les phases d'un vol, dans le cadre de certains services indiqués dans la Résolution. Les stations ne doivent pas imposer de nouvelles contraintes aux applications du même service et d'autres services de radiocommunication.

**Variante D:**

1 que, pour les besoins des radiocommunications, un vol suborbital est défini comme étant la trajectoire de vol intentionnelle d'un véhicule qui est censé atteindre ou dépasser la haute atmosphère en effectuant une partie de sa trajectoire de vol dans l'espace sans parcourir une orbite complète (voir le numéro **1.184**) autour de la Terre avant de regagner la surface de la Terre, et un véhicule suborbital est un véhicule effectuant un vol suborbital;

2 que les stations placées à bord de véhicules suborbitaux devraient être considérées comme des stations terriennes ou des stations d'aéronef et peuvent fonctionner dans le cadre du SMA(R), du SMS, du SRNS et d'autres services éventuels, et que le numéro **4.4** s'appliquera lorsque les stations placées à bord de véhicules suborbitaux dans les services ci-dessus fonctionnent au-delà de la partie principale de l'atmosphère;

3 que les stations placées à bord de véhicules suborbitaux, lorsqu'elles fonctionnent dans le service mobile aéronautique (R), sont soumises aux mêmes conditions techniques et réglementaires que celles relatives aux stations d'aéronef fonctionnant dans les bandes de fréquences applicables et ne doivent pas causer plus de brouillages que les stations d'aéronef classiques;

4 que les stations placées à bord de véhicules suborbitaux, lorsqu'elles fonctionnent dans le service mobile par satellite ou le service de radionavigation par satellite, sont soumises aux mêmes conditions techniques et réglementaires que celles relatives aux stations terriennes fonctionnant dans les bandes de fréquences applicables et ne doivent pas causer plus de brouillages que les stations terriennes classiques,

**Motifs:** Ces dispositions visent à préciser que les stations placées à bord de véhicules suborbitaux peuvent être des stations de Terre (numéro **1.62** du RR) et des stations terriennes (numéro **1.63** du RR) et que le service mobile (R) aéronautique, le service mobile par satellite et le service de radionavigation par satellite peuvent être utilisés. Conformément au Règlement des radiocommunications en vigueur, les stations placées à bord de véhicules suborbitaux devront peut‑être être exploitées conformément au numéro **4.4** du RR lorsqu'elles sont dans l'espace et aucune étude de partage et de compatibilité pertinente n'a été menée à ce stade en cas d'exploitation dans l'espace. De plus, les stations ne doivent pas imposer de nouvelles contraintes aux applications du même service et aux autres services de radiocommunication.

Note – Les autres éléments sont communs à toutes les variantes:

charge le Secrétaire général

de porter la présente Résolution à l'attention de l'OACI,

*Il a été indiqué que tous les problèmes et toutes les difficultés et incohérences mentionnés ci-dessus devaient être complètement résolus au préalable.*

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.

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

1. 1 Défini(s) selon la Convention de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) et ses annexes. [↑](#footnote-ref-1)