



ASSEMBLÉE — 41^e SESSION

COMMISSION TECHNIQUE

Point 30 : Sécurité de l'aviation et politique de la navigation aérienne

30.3 Résultats pertinents émanant du volet Sécurité de la Conférence de haut niveau sur la COVID-19

APPUI DE L'AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE DE LA COLOMBIE À LA POSITION DE L'OACI SUR LES QUESTIONS CONNEXES À EXAMINER PAR LA CONFÉRENCE MONDIALE DES RADIOCOMMUNICATIONS (2023) (CMR-23) DE L'UNION INTERNATIONALE DES TÉLÉCOMMUNICATIONS (UIT)

[Note présentée par la Colombie et appuyée par l'Argentine, la Bolivie, le Brésil, le Chili, l'Équateur, le Guyana, le Panama, le Paraguay, le Pérou, la République dominicaine, l'Uruguay et le Venezuela (République bolivarienne du)]

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

La présente note de travail exprime, pour examen par l'Assemblée, l'appui de l'Autorité de l'aviation civile de la Colombie, en tant qu'État, en collaboration avec les organismes de gestion des radiofréquences, à la position de l'OACI sur des questions cruciales pour l'utilisation et la gestion de questions liées au spectre de radiofréquences et leur incidence directe sur la sécurité et la navigation aérienne qui sont inscrites à l'ordre du jour de la vingt-troisième Conférence mondiale des radiocommunications (2023) (CMR-23) de l'Union internationale des télécommunications (UIT).

Suite à donner : L'Assemblée est invitée à :

- a) proposer aux États de la région SAM de procéder, en collaboration avec leurs autorités nationales responsables du spectre, à l'évaluation de la proposition visant à protéger le spectre des fréquences radio attribué au service aéronautique, figurant dans l'Appui à la position de l'OACI, afin que la Commission interaméricaine des télécommunications (CITEL) ou les réunions régionales du secteur des radiocommunications de l'UIT (UIT-R) puissent participer autant que possible aux activités régionales de l'UIT-R, par l'intermédiaire des représentants de l'administration de l'aviation civile et des experts de l'aviation intégrés dans leurs délégations nationales ;
- b) proposer aux États de la région SAM d'approuver la position de l'OACI pour la CMR-23, présentée dans l'appendice, afin d'éviter toute conséquence non voulue pour les systèmes ou les services aéronautiques dans le monde.

¹ Version espagnole fournie par la Colombie.

<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note de travail se rapporte aux objectifs stratégiques <i>Sécurité</i> , et <i>Capacité et efficacité de la navigation aérienne</i> .
<i>Incidences financières :</i>	Aucune ressource supplémentaire n'est nécessaire.
<i>Références :</i>	<i>Annexe 10 — Télécommunications aéronautiques, volume II, Procédures de télécommunication, y compris celles qui ont le caractère de procédures pour les services de navigation aérienne, et volume V — Emploi du spectre des radiofréquences aéronautiques</i> <i>Manuel relatif aux besoins de l'aviation civile en matière de spectre radioélectrique, volume I</i> <i>Doc 9718, Manuel relatif aux besoins de l'aviation civile en matière de spectre radioélectrique</i> <i>RAC 210, Règlement aéronautique de la Colombie</i>

1. INTRODUCTION

1.1 Le spectre radio est une ressource naturelle limitée qui englobe toutes les ondes électromagnétiques dont la fréquence d'onde est par convention inférieure à 3 000 GHz. Il est la propriété exclusive des États, et de ce fait, il s'agit d'un bien public inaliénable et imprescriptible dont la gestion, l'administration, la supervision et le contrôle reviennent à chaque nation. Il est internationalement reconnu que les services radio aéronautiques sont les principaux utilisateurs du spectre radioélectrique, sans lequel les exploitants d'aéronefs ne pourraient pas répondre à la demande internationale pour des vols sûrs, efficaces et rentables. En Colombie, conformément à la Loi 1341/2009 portant définition des principes et des concepts de la société de l'information et organisation des technologies de l'information et de la communication (TIC), le Ministère des technologies de l'information et de la communication a créé une Agence nationale du spectre, et la gestion, la planification, l'attribution et la supervision des radiofréquences sont assurées au sein du Cadre national d'attribution des fréquences, permettant ainsi aux divers services de radiocommunication de travailler dans les bandes de fréquence précédemment attribuées individuellement à chaque service, l'objectif étant désormais d'assurer leur opérativité, de réduire au minimum la probabilité d'interférences néfastes et d'assurer la coexistence de services de télécommunication dans la même bande de fréquences, le cas échéant. L'Autorité de l'aviation civile de la Colombie a activement participé à plusieurs ateliers régionaux sur le spectre de radiofréquences organisés par l'OACI, surtout au cours de l'année 2021, et partagé les informations relatives à la protection du spectre de radiofréquences pour les services de navigation aérienne en collaboration avec les institutions nationales susmentionnées dans le cadre de discussions d'experts sur la possibilité de fournir le spectre dans la bande de fréquences 5G.

2. ANALYSE

2.1 S'agissant de l'emplacement des services de CNS des services aéronautiques dans le spectre utilisé par l'aviation civile qui sont répartis sur le spectre de fréquences des bandes LF 5, MF 6, HF 7, VHF 8, UHF 9, SHF 10 et EHF 11, le service fixe par satellite qui peut comprendre les liaisons de connexion vers d'autres services de radiocommunication spatiale se distingue, et une attention particulière est accordée aux bandes de liaison descendante, au service aéronautique mobile entre les stations aéronautiques et les stations d'aéronef, principalement sur les bandes adjacentes à la bande du radioaltimètre embarqué, ou entre des stations d'aéronef qui peuvent comprendre les stations de navire ou des dispositifs de sauvetage tels que les radiobalises de localisation des sinistres qui fonctionnent sur des fréquences de détresse ou d'urgence désignées, au service mobile aéronautique réservé aux communications aéronautiques relatives à la sécurité et la régularité des vols, principalement le long des routes nationales ou internationales de l'aviation civile, et au service mobile aéronautique par satellite dans lequel les stations terrestres mobiles sont à bord des aéronefs.

2.2 Les principales menaces qui pèsent sur l'aviation, dans le cas où les objectifs de l'OACI en matière de spectre n'étaient pas réalisés de manière satisfaisante, comprennent la probabilité de brouillage nuisible des systèmes essentiels de radionavigation et des radiocommunications aéronautiques. Une situation qui peut avoir de multiples conséquences et une incidence directe et grave sur la sécurité et l'efficacité des vols. Il faut impérativement une planification et un engagement à long terme si l'on veut répondre aux futurs besoins de l'aviation en matière de spectre de fréquences. Dans le but de faire face à titre préventif aux pressions croissantes exercées par les autres secteurs d'activité qui dépendent du spectre de fréquences, il est nécessaire de s'impliquer activement dans les organes chargés de la préparation de la CMR-23. La position de l'OACI vise à protéger le spectre aéronautique pour tous les systèmes de radiocommunication et de radionavigation utilisés par les installations au sol et à bord des aéronefs.

3. CONCLUSION

3.1 Les menaces importantes qui pèsent sur l'aviation, dans le cas où les objectifs de l'OACI en matière de spectre n'étaient pas réalisés de manière satisfaisante, comprennent la probabilité de brouillage nuisible des systèmes essentiels de radionavigation et les radiocommunications. Cette situation peut avoir de graves conséquences sur la sécurité et la régularité des vols.

3.2 Il faut impérativement une planification et un engagement à long terme pour répondre aux futurs besoins de l'aviation en matière de spectre de fréquences. Pour répondre à titre préventif aux pressions croissantes exercées par les autres secteurs d'activité qui dépendent du spectre de fréquences, il est indispensable, pour les raisons invoquées ci-dessus, de lancer une initiative de collaboration régionale pour permettre à un groupe stratégique d'experts nationaux de participer activement aux travaux préparatoires internationaux de la CMR-23, en collaboration avec les autorités de gestion du spectre de radiofréquences des États, aux autorités de navigation aérienne, aux fournisseurs de services responsables du secteur de l'aviation, et l'industrie aéronautique.

3.3 Des essais techniques devraient être effectués conjointement avec l'industrie dans le secteur des télécommunications des différents États de la région SAM, principalement dans les environs des stations aéronautiques et des aéroports, afin de prévenir et d'atténuer d'éventuels effets néfastes. Il faudrait introduire la « bande de garde » des nouvelles générations des stations de téléphonie mobile 5G afin de protéger les intérêts du secteur de l'aviation.

APPENDICE

Dispositions réglementaires propres à faciliter les radiocommunications des véhicules suborbitaux (point 1.6 de l'ordre du jour).

- Une nouvelle attribution du service mobile aéronautique par satellite SMA (R) pour les communications aéronautiques à très haute fréquence (VHF) dans la bande de fréquences 117,975-137 MHz, tout en évitant d'imposer des contraintes excessives aux systèmes VHF aéronautiques actuels exploités dans cette bande (point 1.7 de l'ordre du jour).
- Des mesures réglementaires appropriées, en vue d'examiner et, au besoin, de réviser la Résolution 155 pour tenir compte de l'utilisation des réseaux du service fixe par satellite (SFS) pour les liaisons C2 des RPAS (point 1.8 de l'ordre du jour).
- Examen de l'Appendice 27 du Règlement des radiocommunications et des mesures réglementaires appropriées, afin de tenir compte des technologies numériques pour les applications liées à la sécurité de la vie humaine en aviation dans les bandes aéronautiques à haute fréquence (HF) actuelles (point 1.9 de l'ordre du jour).
- Des études relatives aux besoins de fréquences et aux mesures réglementaires à prendre en vue de faire de nouvelles attributions éventuelles au service mobile aéronautique pour l'utilisation des applications du service mobile aéronautique non liées à la sécurité (point 1.10 de l'ordre du jour).
- Examen des difficultés rencontrées ou des incohérences constatées dans l'application du Règlement des radiocommunications (point 9.2 de l'ordre du jour).
- Des mesures éventuelles à prendre pour assurer, dans la bande de fréquences 4 800-4 990 MHz, la protection des stations des services mobiles aéronautiques et maritimes se trouvant dans l'espace aérien international et dans les eaux internationales vis-à-vis d'autres stations situées sur le territoire des pays (point 1.1 de l'ordre du jour).
- Désignation des bandes de fréquences 3 300-3 400 MHz, 3 600-3 800 MHz, 6 425- 7 025 MHz, 7 025-7 125 MHz et 10,0-10,5 GHz pour les télécommunications mobiles internationales (IMT), y compris d'éventuelles attributions additionnelles au service mobile à titre primaire (point 1.2 de l'ordre du jour).
- Attribution à titre primaire de la bande de fréquences 3 600-3 800 MHz au service mobile en Région 1 de l'UIT (point 1.3 de l'ordre du jour).
- Utilisation de stations placées sur des plates-formes à haute altitude en tant que stations de base des IMT dans le service mobile dans certaines bandes au-dessous de 2,7 GHz qui sont déjà désignées pour les IMT, à l'échelle mondiale ou régionale (point 1.4 de l'ordre du jour).

- D'éventuelles mesures réglementaires à prendre pour appuyer la modernisation du Système mondial de détresse et de sécurité en mer (SMDSM) et la mise en œuvre de la navigation électronique (point 1.11 de l'ordre du jour).
- Relèvement éventuel du statut de l'attribution de la bande de fréquences 14,8-15,35 GHz au service de recherche spatiale (point 1.13 de l'ordre du jour).
- Harmonisation de l'utilisation de la bande de fréquences 12,75-13,25 GHz (Terre vers espace) par les stations terriennes à bord d'aéronefs et de navires communiquant avec des stations spatiales géostationnaires du SFS (point 1.15 de l'ordre du jour).
- Mesures d'ordre technique, opérationnel et réglementaire à prendre pour faciliter l'utilisation des bandes de fréquences 17,7-18,6 GHz, 18,8-19,3 GHz et 19,7-20,2 GHz (espace vers Terre), ainsi que 27,5-29,1 GHz et 29,5-30 GHz (Terre vers espace) par les stations terriennes en mouvement non géostationnaires du SFS, tout en assurant la protection voulue des services actuels dans ces bandes de fréquences (point 1.16 de l'ordre du jour).
- Mesures réglementaires appropriées concernant l'établissement de liaisons inter-satellites dans certaines bandes de fréquences ou dans des parties de ces bandes, en ajoutant une attribution au service inter-satellites, s'il y a lieu (point 1.17 de l'ordre du jour).
- Examen des résolutions et des recommandations des CMR précédentes en vue, le cas échéant, de les réviser, de les remplacer ou de les supprimer (point 4 de l'ordre du jour).
- Examen des attributions au service d'amateur et au service d'amateur par satellite dans la bande de fréquences 1 240-1 300 MHz, afin de déterminer si des mesures additionnelles doivent être prises pour garantir la protection du service de radionavigation par satellite (espace vers Terre) fonctionnant dans la même bande (point 9.1 de l'ordre du jour, sujet b).