



**ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE
BUREAU AFRIQUE OCCIDENTALE ET CENTRALE**

**DEUXIÈME RÉUNION DU SOUS-GROUPE COMMUNICATIONS,
NAVIGATION ET SURVEILLANCE (CNS/SG) DU GROUPE RÉGIONAL AFI DE
PLANIFICATION ET DE MISE (APIRG)
(CNS/SG/2)**

(Dakar, 22 – 25 mai 2007)

Point 8 de l'ordre du jour : Examen de la position de l'OACI et préparatifs pour la CMR-2007 de l'UIT

Amendements à la position de l'OACI à la Conférence mondiale des radiocommunications de 2007 (CMR-07) de l'Union internationale des télécommunications (UIT)

(Note présentée par le Secrétariat)

1. Introduction

1.1 Le Conseil a approuvé la position de l'OACI à la Conférence mondiale des radiocommunications de 2007 (CMR-07) le 14 juin 2005. Par la suite, le Secrétaire général a communiqué cette position de l'OACI aux Etats contractants et organisations internationales intéressées par lettre circulaire réf. E3/5 – 05/85 en date du 12 août 2005. Cette position de l'OACI qui est accessible sur le site Internet de l'OACI (www.icao.int/icaonet), a aussi été soumise à la Réunion de préparation à la Conférence (RPC) qui s'est tenue en 2006.

2. Discussion

2.1 Lorsque la position de l'OACI avait été élaborée, des études portant notamment sur la protection du MLS contre les interférences et l'évaluation des besoins spectraux relatifs aux systèmes de communications futurs, étaient encore en cours au niveau des groupes d'experts techniques de l'OACI sur les systèmes de navigation (NSP) et sur les communications aéronautiques (ACP), de l'UIT et des organisations régionales des télécommunications.

2.2 Les études de l'OACI sont désormais achevées et leurs résultats ont été examinés en décembre 2006 lors d'une réunion conjointe du Groupe travail F du Groupe d'experts techniques sur les télécommunications aéronautiques (ACP) et du Sous-groupe du Groupe d'experts techniques sur les systèmes de navigation (NSP) traitant des questions relatives au spectre radioélectrique. Cette réunion est convenue qu'il était nécessaire d'effectuer des amendements à la position de l'OACI, notamment sur les points 1.5, 1.6, 1.20 et 7.2 de l'ordre du jour de la CMR-07.

2.3 L'Appendice à la présente note de travail fournit au Sous-groupe CNS les amendements à la position de l'OACI par anticipation, compte tenu des activités de préparation et de coordination qui sont actuellement en cours dans la Région.

3. Suite à donner par la réunion

3.1 Le Sous-groupe CNS est invité à requérir des Etats qu'ils :

- a) veillent à la prise en compte en temps utile par les autorités de réglementation des télécommunications dans votre Etat, de la position de l'OACI sur les questions intéressant l'aviation civile internationale qui seront discutées à la CMR-07, conformément à conclusion 15/26 du Groupe APIRG;

- b) informent lesdites autorités des amendements à la position de l'OACI en cours d'approbation, notamment sur les points 1.5, 1.6, 1.20 et 7.2 de l'ordre du jour de la CMR-07, en se fondant sur les éléments contenus en Appendice à la présente note de travail ; et
- c) communiquent aux bureaux régionaux compétents de l'OACI les noms et adresses (téléphone, télécopie, adresse électronique) des personnes qui ont été désignées comme points focaux de contact chargés des questions relatives à l'UIT.

Point 1.5 de l'ordre du jour de la CMR-07

Titre du point de l'ordre du jour :

Étudier les besoins de fréquences et les attributions de bandes de fréquences additionnelles possibles pour les opérations de télécommande et les systèmes de télémesure aéronautiques à haut débit, conformément à la Résolution 230 (CMR-03)

Analyse :**Télécommande et télémesure aéronautiques non liées à la sécurité**

La mise au point des aéronefs modernes exige un vaste programme de vols d'essai. Ces programmes sont nécessaires pour recueillir une grande quantité de données sur les performances de la cellule à l'essai. L'établissement d'une liaison en temps réel entre l'aéronef et le contrôle au sol permet de réduire au minimum le nombre d'essais et le nombre de vols. Les programmes de développement se dérouleront plus rapidement, ce qui se traduira par des économies importantes de coûts. L'objectif poursuivi au titre de ce point de l'ordre du jour est de prévoir la liaison de télémesure air-sol nécessaire.

La mise au point des liaisons de télémesure ne doit pas porter préjudice aux systèmes aéronautiques actuels et prévus. N'étant pas un service de sécurité, la télémesure aéronautique peut fonctionner dans le cadre d'attributions au service mobile ou au service mobile aéronautique, à titre primaire ou à titre secondaire. Par télémesure aéronautique, on entend la télémesure et les opérations de télécommande associées appuyant les essais en vol des aéronefs ainsi que les applications de télémesure et de télécommande non liées à la sécurité pour les véhicules aériens sans pilote (UAV).

Les études menées par l'OACI ont démontré que la bande 5 030 - 5 091 MHz était nécessaire au service de radionavigation aéronautique (MLS) et qu'en conséquence les attributions actuelles dans cette bande devaient être maintenues. En outre, dans certaines zones géographiques, il ne serait pas possible de satisfaire en totalité les besoins liés au MLS dans la bande 5 030 - 5 091 MHz et il pourrait s'avérer nécessaire de recourir aussi à la bande 5 091 - 5 150 MHz. En vue de préserver l'exploitation du MLS, il est de la plus haute importance de n'apporter aucune modification aux dispositions des numéros **5.444** et **5.444A** du Règlement des Radiocommunications, qui donnent un accès prioritaire au MLS dans la bande 5 030 - 5 150 MHz. Les études de l'OACI ont aussi montré qu'un niveau d'interférence d'une puissance de -130 dBm/150 kHz assurera la protection du MLS contre toute interférence nuisible. Cela se traduira par une très grande distance de séparation avec la télémétrie aéronautique rendant le partage de fréquence difficile dans une même zone géographique. La bande 5 091 - 5 150 MHz est aussi requise pour les communications du service mobile (R) aéronautique assurant la sécurité et la régularité des vols (cf. position de l'OACI sur le point 1.6 de l'ordre du jour de la CMR-07). L'OACI pourrait ainsi accepter des attributions supplémentaires pour la mise en œuvre de la télémétrie aéronautique pourvu que le Règlement des Radiocommunications garantisse la protection et l'accès prioritaire pour le MLS.

Position de l'OACI:

Appuyer l'attribution d'un spectre suffisant pour prendre en charge les systèmes et applications de télémesure aéronautique non liés à la sécurité, ainsi que les opérations de télécommande qui leur sont associées, dans les bandes comprises entre 3 et 30 GHz, conformément aux dispositions de la Résolution 230 (CMR-03). Ces attributions futures au service mobile ou au service mobile aéronautique ne doivent pas, en principe, être faites dans les bandes actuellement attribuées au service mobile aéronautique (R) [SMA(R)], au service de radionavigation aéronautique (SRNA) ni à leurs équivalents satellitaires. Si des attributions sont faites dans ces bandes de fréquences, et en particulier dans la bande 5 091 -5 150 MHz, une priorité devra être accordée à ces services de sécurité par voie réglementaire.

Ne pas modifier l'attribution actuelle dans la bande 5 031 -5 091 dans la mesure où cette bande est requise pour répondre aux besoins du service de radionavigation aéronautique (MLS).

Appuyer la poursuite de l'utilisation et la protection des bandes de fréquences désignées et utilisées actuellement pour la télémesure aéronautique.

Note.— Les attributions désignées actuellement pour la télémesure aéronautique sont les suivantes :

No. 5.342	1 429 - 1 535 MHz	Plusieurs pays de la Région 1 de l'UIT (est de l'Europe)
No. 5.343	1 435 - 1 535 MHz	Région 2 de l'UIT
No. 5.394	2 300 - 2 390 MHz	Etats-Unis
No. 5.395	2 300 - 2 483.5 MHz	Canada
	2 310 - 2 360 MHz	France, Turquie

Point 1.6 de l'ordre du jour de la CMR-07

Titre du point de l'ordre du jour:

Envisager des attributions additionnelles au service mobile aéronautique (R) dans certaines parties des bandes entre 108 MHz et 6 GHz, conformément à la Résolution 414 (CMR-03), et étudier les attributions actuelles aux services par satellite qui faciliteront la modernisation des systèmes de télécommunication de l'aviation civile, compte tenu de la Résolution 415 (CMR-03)

Analyse:**Résolution 414 — Examen de la gamme de fréquences comprises entre 108 MHz et 6 GHz pour de nouvelles applications aéronautiques**

Dans certaines régions, notamment certaines parties de la Région 1 (Europe) et de la Région 2 (Amérique du Nord), la bande de communications aéronautiques VHF 117,975 – 137 MHz est fortement encombrée. Le spectre VHF attribuable pour les communications en visibilité directe nécessaires à la sécurité et à la régularité des vols est de plus en plus limité et, dans certains cas, n'existe pas, même après l'introduction de techniques d'utilisation plus efficace du spectre.

Il est également prévu de mettre en œuvre, à l'échelle mondiale, d'autres applications principalement fondées sur les systèmes de communication de données. Ces applications sont nécessaires pour prendre en charge la croissance prévue du trafic et pour répondre aux nouveaux besoins de l'ATM et de la sûreté de l'aviation. L'aviation a notamment identifié le besoin d'introduire de nouveaux systèmes de sécurité aéronautique, y compris ceux qui permettent :

- a) de surmonter les limites des systèmes traditionnels et de développer l'ATM à l'échelle mondiale ;
- b) d'augmenter l'échange d'informations entre les systèmes de bord et les systèmes au sol ainsi qu'entre les aéronefs (par ex., centres ATC, exploitants d'aéronefs, etc.) ; et
- c) de réduire les incursions sur piste par l'utilisation de réseaux locaux sans fil à haute intégrité, combinés à des réseaux connectés de capteurs répartis.

Ces nouvelles applications aéronautiques assurent des fonctions de navigation (communication, navigation ou surveillance ou une combinaison de ces fonctions) en transmettant ou en échangeant des données. Selon les définitions de l'UIT, cependant, elles doivent fonctionner dans le cadre d'une attribution au SMA(R) et nécessitent donc des attributions additionnelles qui doivent être faites dans les bandes appropriées entre 108 MHz et 6 GHz.

La combinaison de l'encombrement de la bande VHF, de l'accroissement du trafic aérien et des applications aéronautiques évolutives amène un besoin urgent de nouvelles attributions au SMA(R).

Il est prévu, en outre, qu'il faudra accroître l'utilisation des liaisons de communication à courte distance dans les aéroports et dans leur voisinage pour transférer des données essentielles à la sécurité générées par des systèmes tels que les radars de contrôle de la circulation aérienne, les radars de détection de cisaillement du vent, les systèmes de télécommande, les systèmes automatiques de renseignements météorologiques, le balisage lumineux de piste, etc., ou entre les nœuds de réseaux locaux sans fil à haute intégrité à la surface des aéroports.

L'OACI a examiné la possibilité de répondre aux besoins actuels et émergents du SMA(R) en utilisant le spectre qui est actuellement attribué à l'échelle mondiale au service de radionavigation aéronautique (SRNA) et qui présente les conditions de propagation qui conviennent pour les systèmes de communication air-sol. L'OACI appuie les attributions additionnelles au service SMA(R) dans des portions des bandes de fréquences 960 - 1 164 MHz, 5 000 - 5 030 MHz et 5 091 - 5 150 MHz. Toute attribution au SMA(R) dans l'une de ces bandes doit être restreinte aux systèmes normalisés de l'OACI (« qui fonctionnent conformément aux normes aéronautiques internationales »), de préférence au moyen d'un renvoi. La compatibilité avec les systèmes normalisés de l'OACI sera étudiée au sein de l'OACI. Au besoin, la compatibilité des systèmes non aéronautiques utilisés dans les mêmes bandes ou dans les bandes adjacentes sera examinée à l'UIT, au moment de la définition des caractéristiques techniques de ces systèmes de communication. Une attention spéciale doit être portée à l'incorporation de dispositions appropriées dans le Règlement des radiocommunications pour permettre l'utilisation proposée du système émetteur-récepteur universel (UAT) sur 978 MHz.

Les études effectuées à l'OACI montrent que la bande 5 030 - 5 091 MHz est nécessaire dans sa totalité pour répondre aux besoins du service de radionavigation aéronautique (MLS) et que les attributions actuelles dans cette bande ne devraient pas être modifiées. En outre, étant donné qu'il ne serait pas possible de répondre entièrement aux besoins du MLS dans la bande 5 030 - 5 091 MHz, il pourrait s'avérer nécessaire de recourir aussi à la bande 5 091 - 5 150 MHz dans certaines zones géographiques ; d'où la nécessité de maintenir la priorité du MLS dans cette bande.

Il n'y a pas lieu de modifier les attributions actuelles dans les bandes 108 - 112 MHz et 328.6 - 335.4 MHz vu que ces bandes devraient être requises dans l'avenir prévisible (plus de 20 ans) pour le système d'atterrissage aux instruments (ILS) (radiophares d'alignement de piste et d'alignement de descente), y compris les opérations ILS des catégories I, II et III, et d'autres systèmes visés par le numéro **5.197A** (systèmes mobiles prenant en charge la navigation et la surveillance). Toutefois, les restrictions actuellement faites au service mobile aéronautique (SMA(R)) dans la bande 112 - 117.975 MHz conformément au numéro **5.197A**, pourront être levées.

Il est estimé que les bandes de fréquences attribuées au service de radionavigation aéronautique et au service de radionavigation entre les bandes 1 215 - 4 400 MHz et 5 350 - 5 470 MHz ne sont pas disponibles pour une attribution au SMA(R) étant donné la forte utilisation de certaines de ces bandes par les radars primaires, l'introduction de systèmes de radionavigation aéronautique prenant en charge le GNSS, les radioaltimètres et les radars météorologiques de bord.

Résolution 415 — Étude des attributions de fréquences actuelles aux services par satellite propres à faciliter la modernisation des systèmes de télécommunication de l'aviation civile

La Résolution **415 (CMR-03)** traite des possibilités d'élargissement des services et des applications des attributions actuelles aux services par satellite pour permettre l'extension des systèmes de communication, navigation et surveillance/gestion du trafic aérien (CNS/ATM) de l'OACI, par l'emploi, à des fins de sécurité aéronautique, de systèmes qui peuvent aussi assurer d'autres services, non aéronautiques.

Communications sol-sol

Les communications par satellite offrent une réelle possibilité de répondre aux besoins des systèmes CNS/ATM, particulièrement dans les régions où il n'y a pas d'infrastructure de communication terrestre. L'utilisation des microstations (VSAT), en particulier, présente notamment comme avantage l'emploi de la technologie la mieux adaptée et la plus économique pour améliorer les communications aéronautiques sol-sol. Des réseaux VSAT ont été mis en œuvre dans plusieurs régions de l'OACI et l'exploitation de ces réseaux est bien maîtrisée. Certaines lacunes éventuelles, comme les problèmes d'interopérabilité entre différents réseaux, exigent des solutions techniques ou administratives (avec les administrations et/ou les fournisseurs de services). Compte tenu du rôle qu'ils jouent dans les communications liées aux services de sécurité, les systèmes VSAT aéronautiques peuvent être utilisés en partage pour assurer des services de télécommunication aux usagers non aéronautiques à condition que les priorités appropriées soient accordées aux télécommunications aéronautiques.

Les réseaux VSAT sont exploités dans le cadre d'une attribution au service fixe par satellite (SFS), qui n'est pas reconnu comme un service de sécurité à l'UIT. Il faut donc que l'UIT reconnaisse, par le biais de l'adoption d'une Recommandation à la CMR-07, les aspects sécurité de l'élément des télécommunications aéronautiques qui peut être véhiculé par les réseaux VSAT. Cette recommandation ne doit cependant pas imposer de contraintes additionnelles aux exploitants des VSAT.

Communications air-sol

SMAS(R) :

Des dispositions spéciales du Règlement des radiocommunications prévoient qu'il faut répondre en priorité aux besoins de fréquences du service mobile aéronautique (R) par satellite (SMA[R]S) (RR **5.357A** et la Résolution **222 [CMR-2000]**) dans les bandes 1 545 – 1 559 MHz et 1 646,5 – 1 660,5 MHz. Des difficultés ont été rencontrées dans la coordination d'un accès suffisant pour le SMAS(R). Les résultats des études de l'UIT-R montrent qu'il n'est pas possible d'assurer l'accès par préemption en temps réel entre différents réseaux de systèmes du service mobile par satellite, et qu'il ne pourra plus être considéré comme une façon d'assurer l'accès en priorité et la disponibilité immédiate pour le SMAS(R). En conséquence, la CMR-11 devra examiner les attributions dans ces bandes et fournir un mécanisme efficace garantissant à l'aviation un accès à long terme à ces bandes (cf. Position de l'OACI sur le point 7.2 de l'ordre du jour de la CMR-07).

Position de l'OACI:**Résolution 414**

Appuyer des attributions mondiales au SMA(R) dans des portions des bandes de fréquences du service de radionavigation aéronautique (SRNA) comprises entre 960 - 1 164 MHz, 5 000 - 5 010 MHz, 5 010 - 5 030 MHz et 5 091 - 5 150 MHz. L'utilisation des attributions au SMA(R) se limitera aux systèmes exploités conformément aux normes aéronautiques internationales reconnues (OACI). Les questions de compatibilité concernant les systèmes de radionavigation aéronautiques fonctionnant conformément aux normes aéronautiques internationales reconnues (OACI), seront étudiées au sein de l'OACI et feront partie de l'élaboration de normes et pratiques recommandées (SARP) pour les systèmes de communication. Au besoin, les questions concernant d'autres services auxquels sont attribuées les bandes seront examinées à l'UIT.

Ne pas modifier l'attribution actuelle dans la bande 5 030 – 5 091 MHz vu que cette bande est nécessaire pour répondre aux besoins du système d'atterrissage hyperfréquences (MLS).

Ne pas modifier les dispositions réglementaires actuelles assurant l'accès prioritaire au MLS dans la bande 5 030 – 5 150 MHz.

Appuyer des dispositions réglementaires pertinentes assurant la protection du service de radionavigation par satellite dans les bandes 5 000 - 5 010 MHz et 5 010 - 5 030 MHz, ainsi que la protection du FSS dans la bande 5 091 - 5 150 MHz.

Appuyer la levée de la restriction actuelle faite au SMA(R) dans la bande 112 – 117,975 MHz.

Résolution 415

Appuyer les dispositions réglementaires appropriées, de préférence sous forme d'une Recommandation de l'UIT-R liée au Règlement des radiocommunications, qui reconnaisse que les réseaux VSAT du service fixe par satellite peuvent aussi être utilisés pour les applications liées à la sécurité aéronautique. Cette recommandation doit aussi prévoir l'attribution des priorités nécessaires aux télécommunications aéronautiques lorsque les réseaux VSAT aéronautiques sont également employés pour assurer des télécommunications non aéronautiques.

Point 1.20 de l'ordre du jour de la CMR-07

Titre du point de l'ordre du jour:

Examiner les résultats des études et les propositions de mesures réglementaires, le cas échéant, relatives à la protection du service d'exploration de la Terre par satellite (SETS) (passive) vis-à-vis des rayonnements non désirés des services actifs, conformément à la Résolution 738 (CMR-03)

Analyse :

La Résolution 738 (CMR-03) invite l'UIT-R à initier des études de compatibilité entre les stations du service d'exploration de la Terre par satellite (SETS) (passive) fonctionnant dans la bande 1 400 – 1 427 MHz et les stations des autres services radio actifs dans les bandes adjacentes en vue d'actualiser la Recommandation SM.1633 de l'UIT. L'une des principales questions dans la définition du spectre concerne l'étude de l'impact des rayonnements non désirés des services actifs dans la bande 1400 – 1427 MHz attribuée au service d'exploration de la Terre. Des études de l'UIT-R ont montré que les systèmes de radiocommunication fonctionnant actuellement dans la bande 1 215 – 1400 MHz conformément aux recommandations pertinentes de l'UIT-R ne seront pas en mesure de satisfaire à la valeur maximum de -28,9 dBW par 27

MHz pour les émissions non désirés. L'application des méthodes d'atténuation suggérées pour permettre aux systèmes radar de s'y conformer en respectant les limites proposées pour ces émissions non désirés affecteront négativement les performances opérationnelles des systèmes radar et constitue de ce fait une contrainte supplémentaire pour le service de radiopérage.

L'aviation est préoccupée par le fait que la bande située au-dessous de 1 400 MHz est utilisée par le service de radionavigation aéronautique (radar) (numéros 5.334 et 5.338) et que l'exploitation de cette bande ne doit pas être inutilement limitée.

L'utilisation de la bande 1 429 – 1 535 MHz pour la télémétrie aéronautique est réglementée par les numéros 5.342 et 5.343, et le désir d'améliorer la protection du SETS ne doit pas porter préjudice à cette utilisation.

Position de l'OACI:

La protection du SETS dans la bande 1 400 – 1 427 MHz ne doit pas imposer de contraintes inutiles à l'utilisation des bandes adjacentes par l'aviation.

Point 7.2 de l'ordre du jour de la CMR-07

Titre du point de l'ordre du jour:

Recommander au Conseil des points à inscrire à l'ordre du jour de la CMR suivante et exposer ses vues sur l'ordre du jour préliminaire de la conférence ultérieure et sur des points éventuels à inscrire à l'ordre du jour de conférences futures, en tenant compte de la Résolution 803 (CMR-03)

Analyse:

Ce point traite de l'ordre du jour préliminaire de la CMR-11 qui avait été établi par la CMR-03 et sera examiné par la CMR-07. Le point 2.3 de l'ordre du jour préliminaire de la CMR-11 invite l'UIT-R « Examiner les résultats des études de l'UIT-R conformément à la Résolution 222 (CMR-2000) en vue d'assurer la disponibilité du spectre et la protection du service mobile aéronautique par satellite (R), et prendre des mesures appropriées sur cette question, tout en retenant l'attribution générique au service mobile par satellite ». La Résolution 222 avait été adoptée par la CMR-2000 et, au moment où se tenait la CMR-03, les études requises n'étaient pas encore achevées.

L'introduction en 1997 des attributions de type générique au service mobile par satellite (MSS) qui remplacent les attributions exclusives aux services mobiles aéronautique, terrestre et maritime par satellite n'a pas pris en compte les réserves sérieuses de la communauté aéronautique internationale sur la compatibilité entre le SMAS(R) et les autres services mobiles non-aéronautiques. Toutefois, la CMR-97 avait décidé que, pour l'aviation, l'accès en temps utile à la bande de fréquence sur le satellite devait être fondé sur l'établissement d'un ordre de priorité et sur la préemption. Cela est stipulé au numéro 5.357A:

5.357A Lors de l'application des procédures du numéro S9.11A au service mobile par satellite dans les bandes 1 545 - 1 555 MHz et 1 646.5 - 1 656.5 MHz, il faut satisfaire en priorité les besoins de fréquence du service mobile aéronautique par satellite (R) SMAS(R) pour assurer la transmission de messages des catégories 1 à 6 définies dans l'article S44. Les communications du SMAS(R) des catégories 1 à 6 de priorité à l'article S44 sont prioritaires et bénéficient d'un accès immédiat, par préemption si nécessaire, par rapport à toutes les autres communications du service mobile par satellite à l'intérieur d'un réseau. Les systèmes du service mobile par satellite ne doivent pas causer de brouillage inacceptable aux communications du SMAS(R) des catégories 1 à 6 de priorité définies dans l'article S44 ni demander à être protégées de celles-ci. Il faut tenir compte de la priorité des communications liées à la sécurité dans les autres services mobiles par satellite. (Les dispositions de la Résolution 222 (CMR-2000) devraient s'appliquer) (CMR-2000)

En 2005, le Rapport 2073 de l'UIT sur la "*Faisabilité pratique d'un accès fondé sur l'établissement d'un système de priorité et une préemption en temps réel entre différents réseaux du service mobile par satellite dans les bandes 1 525 - 1 559 MHz et 1 626.5 - 1 660.5 MHz*" était approuvé. Ce rapport concluait, *entre autres*, que "l'établissement d'un ordre de priorité avec une préemption en temps réel entre systèmes" n'était pas pratique et qu'elle se serait pas probablement pas faisable pour des raisons techniques, opérationnels et économiques en l'absence d'avancées technologiques significatives. Cela signifie que la préemption inter-systèmes en temps réel ne pourra pas être utilisée comme une méthode efficace pour assurer la disponibilité et la protection du spectre à long terme pour les communications du SMAS(R) dans ces bandes.

En outre, depuis 1997, l'allocation du spectre aux fournisseurs de services mobiles par satellite a été organisée sur la base des dispositions de différents protocoles d'entente (MOU). Les allocations convenues sur la base de ces MOU n'e sont pas disponibles au domaine public et ne sont pas connues de l'OACI. Cela fait que virtuellement l'aviation ne peut pas élaborer un plan d'utilisation du spectre à long-terme. L'OACI a aussi été informée que les dispositions et procédures actuelles relatives au SMAS(R) selon lesdits MOU – qui court-circuitent effectivement le processus de coordination ouvert comme il sied au sein de l'UIT – ne permettent pas de répondre aux futurs besoins de spectre pour le SMAS(R).

Comme il est prévu que la demande pour les communications non-liées au SMAS(R) utilisant les systèmes des services mobiles par satellite connaîtra une croissance soutenue, il devient de plus en plus difficile d'assurer une disponibilité suffisante du spectre pour le SMAS(R).

Compte tenu de ces développements, la CMR-11 devra examiner les attributions dans ces bandes et établir un mécanisme efficace pour garantir à long terme l'accès de l'aviation à ces bandes.

Position de l'OACI:

Appuyer l'inscription à l'ordre du jour de la CMR-11 d'un point concernant les bandes 1,5/1,6 GHz du service mobile par satellite en vue d'assurer la disponibilité et la protection à long terme des communications du SMAS(R) dans ces bandes, en tenant compte des résultats d'études figurant au Rapport 2073 de l'UIT.

— FIN —