



**ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE**

**SIXIEME REUNION DU GROUPE COMMUNICATIONS  
DU GROUPE REGIONAL APIRG (COM/SG/6)**

(Nairobi, 24 - 26 septembre 2002)

**Point 7 : Examen de la Position de l' OACI et des Dispositions prises dans la perspective de la CMR-UIT-2003**

**POSITION DE L'OACI A LA CMR-2003**

*(Note présentée par le Secrétariat)*

1. La Conférence Mondiale des Radiocommunications (2003) de l'UIT (CMR-2003), sera convoquée à Genève, du 9 juin au 4 juillet 2003.
2. Dans la perspective de la CMR-2003, l'OACI a adopté une Note de Position sur les points de l'Ordre du jour intéressant l'aviation civile internationale. La Position de l' OACI a été transmise aux Etats et aux Organisations Internationales par Lettre E3/5-01/79, en date du 10 août 2001.
3. La Position de l' OACI à la CMR – 2003 se trouve en annexe à ce document.
4. La réunion est priée de prendre bonne note de la Position de l'OACI à la CMR-2003.

- FIN -



INTERNATIONAL CIVIL AVIATION ORGANIZATION  
ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE  
ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL  
МЕЖДУНАРОДНАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ  
منظمة الطيران المدني الدولي  
国际民用航空组织

999 UNIVERSITY STREET, MONTREAL, QUEBEC, CANADA H3C 5H7

Tel.: (514) 954-8219  
Fax: (514) 954-6077

Internet: icao@icao.org  
Sitatex: YULCAYA

Telex: 05-24513  
Cables: ICAO MONTREAL

Tél.: +1 (514) 954-6712

Réf.: E 3/5-01/79

le 10 août 2001

**Objet:** Position de l'OACI sur les questions critiques pour l'aviation civile internationale qui doivent être examinées à la Conférence mondiale des radiocommunications de 2003 (CMR-2003) de l'UIT

**Suite à donner:** Prière de tenir compte de ce qui suit lors de l'élaboration de la position de votre État pour la CMR-2003 et d'appuyer la position de l'OACI à cette dernière

Madame, Monsieur,

1. J'ai l'honneur de vous informer qu'à la seizième séance de sa 163<sup>e</sup> session, le 22 juin 2001, le Conseil a examiné la position de l'OACI sur les questions critiques pour l'aviation qui sont inscrites à l'ordre du jour de la Conférence mondiale des radiocommunications de 2003 (CMR-2003) que l'Union internationale des télécommunications (UIT) prévoit de tenir en juin ou juillet 2003. La proposition de position de l'OACI a été élaborée par la Commission de navigation aérienne et vous a été envoyée par la lettre E 3/5-00/101 du 8 décembre 2000 pour que vous puissiez présenter des observations. Cette position, modifiée à la lumière des observations des États, a été approuvée par le Conseil lors de la séance susmentionnée et elle est reproduite dans la pièce jointe à la présente lettre.

2. Les grands principes qui ont présidé à l'élaboration de la position de l'Organisation peuvent se résumer comme suit:

- a) les dispositions du Règlement des radiocommunications de l'UIT doivent être telles qu'elles ne compromettent pas la sécurité de l'aviation civile;
- b) le Règlement des radiocommunications de l'UIT ne doit pas être en contradiction avec les normes et pratiques recommandées (SARP) de l'OACI;
- c) les attributions de fréquences aux services aéronautiques liés à la sécurité de la vie humaine doivent être protégées conformément aux dispositions convenues à l'échelle internationale. Les modifications apportées aux attributions de fréquences doivent être appuyées par des études adéquates de l'OACI ou du Secteur des radiocommunications de l'UIT, comme il convient.

3. J'appelle plus particulièrement votre attention sur les points critiques pour l'aviation qui seront soulevés à la CMR-2003 de l'UIT:

- a) nécessité d'assurer la protection des dispositifs de mesure de distance (DME) et des systèmes radar contre le brouillage causé par le service de radionavigation par satellite (SRNS) dans les bandes 960 – 1 215 MHz et 1 215 – 1 400 MHz;
- b) nécessité de protéger les systèmes radar fonctionnant dans la bande 2 700 – 2 900 MHz contre le brouillage causé par les systèmes de communication mobiles non aéronautiques;
- c) nécessité de supprimer le brouillage préjudiciable des bandes HF;
- d) sur la base des travaux en cours à l'OACI, nécessité d'assurer la disponibilité de fréquences adéquates pour les emplois actuels et futurs du système d'atterrissage hyperfréquences (MLS).

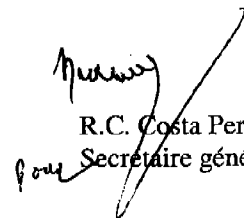
4. Conformément à la décision du Conseil, la position approuvée de l'OACI sera présentée par l'Organisation à la CMR-2003 dans une note d'information. Cette position inclut dans toute la mesure du possible les résultats actuellement disponibles des études sur les questions d'attribution qui ont été menées au sein de l'OACI et du Secteur des radiocommunications de l'UIT. Cependant, comme les études en cours à l'OACI et à l'UIT pourraient apporter des faits nouveaux en matière de spectre d'ici la CMR-2003, l'Organisation devra peut-être, pour compléter sa position, présenter des éléments additionnels à la Conférence. La position de l'OACI est également soumise aux réunions préparatoires à la CMR-2003 tenues par les organisations régionales de télécommunications (Télécommunauté Asie-Pacifique [APT], Union africaine des télécommunications [UAT], Conférence européenne des administrations des postes et télécommunications [CEPT] et Commission interaméricaine des télécommunications [CITEL]).

5. Seul l'appui actif des États permettra de faire en sorte que les résultats de la CMR-2003 répondent aux besoins de l'aviation civile en matière de spectre de fréquences (voir la Résolution A32-13 de l'Assemblée). Les États sont donc invités à inclure des représentants de leur administration de l'aviation civile dans les délégations qu'ils enverront à la Conférence.

6. Une délégation de l'OACI participera aux travaux de la CMR-2003 et aidera les États en présentant la position convenue de l'aviation et, au besoin, en assurant la coordination avec les délégués de l'aviation pendant la Conférence.

7. Je vous prie de bien vouloir étudier la possibilité d'intégrer les éléments d'information ci-joints approuvés par le Conseil dans la position de votre État pour la CMR-2003, et de veiller à ce que votre délégation soit prête à soutenir la position de l'OACI sur les questions qui touchent l'aviation civile internationale.

Veillez agréer, Madame, Monsieur, l'assurance de ma haute considération.

  
R.C. Costa Pereira  
pour Secrétaire général

**Pièce jointe:**

Position de l'OACI pour la CMR-2003 de l'UIT

PIÈCE JOINTE à la lettre E 3/5-01/79

**POSITION DE L'OACI POUR LA CMR-2003 DE L'UIT**

**SOMMAIRE**

Le présent document examine les points de l'ordre du jour de la CMR-2003 de l'UIT concernant l'aviation et expose la position de l'OACI sur chacun d'eux.

La position de l'OACI vise à garantir la disponibilité des fréquences radioélectriques nécessaires pour répondre aux besoins des applications actuelles et futures ayant pour but d'assurer la sécurité des vols. Elle insiste particulièrement sur la nécessité, pour des raisons de sécurité, d'attribuer des bandes de fréquences à titre exclusif aux systèmes aéronautiques très critiques et d'assurer à tous les systèmes aéronautiques une protection suffisante contre le brouillage préjudiciable.

Il faut que la position de l'OACI soit appuyée par les États contractants pour s'assurer qu'elle est acceptée par la CMR-2003 et que les besoins de l'aviation sont satisfaits.

**TABLE DES MATIÈRES**

1. Introduction
2. Besoins de l'aviation civile internationale en matière de fréquences
3. Points de l'ordre du jour de la CMR-2003 concernant l'aviation

**Appendices:**

- 1 — Ordre du jour de la CMR-2003 de l'UIT
- 2 — Amendements qu'il est suggéré d'apporter au Règlement des radiocommunications de l'UIT

## 1. INTRODUCTION

1.1 Le présent document contient la position de l'OACI sur les questions intéressant l'aviation civile internationale au sujet desquelles doit statuer la prochaine Conférence mondiale des radiocommunications (CMR), qui devrait se tenir en 2003. L'ordre du jour de la Conférence figure au Supplément 1. La position de l'OACI a été approuvée par le Conseil le 22 juin 2001.

1.2 Des renseignements généraux sur les besoins de l'aviation civile en matière de spectre radioélectrique figurent dans le *Manuel relatif aux besoins de l'aviation civile en matière de spectre radioélectrique — Énoncés de politique approuvés de l'OACI* (Doc 9718, 2<sup>e</sup> édition).

## 2. BESOINS DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE EN MATIÈRE DE FRÉQUENCES

2.1 La sécurité de l'exploitation aérienne dépend dans une mesure vitale de la disponibilité de services de communication et de navigation fiables. Des stratégies futures axées sur un emploi accru de systèmes spatiaux ont été adoptées comme politique de l'aviation civile internationale, en se fondant sur les principes définis pour les systèmes de communications, de navigation, de surveillance et de gestion du trafic aérien (CNS/ATM) de l'OACI [voir *l'Énoncé de politique de l'OACI sur la mise en œuvre et l'exploitation des systèmes CNS/ATM*, approuvé par le Conseil (141/13) le 9 mars 1994].

2.2 Ces systèmes doivent assurer un degré de fiabilité et de disponibilité tel qu'il est nécessaire de prévoir des conditions particulières pour les mettre à l'abri de tout brouillage préjudiciable. En conséquence, l'article S4.10 du Règlement des radiocommunications spécifie que les États Membres de l'UIT reconnaissent que le rôle joué en matière de sécurité par le service de radionavigation et les autres services de sécurité nécessite des dispositions spéciales pour les mettre à l'abri des brouillages préjudiciables; il est donc nécessaire de tenir compte de ce facteur en ce qui concerne l'attribution, l'assignation et l'emploi des fréquences. Le partage des services radio aéronautiques avec des services non aéronautiques ou avec d'autres services aéronautiques doit, en particulier, être examiné de très près; lorsque les conditions de partage ne sont pas entièrement éprouvées, il est nécessaire d'attribuer des fréquences à titre exclusif pour préserver l'intégrité des services aéronautiques.

2.3 Les besoins de l'aviation civile en matière de spectre aéronautique évoluent avec la croissance du transport aérien et l'introduction de nouvelles technologies. Afin de répondre à ses nouveaux besoins, l'aviation est en train d'identifier les fréquences aéronautiques additionnelles qui lui seront nécessaires et de définir de nouvelles façons d'utiliser les fréquences aéronautiques qu'elle possède déjà. Certains de ces besoins seront abordés à la CMR-2003, mais pour satisfaire entièrement aux futures exigences de l'aviation, ils devront également être examinés lors des futures conférences (CMR-2006 et suivantes).

**3. POINTS DE L'ORDRE DU JOUR DE LA CMR-2003  
CONCERNANT L'AVIATION**

*Note 1.— La position de l'OACI figure en encadré à la suite de l'analyse du point de l'ordre du jour.*

*Note 2.— Un point de l'ordre du jour suivi d'un astérisque signifie qu'une suggestion d'amendement du Règlement des radiocommunications de l'UIT figure à l'Appendice 2.*

*Note 3.— Les points suivants de l'ordre du jour de la CMR-2003 ne semblent avoir aucune incidence sur les services aéronautiques et, par conséquent, ne sont pas traités dans le présent document:*

*1.2, 1.7, 1.10, 1.12, 1.13, 1.18, 1.19, 1.21, 1.23 à 1.27, 1.29, 1.30, 1.32 à 1.34, 3, 5, 6, 7.1.*

**Point de l'ordre du jour:**

**Demandes des administrations qui souhaitent supprimer les renvois relatifs à leur pays ou le nom de leur pays de certains renvois, s'ils ne sont plus nécessaires, conformément à la Résolution 26 (Rév. CMR-97)**

**Analyse:**

Les attributions aux services aéronautiques sont généralement faites pour l'ensemble des régions du globe et, normalement, à titre exclusif. Ces principes cadrent avec le processus mondial de normalisation en cours à l'OACI pour promouvoir la sécurité et assurer l'interopérabilité mondiale des équipements de radiocommunication et de radionavigation utilisés à bord des aéronefs civils. Dans certains cas, cependant, les fréquences attribuées au service aéronautique dans le Tableau d'attribution des bandes de fréquences de l'UIT sont aussi attribuées par les renvois à d'autres services radio dans certains pays.

En général, l'emploi d'attributions par renvoi dans les bandes aéronautiques n'est pas recommandé par l'OACI pour des raisons de sécurité, car ces attributions peuvent être la cause de brouillage préjudiciable aux services de sécurité. En outre, cette pratique conduit généralement à une utilisation inefficace des fréquences disponibles, particulièrement lorsque les systèmes radio qui se partagent la bande ont des caractéristiques techniques différentes.

Il est donc recommandé, pour des raisons de sécurité et d'efficacité, de supprimer les renvois suivants relatifs aux bandes aéronautiques:

- a) Les renvois **S5.181**, **S5.197** et **S5.259** permettent l'introduction du service mobile dans les bandes utilisées pour le **système d'atterrissage aux instruments (ILS)** lorsque ces bandes ne seront plus requises pour le service de radionavigation aéronautique. En 1995, la Réunion spéciale Télécommunications/Exploitation à l'échelon division est convenue de poursuivre l'exploitation de l'ILS dans l'avenir prévisible; le service mobile ne pourra donc pas avoir accès à ces bandes, car il est impossible de fixer des critères de partage acceptables qui assurent la protection de l'ILS. En outre, il a été établi récemment qu'il serait nécessaire d'employer la bande 108 – 117,975 MHz pour les systèmes de renforcement au sol (GBAS) du système mondial de navigation par satellite (GNSS) et le Groupe GNSSP est en train d'élaborer les normes et pratiques recommandées (SARP) et des critères de planification des fréquences applicables (voir le point 1.28 de l'ordre du jour de la CMR-2003). Ces renvois devraient maintenant être supprimés puisqu'ils ne représentent plus une possibilité réaliste d'introduction du service mobile dans ces bandes.

- b) Les renvois **S5.203** et **S5.203A** attribuent la bande 117,975 – 137 MHz, utilisée pour les **communications air-sol VHF** (voix-données), au service de météorologie par satellite (jusqu'au 1<sup>er</sup> janvier 2002) et aux services fixe et mobile, sauf au service mobile aéronautique, (jusqu'au 1<sup>er</sup> janvier 2005), à titre secondaire dans tous les cas. La CMR-79 a attribué la bande 136 – 137 MHz au service mobile aéronautique le long des routes (SMA[R]) à titre primaire. Le SMA(R) ne pouvait effectivement être introduit qu'à compter du 1<sup>er</sup> janvier 1990 pour permettre à d'autres utilisateurs de cesser l'exploitation de cette bande entre 1979 et 1990. Certains services aéronautiques ont toutefois continué à fonctionner bien au-delà de 1990. Le SMA(R) a été lancé en 1990 en Europe et en 1995 en Amérique du Nord. L'introduction des liaisons de données air-sol est principalement concentrée dans cette sous-bande. Cette bande est déjà fortement utilisée en Europe pour le SMA(R) et son emploi augmente en Amérique du Nord et dans d'autres parties du monde, ce qui restreint sérieusement l'exploitation du service de météorologie par satellite, qui est susceptible au brouillage du SMA(R). Le renvoi S5.203A présente des difficultés semblables. Ce renvoi, qui arrivera à expiration en 2005, ne devrait pas être renouvelé et devrait être supprimé à la CMR-2006 (point 7.2 de l'ordre du jour de la CMR-2003).
- c) Les renvois **S5.355A** et **S5.359A** autorisent l'exploitation du service fixe dans la bande 1 559 – 1 610 MHz utilisée pour certains éléments du **GNSS** de l'OACI, à titre primaire jusqu'au 1<sup>er</sup> janvier 2005 (1<sup>er</sup> janvier 2010 dans certains pays) et à titre secondaire jusqu'au 1<sup>er</sup> janvier 2015. Or cette bande est attribuée à titre primaire, à l'échelle mondiale, au service de radionavigation aéronautique et au service de radionavigation par satellite (SRNS) et elle prend en charge deux éléments principaux du GNSS, le GLONASS et le GPS, qui sont en train d'être définis dans les SARP de l'OACI. D'autres nouveaux systèmes SRNS, comme le système Galileo européen, sont à l'étude. Des études réalisées en vue de la CMR-2000 révèlent qu'une séparation géographique d'une distance supérieure à la portée optique (de l'ordre de 400 km) est nécessaire entre les aéronefs qui utilisent le GNSS et les stations du service fixe pour assurer la sécurité du fonctionnement du GNSS. Ces renvois constituent donc une restriction très sérieuse, qui peut empêcher l'emploi du GNSS sur de grandes distances autour d'une installation du service fixe. Pour compenser cette restriction, l'aviation devra peut-être maintenir les systèmes de radionavigation terrestres, ce qui conduira à l'utilisation inefficace des fréquences disponibles. Plus grave encore, il pourrait en résulter des brouillages préjudiciables pouvant perturber le GNSS et compromettre ainsi la sécurité des aéronefs en vol. Ainsi, la décision de la CMR-2000 de mettre fin à l'exploitation de cette bande à titre primaire à compter de 2005 (2010) et à toute exploitation à compter de 2015 continue à représenter une restriction grave et inacceptable pour l'emploi sûr et efficace du GNSS dans certaines parties du monde. Il est donc recommandé que ces renvois soient supprimés en 2005 au plus tard.



- d) Le renvoi **S5.439** autorise l'exploitation du service fixe à titre secondaire dans la bande 4 200 – 4 400 MHz, qui est réservée à l'utilisation des **radioaltimètres de bord**. Le radioaltimètre est un élément crucial de l'atterrissage de précision des aéronefs en guidage automatique. Tout brouillage causé par le service fixe pourrait compromettre la sécurité de cette opération. Il est recommandé que ce renvoi soit supprimé.

**Position de l'OACI:**

- a) Appuyer la suppression des renvois S5.181, S5.197, S5.259, étant donné que le service mobile ne pourra pas avoir accès à ces bandes et que cet accès pourrait éventuellement causer du brouillage à d'importants systèmes de radionavigation utilisés par les aéronefs pendant les phases d'approche finale et d'atterrissage.
- b) Appuyer la suppression du renvoi S5.203 à la CMR-2003 et la non-modification du renvoi S5.203A (qui devra être supprimé à la CMR-2006) pour permettre la pleine utilisation de la bande 136 – 137 MHz pour les communications SMA(R).
- c) Appuyer la cessation de tous les services fixes dans la bande 1 559 – 1 610 MHz à compter de 2005 afin de supprimer le brouillage causé par le service fixe aux fonctions essentielles de radionavigation aéronautique et permettre la pleine exploitation des services GNSS aux aéronefs à l'échelle mondiale.
- d) Appuyer la suppression du renvoi S5.439 afin de protéger le fonctionnement des radioaltimètres dans la bande 4 200 – 4 400 MHz, qui est essentiel à la sécurité.

**Point de l'ordre du jour:**

**Envisager l'identification de bandes de fréquences harmonisées à l'échelle mondiale ou régionale, dans la mesure du possible, en vue de mettre en œuvre de futures solutions évoluées pour répondre aux besoins des organismes de protection du public, y compris ceux qui s'occupent des situations d'urgence et des secours en cas de catastrophe, et d'élaborer les dispositions réglementaires nécessaires compte tenu de la Résolution 645 (CMR-2000)**

**Analyse:**

L'article S5 et l'appendice S13 définissent les fréquences aéronautiques harmonisées à l'échelle mondiale qu'il convient d'utiliser dans les situations d'urgence et les opérations de recherches et de sauvetage, ainsi que pour les communications entre aéronefs et stations mobiles. Tant l'UIT que l'OACI ont défini des procédures opérationnelles détaillées pour les situations d'urgence et les opérations de recherches et de sauvetage.

Certaines fréquences ou bandes de fréquences peuvent être utilisées par les organismes de protection du public dans des situations d'urgence graves et pour les secours en cas de catastrophe, selon des conditions qui restent à déterminer. La collaboration avec les autorités de l'aviation est essentielle pour garantir la meilleure application possible des fréquences aéronautiques qui seront identifiées dans le cadre de ces besoins et évaluer les incidences de cette utilisation sur l'emploi des fréquences pour la sécurité des vols.

**Position de l'OACI:**

Aider à identifier les fréquences et les bandes de fréquences qui pourront être utilisées dans les situations indiquées, pourvu que leur emploi soit conforme aux dispositions du Règlement des radiocommunications et qu'il ne cause pas de brouillage aux services radio utilisés pour l'exploitation aéronautique. Plus particulièrement, cet emploi ne doit pas être préjudiciable aux procédures actuelles de recherches et de sauvetage (SAR) de l'OACI.

**Point de l'ordre du jour:**

**Examiner les résultats des études relatives à la Résolution 114 (CMR-95), qui traite de l'utilisation de la bande 5 091 – 5 150 MHz par le service fixe par satellite (Terre vers espace) (limitée aux liaisons de connexion du service mobile par satellite non OSG) et réexaminer les attributions au service de radionavigation aéronautique et au service fixe par satellite dans la bande 5 091 – 5 150 MHz**

**Analyse:**

La Résolution 114 (CMR-95) prévoit notamment le réexamen des attributions au service de radionavigation aéronautique et au service fixe par satellite dans cette bande. L'OACI est expressément invitée à examiner plus avant les besoins détaillés en fréquences et la planification pour les systèmes de radionavigation aéronautique internationaux normalisés dans cette bande. Cette bande est réservée afin de répondre aux besoins en fréquences du MLS qui ne peuvent pas être satisfaits dans la bande 5 030 – 5 091 MHz. Conformément au numéro S5.444, le MLS a priorité sur les autres utilisations de la bande 5 030 – 5 150 MHz.

Le renvoi S5.444A autorise l'emploi de la bande 5 091 – 5 150 MHz par le service fixe par satellite à titre primaire jusqu'au 1<sup>er</sup> janvier 2010, sous réserve des dispositions du numéro S5.444, de façon à protéger les assignations au MLS et à ne pas causer de brouillage au service de radionavigation aéronautique. Il est prévu qu'après le 1<sup>er</sup> janvier 2010 l'attribution au service fixe par satellite redeviendra secondaire. Le partage entre les deux services dans cette bande est impossible. La Recommandation S.1342 de l'UIT-R spécifie la distance de séparation requise pour protéger les services MLS dans la bande 5 030 – 5 090 MHz de l'utilisation du SFS dans cette bande.

On effectue actuellement, dans le cadre de la stratégie de l'OACI pour l'introduction et l'utilisation d'aides non visuelles d'approche et d'atterrissage (Annexe 10, Volume I, Supplément B), la mise au point d'une autre technologie d'approche de précision au GNSS et des études de faisabilité de la prise en charge des opérations des catégories II et III par le GNSS. Il est impossible, pour l'heure, de savoir avec certitude à quel moment les moyens GNSS seront mis en œuvre ou quand la transition au GNSS pourrait être achevée. Il sera peut-être nécessaire, vu les limitations et les problèmes potentiels que présente le maintien de l'ILS, d'utiliser un autre système avant que le GNSS ne puisse être employé pour l'exploitation tous temps. Il faut donc conserver, pour l'avenir prévisible, la possibilité de mettre en œuvre le MLS afin de permettre la réalisation de la stratégie actuelle de l'OACI.

Conformément au *décide* 1 de la Résolution 114, l'OACI a élaboré une procédure d'établissement des besoins en fréquences du MLS et d'autres applications aéronautiques éventuelles, afin d'appuyer les attributions qui seront requises dans la bande 5 091 – 5 150 MHz. Les résultats devraient être disponibles vers la fin de 2001. Cette procédure comprend:

- l'actualisation des besoins du MLS par les États;
- l'examen des besoins opérationnels du MLS (Annexe 10, Volume I—*Aides radio à la navigation*);
- la replanification des assignations au MLS pour déterminer les besoins en fréquences;
- l'identification des futurs besoins en fréquences pour d'autres systèmes aéronautiques;
- la présentation et l'examen des résultats à l'OACI;
- la présentation des résultats à l'UIT.

**Position de l'OACI:**

Ne pas modifier les renvois S5.444 et S5.444A

(D'autres éléments seront présentés lorsque les résultats des études seront disponibles.)

**Point de l'ordre du jour:** Examiner, conformément à la Résolution 736 (CMR-2000), les dispositions réglementaires et les besoins de spectre pour les attributions, nouvelles ou additionnelles, aux services mobile, fixe, d'exploration de la Terre par satellite et de recherche spatiale et revoir, en vue de son relèvement, le statut du service de radiolocalisation dans la gamme 5 150 – 5 725 MHz, compte tenu des résultats des études de l'UIT-R

**Analyse:** Conformément au numéro S5.449, la bande 5 350 – 5 470 MHz du service de radionavigation aéronautique (ARNS) est employée pour les systèmes radar aéroportés. Ces systèmes comprennent les radars de bord utilisés pour la détection des conditions météorologiques défavorables; ces radars fournissent d'importantes informations pour la sécurité des vols et de nombreuses administrations de l'aviation prescrivent l'emport de cet équipement.

Les besoins de l'ARNS doivent être constamment protégés. Les systèmes de radiolocalisation peuvent être exploités dans la même bande à condition qu'ils ne causent pas de brouillage et que leur exploitation soit conforme aux conditions recommandées par les études pertinentes de l'UIT-R. Le service de radiolocalisation doit également accepter le brouillage provenant de l'ARNS sans possibilité de protection.

Plusieurs États contractants de l'OACI sont en train d'étudier l'utilisation accrue de la bande 5 GHz (principalement, mais non exclusivement, de la portion 5 150 – 5 250 MHz de la bande) par les futurs systèmes aéronautiques. Les applications des systèmes envisagés comprennent notamment les communications air-sol courte distance et les réseaux locaux sans fil pour zones aéroportuaires. Si les résultats de ces études, coordonnés à l'intérieur des forums aéronautiques appropriés, justifient que les États soumettent à la CMR-2003 des propositions d'attributions aéronautiques additionnelles dans la bande 5 GHz, il est recommandé que l'OACI appuie pleinement ces propositions.

**Position de l'OACI:**

Accepter le relèvement du service de radiolocalisation pour lui conférer le statut primaire dans la bande 5 350 – 5 470 MHz, à la condition expresse qu'il ne cause aucun brouillage au service ARNS exploité dans cette bande conformément au numéro S5.449, et qu'il n'exige aucune protection contre l'ARNS, comme il en a été convenu entre les administrations compte tenu des Recommandations pertinentes de l'UIT-R.

N'apporter aucune autre modification aux attributions dans la bande 5 350 – 5 470 MHz.

Surveiller les applications des futurs systèmes aéronautiques qui pourraient être utilisées dans cette bande afin d'appuyer les propositions pertinentes soumises à la CMR-2003.

<b>Point de l'ordre du jour:</b>	<b>Envisager des mesures réglementaires visant à protéger les liaisons de connexion (Terre vers espace) du service mobile par satellite fonctionnant dans la bande 5 150 – 5 250 MHz, compte tenu des dernières Recommandations de l'UIT-R (par exemple, les Recommandations UIT-R S.1426, UIT-R S.1427 et UIT-R M.1454)</b>	
<b>Analyse:</b>	<p>La bande 5 150 – 5 250 MHz était au départ attribuée exclusivement au service de radionavigation aéronautique (ARNS) à titre primaire. Cette attribution a été faite (en 1945-1947) pour répondre aux besoins en spectre prévus à cette époque pour le système d'atterrissage hyperfréquences (MLS).</p> <p>À la suite de l'addition d'autres services dans cette bande, notamment du service fixe par satellite (Terre vers espace) et du service mobile, il y a maintenant peu de possibilités qu'un système ARNS puisse utiliser cette bande de façon sûre et sans risque de brouillage.</p> <p>Plusieurs États contractants de l'OACI étudient toutefois la possibilité d'utiliser cette bande pour d'autres applications aéronautiques. L'attribution aéronautique actuelle devrait donc être conservée jusqu'à l'introduction d'autres attributions aéronautiques appropriées pour les systèmes normalisés par l'OACI.</p>	
<b>Position de l'OACI:</b>	<table border="1"><tr><td>Surveiller les applications des futurs systèmes aéronautiques qui pourraient être utilisées dans cette bande afin d'appuyer les propositions pertinentes soumises à la CMR-2003.</td></tr></table>	Surveiller les applications des futurs systèmes aéronautiques qui pourraient être utilisées dans cette bande afin d'appuyer les propositions pertinentes soumises à la CMR-2003.
Surveiller les applications des futurs systèmes aéronautiques qui pourraient être utilisées dans cette bande afin d'appuyer les propositions pertinentes soumises à la CMR-2003.		

**Point de l'ordre du jour:**

**Examiner des questions ayant trait aux rayonnements non désirés:**

**1.8.1 examen des résultats des études sur la limite entre rayonnements non essentiels et émissions hors bande en vue d'inclure cette limite dans l'appendice S3;**

**1.8.2 examen des résultats des études et propositions de mesures réglementaires concernant la protection des services passifs contre les rayonnements non désirés, en particulier ceux provenant de services spatiaux, conformément aux points 5 et 6 du *recommande* de la Recommandation 66 (Rév. CMR-2000)**

**Analyse:**

L'avancement des travaux de la Commission d'études 1 de l'UIT-R sur cette question est suivi de près. Aucune modification apportée aux limites des rayonnements non désirés indiquées dans l'appendice S3 ne doit invalider les limites contenues dans les documents de l'OACI qui doivent être respectées pour se conformer aux exigences de l'aviation civile internationale.

Il faut en particulier être attentif au *recommande* 5 et au *recommande* 6 de la Recommandation 66 (Révision CMR-2000) de l'UIT-R, stipulant que l'UIT-R:

«5 étudie les bandes de fréquences et les situations dans lesquelles il faudra peut-être, pour des raisons techniques ou d'exploitation, fixer pour les rayonnements non essentiels des limites plus rigoureuses que les limites générales indiquées dans l'appendice S3, afin de protéger les services de sécurité et les services passifs comme le service de radioastronomie, et l'incidence sur tous les services concernés de la mise en œuvre ou non de ces limites;

6 étudie les bandes de fréquences et les situations dans lesquelles il faudra peut-être, pour des raisons techniques ou d'exploitation, fixer des limites aux émissions hors bande afin de protéger les services de sécurité et les services passifs comme le service de radioastronomie, et l'incidence sur tous les services concernés de la mise en œuvre ou non de ces limites;»

**Position de l'OACI:**

Aucune révision des valeurs contenues dans l'appendice S3 du Règlement des radiocommunications ni aucune autre disposition réglementaire sur les rayonnements non désirés ne doit invalider les limites des systèmes radio aéronautiques indiquées dans l'Annexe 10 de l'OACI et d'autres documents aéronautiques.

**Point de l'ordre du jour:**

**Examiner l'appendice S13 et la Résolution 331 (Rév. CMR-97) en vue de leur suppression et envisager éventuellement les modifications connexes du chapitre SVII et d'autres dispositions du Règlement des radiocommunications, si nécessaire, compte tenu du passage au Système mondial de détresse et de sécurité en mer (SMDSM) et de la mise en œuvre de celui-ci**

**Analyse:**

L'appendice S13 du Règlement des radiocommunications porte sur les communications de détresse et de sécurité non-SMDSM et contient d'importantes dispositions sur les services radio aéronautiques, applicables au service mobile aéronautique (R) et au service mobile aéronautique par satellite (R). Ces dispositions ont été soigneusement harmonisées avec les dispositions des Annexes de l'OACI applicables aux aéronefs en état d'urgence.

Avant de modifier cet arrangement, il faut s'assurer qu'il n'y a aucune incidence négative sur les dispositions applicables à la sécurité des aéronefs, y compris les aéronefs en état d'urgence. À cet égard, il convient de noter que le SMDSM a essentiellement été mis au point pour les cas de détresse et de sécurité en mer et qu'il s'applique d'abord et avant tout au secteur maritime du service mobile.

**Position de l'OACI:**

Toute modification qu'il est proposé d'apporter à l'appendice S13 et les modifications corrélatives à apporter au Chapitre SVII doivent être examinées très attentivement en fonction des spécifications du service mobile aéronautique (R), du service mobile aéronautique par satellite (R) et des Annexes applicables de l'OACI.
---



**Point de l'ordre du jour:** Envisager l'extension possible de l'attribution au SMS à titre secondaire (Terre vers espace) dans la bande 14 – 14,5 GHz, afin de permettre l'exploitation du service mobile aéronautique par satellite, comme indiqué dans la Résolution 216 (Rév. CMR-2000)

**Analyse:** Cette extension de l'attribution actuelle à titre secondaire afin de permettre l'exploitation du service mobile aéronautique, comme il est indiqué dans la Résolution 216 (Rév. CMR-2000), s'applique aux communications aéronautiques non liées à la sécurité et ne fera pas partie du service mobile aéronautique par satellite (R) étant donné qu'une attribution à titre secondaire est inacceptable pour un service aéronautique lié à la sécurité de la vie humaine. Ce dernier est régi par l'article S43.1 du Règlement des radiocommunications, qui définit les conditions des communications relatives à la sécurité et à la régularité des vols entre les aéronefs et le sol.

La modification à l'étude peut être appuyée étant donné que le service a la possibilité de renforcer l'efficacité générale des opérations aériennes.

**Position de l'OACI:** Appuyer s'il y a lieu l'extension de cette attribution pour inclure le service mobile aéronautique par satellite.

**Point de l'ordre du jour:**

**Envisager des mesures pour remédier aux brouillages préjudiciables dans les bandes attribuées aux services mobile maritime et mobile aéronautique (R), en tenant compte des Résolutions 207 (Rév. CMR-2000) et 350 (CMR-2000) et examiner les dispositions de fréquences et de canaux dans les bandes d'ondes décamétriques et hectométriques du service maritime, en ce qui concerne l'utilisation de nouvelles techniques numériques et compte tenu de la Résolution 347 (CMR-97)**

**Analyse:**

Les Résolutions 207 (Rév. CMR-2000) et 350[COM5/12] (CMR-2000) contiennent des dispositions et des mesures destinées à combattre la préoccupation croissante des autorités aéronautiques et maritimes au sujet de l'augmentation du brouillage causé par les émissions non autorisées (illégales) aux communications opérationnelles de détresse et de sécurité. Le brouillage causé aux communications de sécurité avec les aéronefs dans ces bandes dans certaines régions du monde, notamment dans le Pacifique Sud, est maintenant un problème qui préoccupe vivement les autorités de l'aviation civile et les transporteurs aériens exploitant des vols dans ces régions.

L'aviation civile internationale appuie pleinement l'élaboration de mesures visant à renforcer le Règlement des radiocommunications, dans la mesure du possible, et l'application de ces mesures par les administrations pour éviter que ne se produisent des événements compromettant la sécurité et en arriver à faire cesser les émissions non autorisées. L'emploi de plus en plus grand de la liaison de données HF (HF DL), normalisée dans l'Annexe 10, en particulier pour les communications ATC, donnerait les moyens techniques de surmonter le brouillage causé par ces émissions. La HF DL est actuellement largement disponible et utilisée principalement pour les communications AOC.

Les solutions ayant des répercussions sur les caractéristiques techniques des équipements utilisés actuellement et ne visant qu'à atténuer les effets du brouillage doivent toutefois être soigneusement évaluées par l'aviation civile en ce qui concerne leur incidence sur les normes convenues à l'échelle internationale et leur efficacité pratique à court et à long terme. L'objectif principal de toute action doit rester dans le cadre du contrôle réglementaire exercé par les administrations de radiocommunications. Les moyens techniques devraient principalement favoriser ce point et le rendre plus efficace. En ce qui concerne l'équipement de bord, plus précisément, il faut surtout veiller à éviter les changements inutiles ou inefficaces qui pourraient représenter une charge économique pour les transporteurs aériens.

**Position de l'OACI:**

Appuyer les dispositions réglementaires, les mesures prises par les administrations et la mise en œuvre de mesures et de techniques recommandées efficaces ayant pour but de réduire cette menace pour la sécurité des opérations aériennes.
--

**Point de l'ordre du jour:**

**Examiner les résultats des études concernant le SRNS, conformément aux Résolutions 604 (CMR-2000), 605 (CMR-2000) et 606 (CMR-2000)**

**Analyse:**

Le service de radionavigation par satellite (SRNS) est une désignation générique de l'UIT qui comprend, mais non exclusivement, le GNSS défini par l'OACI. L'attribution de nouvelles fréquences au SRNS était une question d'importance majeure pour l'aviation à la CMR-2000. Deux bandes de radionavigation aéronautique ont été choisies pour l'introduction du SRNS (espace vers Terre): la bande 1 164 – 1 215 MHz utilisée par le DME et la bande 1 260 – 1 300 MHz utilisée par le radar. Deux systèmes SRNS étaient visés: le système GPS avec la nouvelle fréquence L5 dans la bande du DME et le système Galileo qui a des éléments dans la bande du DME et dans la bande du radar.

La Résolution 605 (CMR-2000) porte sur l'introduction du SRNS (espace vers Terre) dans la bande 1 164 – 1 215 MHz (voir S5.328A). Cette bande est attribuée à l'échelle mondiale à titre primaire au service de radionavigation aéronautique (ARNS) et est actuellement utilisée intensivement par le DME.

La Résolution 606 (CMR-2000) porte notamment sur l'introduction du SRNS (espace vers Terre) dans la bande 1 215 – 1 300 MHz. Cette bande est attribuée à l'échelle mondiale à titre primaire au service de radiolocalisation et, dans plusieurs pays, au service de radionavigation aéronautique ou au service de radionavigation. Elle est actuellement utilisée par les radars primaires à longue portée pour la surveillance en route.

Les deux résolutions demandent que l'UIT-R effectue des études sur les aspects techniques, opérationnels et réglementaires des nouvelles attributions. L'OACI a été expressément invitée à participer à ces études étant donné la grande importance de ces bandes pour l'aviation civile internationale.

Dans ce point de l'ordre du jour, l'intérêt principal de l'aviation civile consiste à assurer la protection et l'expansion, au besoin, des systèmes actuels dans ces bandes (DME et radars primaires), qui sont une partie essentielle de l'infrastructure du trafic aérien et qui le demeureront pendant de nombreuses années encore, et en même temps à appuyer la mise en œuvre du SRNS, qui peut procurer des avantages à l'aviation civile à l'avenir. La CMR-2000 a donné aux exploitants du SRNS les attributions de fréquences désirées, mais seulement à la condition que les services de radionavigation aéronautique actuels soient pleinement protégés contre le brouillage qui pourrait être causé par le SRNS (lui-même ne pouvant exiger aucune protection contre les services de l'ARNS). L'aviation doit donc s'attacher à obtenir la protection désirée en définissant des contraintes de conception appropriées pour les futurs systèmes SRNS.

En ce qui concerne la **bande 1 164 – 1 215 MHz**, qui fait l'objet de la Résolution 605, les Groupes GNSSP et AMCP de l'OACI étudient actuellement une valeur appropriée de puissance surfacique (pfd) et d'autres aspects pertinents de la protection du DME, dans le but de contribuer aux études de l'UIT-R demandées par la Résolution 605. Cette Résolution appelle l'attention sur les résultats de l'étude de l'OACI, qui indique que la valeur provisoire de la limite de puissance surfacique devrait se situer entre -115 et -119 dB (W/m<sup>2</sup>) dans une bande quelconque de 1 MHz pour les brouillages cumulatifs causés par tous les systèmes SRNS. Ces résultats seront précisés par les travaux de l'OACI.

Des considérations semblables s'appliquent à la **bande 1 215 – 1 300 MHz**, qui fait l'objet de la Résolution 606. L'aviation cherche à incorporer une limite convenue de pfd dans le Règlement des radiocommunications. Certains pays, cependant, ont contesté le principe de cette incorporation à la CMR-2000. La Résolution 606 demande que soient effectuées des études sur la nécessité d'imposer une limite de puissance surfacique et sur la valeur de cette limite. L'aviation civile internationale est fermement convaincue de la nécessité d'imposer une limite de puissance surfacique pour protéger les systèmes de radionavigation utilisés pour établir et maintenir la séparation entre les aéronefs. L'OACI appuie donc tout travail visant à fixer des limites de puissance surfacique appropriées dans cette bande. La limite de puissance surfacique devrait être déterminée à partir d'une analyse de compatibilité fondée sur le seuil de brouillage des récepteurs radar ATC, en tenant compte de la marge de sécurité aéronautique applicable. D'autres études sont actuellement en cours pour valider la méthode d'analyse de compatibilité recommandée.

**Position de l'OACI:**

Appuyer une valeur appropriée de limite de puissance surfacique pour les brouillages cumulatifs causés par tous les systèmes SRNS dans la bande 1 164 – 1 215 MHz, afin de protéger les systèmes DME aéronautiques actuellement exploités; appuyer également l'incorporation de la limite de puissance surfacique convenue dans un cadre réglementaire adéquat ayant pleine force obligatoire.

Appuyer la nécessité de fixer une limite de puissance surfacique pour le SRNS dans la bande 1 215 – 1 300 MHz afin de protéger les importants systèmes de radionavigation utilisés pour assurer une séparation sûre entre les aéronefs en vol; appuyer également l'incorporation de la limite de puissance surfacique convenue dans un cadre réglementaire adéquat ayant pleine force obligatoire.

**Point de l'ordre du jour:**

**Envisager de faire des attributions à l'échelle mondiale pour les liaisons de connexion dans des bandes au voisinage de 1,4 GHz au SMS non OSG ayant des liaisons de service fonctionnant au-dessous de 1 GHz, compte tenu des résultats des études menées par l'UIT-R en application de la Résolution 127 (Rév. CMR-2000), à condition que les services passifs soient dûment reconnus, compte tenu du numéro S5.340;**

**Analyse:**

Les bandes identifiées aux *considérant* de la Résolution 127 (Révision CMR-2000) sont utilisées par les services radio aéronautiques. Les études sur le partage entre les liaisons de connexion du service mobile par satellite et le service de radionavigation aéronautique dans d'autres bandes ont eu pour conséquence de restreindre le développement des deux services.

Toute suggestion visant à inclure les bandes aéronautiques dans la recherche de fréquences pour ces liaisons doit être justifiée par des études techniques qui prennent en compte les besoins aéronautiques actuels et futurs. Ces études devraient être entreprises conjointement par les services intéressés et être jugées acceptables par l'aviation civile.

**Position de l'OACI:**

Les suggestions concernant le partage des bandes aéronautiques avec des liaisons de connexion non OSG au titre de ce point de l'ordre du jour ne peuvent être prises en compte que si elles sont étayées par des études acceptées, qui tiennent compte de l'emploi actuel et prévu de la bande par l'aviation et des contraintes appliquées à cet emploi.

**Point de l'ordre du jour:** **Envisager de reclasser l'attribution au service de radiolocalisation dans la gamme 2 900 – 3 100 MHz pour lui conférer le statut primaire**

**Analyse:** Cette bande est fortement utilisée par le service de radionavigation de l'aviation civile pour le radar primaire de surveillance basé au sol. Le relèvement du statut des services de radiolocalisation pour leur conférer un statut primaire ne devrait être fait qu'à condition qu'ils n'exigent aucune protection contre le brouillage causé par les systèmes de radionavigation aéronautique actuels et futurs exploités conformément aux dispositions du Règlement et qu'ils ne causent aucun brouillage à ces systèmes.

**Position de l'OACI:** Tout relèvement du service de radiolocalisation pour lui conférer un statut primaire dans les bandes attribuées aux services aéronautiques doit garantir la prise de mesures adéquates pour assurer la protection constante des services aéronautiques actuels et futurs. L'attribution devrait être faite à condition que les services de radiolocalisation ne causent aucun brouillage au service de radionavigation et qu'ils n'exigent aucune protection contre le brouillage causé par ce service.

**Point de l'ordre du jour:** **Envisager des attributions additionnelles à l'échelle mondiale au SMS non OSG ayant des liaisons de service fonctionnant au-dessous de 1 GHz, conformément à la Résolution 214 (Rév. CMR-2000)**

**Analyse:** La région du spectre située au-dessous de 1 GHz contient plusieurs bandes aéronautiques et de radionavigation importantes dans lesquelles sont situés les principaux services terrestres de radiocommunication et de radionavigation aéronautiques utilisés pour les opérations aériennes. Ces bandes sont fortement sollicitées pour répondre aux besoins de la croissance du trafic aérien dans les années à venir.

La principale bande de communications aéronautiques VHF (117,975 – 137 MHz) prend en charge toutes les communications de sécurité à courte et moyenne distances entre les aéronefs et les stations au sol dans l'espace aérien continental et aux aéroports, et continuera à assurer cette fonction dans l'avenir prévisible. Les systèmes essentiels de radionavigation aéronautique fonctionnent à 75 MHz, 108 – 117,975 MHz, 328,6 – 335,4 MHz, 406 – 406,1 MHz et 960 – 1 215 MHz. Il est prévu que toutes ces bandes seront nécessaires dans l'avenir prévisible.

**Position de l'OACI:** Ne modifier aucune des attributions aux services aéronautiques dans les bandes situées au-dessous de 1 GHz et prendre en compte la position de l'OACI sur le point 1.1 de l'ordre du jour en ce qui concerne les numéros S5.181, S5.197 et S5.259.

**Point de l'ordre du jour:**

**Examiner l'état d'avancement des études de l'UIT-R relatives au développement futur des IMT-2000 et des systèmes postérieurs aux IMT-2000, conformément à la Résolution 228 (CMR-2000)**

**Analyse:**

Des propositions peuvent être élaborées au titre de ce point de l'ordre du jour dans le but d'introduire le service mobile qui assure les éléments terrestres des IMT-2000 dans des bandes actuellement attribuées aux services de radionavigation aéronautique et de radiolocalisation entre 2 700 MHz et 3 400 MHz. Ces bandes sont fortement utilisées pour les fonctions de surveillance radar du contrôle de la circulation aérienne et pour répondre à d'autres besoins nationaux importants. Certaines fonctions opérationnelles assurées par ces systèmes ne peuvent être remplacées par aucun autre système actuel ou prévu.

Des études déjà réalisées montrent qu'il est impossible d'appliquer des mécanismes pratiques de partage entre les stations radar aéronautiques et le service mobile. Aucune proposition visant à introduire le service mobile dans ces bandes n'est donc acceptable. Toute nouvelle étude sur le partage doit prendre en compte tous les aspects techniques et opérationnels de l'emploi du radar aux aéroports et être acceptée et entérinée par les autorités de l'aviation civile responsables de l'exploitation de ces stations.

Il faut effectuer une étude complète de l'emploi actuel de cette bande par les stations radar et des besoins futurs pour déterminer s'il est possible et réaliste de remplacer les fréquences utilisées actuellement par des fréquences plus élevées. Il est prévu que les radars primaires continueront à être nécessaires dans les aéroports et les régions terminales de contrôle. La suppression des stations radar de la bande 2 700 – 2 900 MHz et leur réaffectation à la bande 2 900 – 3 400 MHz serait extrêmement difficile sinon impossible étant donné les besoins en large bande des stations radar modernes. De plus, la modification des systèmes radar pour leur permettre d'utiliser les nouvelles fréquences exigerait d'importants travaux de reconception et de reconstruction qui perturberaient considérablement des services requis 24 heures sur 24 aux aéroports très actifs.

De nombreux grands aéroports du monde entier sont de plus en plus encombrés et beaucoup d'entre eux arriveront à saturation au cours de la présente décennie. Le maintien de la sécurité exige l'emploi de systèmes radar fiables et exempts de brouillage pour assurer la surveillance et la séparation entre les aéronefs pendant la phase d'atterrissage. Il est probable que les aéroports à forte densité de circulation continueront à utiliser le radar primaire dans l'avenir prévisible. Par conséquent, l'emploi de la bande 2 700 – 2 900 MHz par l'aviation devrait augmenter sensiblement au cours des dix prochaines années et se poursuivra bien au-delà de 2010. Il est de la plus haute importance pour l'aviation que le spectre actuellement disponible pour les stations radar soit préservé et qu'aucune restriction supplémentaire ne soit imposée aux futures assignations de fréquences à ces stations.



**Position de l'OACI:**

S'opposer à toute proposition de nouvelle attribution au service mobile ou à d'autres services dans les bandes situées entre 2 700 et 3 400 MHz, qui sont attribuées aux services de radionavigation aéronautiques ou utilisées par ces services, étant donné qu'aucune étude de compatibilité rigoureuse et complète n'a encore été acceptée par l'aviation civile internationale. Ces études doivent prendre en compte tous les aspects techniques et opérationnels de l'emploi de ces systèmes dans les grands aéroports du monde entier pour assurer la séparation et la surveillance vitales des aéronefs qui se préparent à atterrir. Le partage de ces bandes, quelle qu'en soit la base, doit également être étayé par une analyse qui réponde aux exigences de sécurité de l'OACI.

**Point de l'ordre  
du jour:**

**Permettre l'utilisation de la bande 108 – 117,975 MHz pour la transmission de signaux de correction différentielle des informations fournies par les satellites de radionavigation au moyen de systèmes basés au sol et normalisés par l'OACI**

**Analyse:**

La transmission des données de renforcement du GNSS qui seront utilisées par les récepteurs de bord pour répondre aux rigoureuses spécifications de précision et d'intégrité des applications du GNSS est un nouveau besoin aéronautique. Conformément aux SARP de l'Annexe 10, les nouveaux systèmes de renforcement basés au sol (GBAS) seront exploités dans la bande actuelle du VOR/ILS, 108 – 117,975 MHz (la bande employée au début sera 112 – 117,975 MHz).

L'OACI a également élaboré des normes pour les systèmes qui utilisent une liaison de données pour transmettre à d'autres aéronefs et au contrôle de la circulation aérienne les données fournies par les systèmes de navigation de bord. Ces systèmes peuvent prendre en charge des fonctions de navigation et de surveillance et un de ces systèmes est conçu pour fonctionner également dans la bande 108 – 117,975 MHz.

La bande choisie est actuellement attribuée au service de radionavigation aéronautique. On a avancé l'idée que ces nouveaux systèmes n'entrent pas dans la définition d'un service de radionavigation (utilisation des propriétés de propagation des ondes radio) et qu'il est nécessaire d'amender l'attribution faite dans cette bande. Il faudrait donc faire une attribution additionnelle appropriée pour permettre à ces systèmes de fonctionner dans la bande 108 – 117,975 MHz.

L'OACI coordonnera l'introduction de ces systèmes à l'échelle internationale par l'élaboration des normes nécessaires et de critères appropriés de compatibilité et de planification des fréquences. On pourra ainsi s'assurer que les différents systèmes radioaéronautiques qui fonctionnent déjà (VOR/ILS) ou qu'il est prévu d'exploiter dans cette bande peuvent coexister en toute sécurité sans se causer de brouillage préjudiciable mutuellement.

En ce qui concerne les bandes adjacentes, les systèmes aéronautiques doivent aussi se conformer aux dispositions pertinentes de l'UIT relatives aux rayonnements non désirés. La compatibilité avec les services de radiodiffusion FM dans la bande 87,5 – 108 MHz serait assurée grâce à la conformité avec la Recommandation IS.1009 de l'UIT-R.

**Position de l'OACI:**

Appuyer une attribution permettant d'utiliser la bande 108 – 117,975 MHz pour les systèmes normalisés par l'OACI qui assurent des fonctions de navigation et de surveillance, à la condition que le service de radionavigation aéronautique ait la priorité et qu'il soit protégé.

Assurer la conformité avec la Recommandation IS.1009 de l'UIT-R en ce qui concerne la compatibilité avec les services de radiodiffusion FM dans la bande 87,5 – 108 MHz.

**Point de l'ordre  
du jour:**

**Examiner les attributions additionnelles au SMS dans la bande 1 – 3 GHz, conformément aux Résolutions 226 (CMR-2000) et 227 (CMR-2000)**

**Analyse:**

Les Résolutions 226 (CMR-2000) et 227 (CMR-2000) traitent de la nécessité d'effectuer des études sur le partage entre le SMS et d'autres services spécifiés dans les Résolutions afin d'identifier des fréquences pour l'expansion future du SMS. Les besoins indiqués dans ces Résolutions sont de 2 × 123 MHz d'ici 2005 et de 2 × 145 MHz d'ici 2010 (y compris les attributions actuelles au SMS).

Les Résolutions précisent que les bandes 1 518 – 1 525 MHz et 1 683 – 1 690 MHz pourraient être utilisées pour une nouvelle attribution. Il est noté que la bande comprise entre 1 429 et 1 535 MHz, dans certains pays de la Région 1, et la bande 1 435 – 1 535 dans la Région 2 sont utilisées par le service mobile aéronautique à des fins de télémesure.

Cependant, toutes les autres bandes comprises entre 1 et 3 GHz (à l'exclusion de la bande 1 559 – 1 610 MHz) peuvent être examinées si les résultats des études sur le partage des bandes visées ne sont pas satisfaisants.

La bande 1 559 – 1 610 MHz, qui est attribuée au service SRNS et que l'aviation civile prévoit d'utiliser largement pour les services GNSS a été expressément exclue de l'étude sur le partage dans les deux Résolutions. L'aviation civile internationale appuie sans réserve cette exclusion.

D'autres bandes de la bande 1 – 3 GHz intéressent l'aéronautique, notamment celles du service de radionavigation aéronautique (960 – 1 215 MHz, 1 559 – 1 610 MHz et 2 700 – 2 900 MHz) et celles du service mobile par satellite (1,5/1,6 GHz). Le processus de normalisation mondiale par le biais des normes de l'OACI s'applique à ces bandes, qui sont extrêmement utilisées et qui le seront probablement plus encore à l'avenir à mesure que croîtra le trafic. L'aviation civile voit peu de possibilités de partager ces bandes avec d'autres services sans nuire à la sécurité et à la viabilité à court et à long terme des services de transport aérien du monde entier.

**Position de l'OACI:**

S'opposer aux propositions de faire une attribution au service mobile par satellite dans l'une quelconque des bandes du service de radionavigation aéronautique comprises entre 1 et 3 GHz jusqu'à ce que l'utilisation de ces bandes par l'aviation ait été complètement examinée et jusqu'à ce que les études de partage, le cas échéant, soient terminées et que les résultats répondent aux besoins de l'OACI.

Appuyer la protection des applications de télémesure aéronautique et le maintien de leur exploitation dans la bande 1 425 – 1 535 MHz.

**Point de l'ordre du jour:** Examiner les Recommandations de l'UIT-R révisées et incorporées par référence dans le Règlement des radiocommunications, communiquées par l'Assemblée des radiocommunications conformément à la Résolution 28 (Rév. CMR-2000), et décider s'il convient de mettre à jour les références correspondantes dans le Règlement des radiocommunications, conformément aux principes énoncés dans l'annexe de la Résolution 27 (Rév. CMR-2000)

**Analyse:** Aucune Recommandation de l'UIT-R s'appliquant exclusivement aux services radio aéronautiques et incorporée par référence au Règlement des radiocommunications n'a été identifiée jusqu'à maintenant.

Le numéro S34.1 du Règlement des radiocommunications spécifie que les signaux de radiobalises de localisation des sinistres émis sur la fréquence 406,0 MHz ou dans la bande 1 645,5 – 1 646,5 MHz doivent être conformes aux Recommandations pertinentes de l'UIT-R (voir la Résolution 27 [CMR-95]).

**Position de l'OACI:** Appuyer la politique d'incorporation par référence en ce qui concerne le numéro S34.1 du Règlement des radiocommunications pour les radiobalises de localisation des sinistres.

---

CMR-2003 — Point 4 de l'ordre du jour

---

**Point de l'ordre du jour:** Conformément à la Résolution 95 (Rév. CMR-2000), examiner les résolutions et recommandations des conférences précédentes en vue, le cas échéant, de les réviser, de les remplacer ou de les supprimer

**Position de l'OACI:**

Résolution	Titre	Action recommandée
18	(Mob-83) Relative à la procédure d'identification et d'annonce de la position des navires et des aéronefs des États non parties à un conflit armé	Aucune modification
20	(CMR-2000) Coopération technique avec les pays en développement en matière de télécommunications aéronautiques	Aucune modification
26	(Rév. CMR-97) Renvois du Tableau d'attribution des bandes de fréquences dans l'article S5 du Règlement des radiocommunications	Aucune modification (point 1.1 de l'ordre du jour de la CMR-2003)
27	(Rév. CMR-97) Références aux Recommandations de l'UIT-R et de l'UIT-T figurant dans le Règlement des radiocommunications	Aucune modification
28	(CMR-2000) Révision des références aux Recommandations UIT-R incorporées par référence dans le Règlement des radiocommunications	Aucune modification
44	(Mob-87) Compatibilité des équipements utilisés dans le service mobile par satellite	Aucune modification
63	Relative à la protection des services de radiocommunication contre les brouillages causés par le rayonnement des appareils industriels, scientifiques et médicaux (ISM)	Aucune modification
95	(CMR-2000) Examen général des Résolutions et Recommandations des conférences administratives mondiales des radiocommunications et des conférences mondiales des radiocommunications	Aucune modification
114	(CMR-95) Utilisation de la bande 5 091 – 5 150 MHz par le service fixe par satellite (Terre-espace) (limitée aux liaisons de connexion du service mobile par satellite non géostationnaire)	Supprimer la résolution après la CMR-2003 (point 1.4 de l'ordre du jour de la CMR-2003)
127	(Rév. CMR-2000) Études à mener pour l'examen d'attributions, dans des bandes au voisinage de 1,4 GHz, aux liaisons de connexion des systèmes à satellites non géostationnaires du service mobile par satellite ayant des liaisons de service fonctionnant au-dessous de 1 GHz	Supprimer la résolution après la CMR-2003 (point 1.16 de l'ordre du jour de la CMR-2003)

<b>Résolution</b>	<b>Titre</b>	<b>Action recommandée</b>
205	(Rév. Mob-87) Protection de la bande 406 – 406,1 MHz attribuée au service mobile par satellite	Aucune modification
207	(Mob-87) Utilisation non autorisée de fréquences dans les bandes attribuées au service mobile maritime et au service mobile aéronautique (R)	Supprimer la résolution après la CMR-2003 (point 1.14 de l'ordre du jour de la CMR-2003)
216	(CMR-2000) Extension possible de l'attribution secondaire au service mobile par satellite (Terre vers espace) dans la bande 14 – 14,5 GHz pour couvrir les applications aéronautiques	Supprimer la résolution après la CMR-2003 (point 1.11 de l'ordre du jour de la CMR-2003)
217	(CMR-97) Mise en œuvre des radars profileurs de vent	Aucune modification
222	(CMR-2000) Utilisation des bandes 1 525 – 1 559 MHz et 1 626,5 – 1 660,5 MHz par le service mobile par satellite	Aucune modification à la CMR-2003
225	(CMR-2000) Utilisation de bandes de fréquences additionnelles pour la composante satellite des IMT-2000	Aucune modification
226	(CMR-2000) Études de partage et attributions additionnelles possibles au service mobile par satellite (espace vers Terre) dans la gamme 1 – 3 GHz, y compris la prise en considération de la bande 1 518 – 1 525 MHz	Supprimer la résolution après la CMR-2003 (point 1.31 de l'ordre du jour de la CMR-2003)
228	(CMR-2000) Études à effectuer pour examiner les besoins liés au développement futur des IMT-2000 et des systèmes postérieurs aux IMT-2000 définis par l'UIT-R	Supprimer la résolution après la CMR-2003 (point 1.22 de l'ordre du jour de la CMR-2003)
405	Relative à l'utilisation des fréquences du service mobile aéronautique (R)	Aucune modification
603	(CMR-2000) Études de compatibilité entre les stations du service de radionavigation par satellite (Terre vers espace) fonctionnant dans la bande de fréquences 5 000 – 5 010 MHz et le système international normalisé (système d'atterrissage aux hyperfréquences) fonctionnant dans la bande 5 030 – 5 150 MHz	Supprimer la résolution (les études sont terminées)
605	(CMR-2000) Utilisation de la bande de fréquences 1 164 – 1 215 MHz par les systèmes du service de radionavigation par satellite (espace vers Terre)	Supprimer la résolution après la CMR-2003 (point 1.15 de l'ordre du jour de la CMR-2003)
606	(CMR-2000) Utilisation de la bande de fréquences 1 215 – 1 300 MHz par les systèmes du service de radionavigation par satellite (espace vers Terre)	Supprimer la résolution après la CMR-2003 (point 1.15 de l'ordre du jour de la CMR-2003)

<b>Résolution</b>	<b>Titre</b>	<b>Action recommandée</b>
607	(CMR-2000) Études sur la compatibilité entre les stations du service de radionavigation par satellite (Terre vers espace) et le service de radiolocalisation fonctionnant dans la bande de fréquences 1 300 – 1 350 MHz	Supprimer la résolution après l'adoption des <b>R e c o m m a n d a t i o n s</b> UIT-R appropriées
644	(Rév. CMR-2000) Moyens de télécommunication pour l'atténuation des effets des catastrophes et les opérations de secours	Aucune modification
645	(CMR-2000) Harmonisation à l'échelle mondiale des fréquences utilisées pour la protection du public et les secours en cas de catastrophe	Supprimer la résolution après la CMR-2003 (point 1.3 de l'ordre du jour de la CMR-2003)
705	(Mob-87) Protection mutuelle des services de radiocommunication fonctionnant dans la bande 70 – 130 kHz	Aucune modification
706	(Rév. CMR-2000) Exploitation du service fixe et du service mobile maritime dans la bande 90 – 110 kHz	Aucune modification
725	(CMR-97) Utilisation de la bande de fréquences 5 350 – 5 460 MHz par les détecteurs actifs spatioportés	Supprimer la résolution
729	(CMR-97) Utilisation de systèmes agiles en fréquences dans les bandes d'ondes hectométriques et décimétriques	Supprimer la résolution après la CMR-2003 (point 1.4 de l'ordre du jour de la CMR-2003)
736	(CMR-2000) Examen par une future conférence mondiale des radiocommunications compétente de questions liées aux attributions aux services mobile, fixe, de radiolocalisation, d'exploration de la Terre par satellite (active) et de recherche spatiale (active) dans la gamme de fréquences 5 150 – 5 725 MHz	Supprimer la résolution après la CMR-2003 (point 1.5 de l'ordre du jour de la CMR-2003)
800	(CMR-2000) Ordre du jour de la Conférence mondiale des radiocommunications de 2003	Supprimer la résolution après la CMR-2003
801	(CMR-2000) Ordre du jour préliminaire de la Conférence mondiale des radiocommunications de 2005/2006	Modifier la résolution et la supprimer après la CMR-2003



**Point de l'ordre du jour:**

**Recommander au Conseil des points à inscrire à l'ordre du jour de la prochaine CMR et exposer ses vues sur l'ordre du jour préliminaire de la conférence suivante et sur des points éventuels à inscrire à l'ordre du jour de conférences futures en tenant compte de la Résolution 801 (CMR-2000)**

**Analyse:**

Ce point traite de l'ordre du jour préliminaire de la CMR-2006, qui sera élaboré par la CMR-2003. Les points qui intéressent l'aviation et qui doivent être inscrits à l'ordre du jour de la CMR-2006 sont notamment:

a) Suppression du renvoi S5.203A

Ce renvoi permet l'exploitation, dans certains pays, des services fixe et mobile (à l'exclusion du service mobile aéronautique) dans la bande VHF aéronautique 136 – 137 MHz. Comme il est indiqué plus haut (point 1.1 de l'ordre du jour de la CMR-2003), ce renvoi vient à expiration en 2005. Cette date ne doit pas être prolongée et le renvoi devrait être supprimé par la CMR-2006.

b) Examen des résultats des études menées conformément à la Résolution 222 (CMR-2000)

La Résolution 222 invite notamment l'UIT-R à effectuer des études dans le but d'assurer la disponibilité et la protection des fréquences du service mobile aéronautique (R) dans la bande 1,5 – 1,6 GHz. Les résultats de ces études devraient être examinés par la CMR-2006 afin de déterminer s'il est nécessaire de modifier le Règlement des radiocommunications pour satisfaire les besoins de fréquences du SMAS(R) dans cette bande. La participation d'experts en aviation aux études pertinentes de l'UIT-R est requise.

c) Attributions au SMAS(R) dans les bandes HF

Certains points du projet d'ordre du jour de la CMR-2006 ont pour but de revoir certaines attributions dans les bandes HF. La révision de ces attributions devrait exclure les bandes attribuées au service mobile aéronautique (R) et celles qui sont contenues dans le plan d'allotissement de fréquences pour le service mobile aéronautique (R) (appendice S27).

d) Fréquences additionnelles pour les systèmes aéronautiques

Il existe actuellement une pénurie de fréquences aéronautiques dans certaines bandes et dans certaines régions. Il est donc nécessaire de trouver des fréquences pour les systèmes aéronautiques qui pourraient être mis en œuvre à moyen et à long terme.

**Position de l'OACI:**

Appuyer la suppression du renvoi S5.203A par la CMR-2006.

Appuyer l'inscription à l'ordre du jour de la CMR-2006 d'un point concernant l'examen des résultats des études menées conformément à la Résolution 222 (CMR-2000).

S'opposer à tout réexamen des bandes de fréquences attribuées au service mobile aéronautique (R) dans la bande 2 050 – 22 000 MHz et des bandes comprises dans le plan d'allotissement des fréquences de l'appendice S27, étant donné que ces bandes sont déjà encombrées et que les fréquences nécessaires aux opérations internationales sont insuffisantes.

Appuyer l'examen par la CMR-2006 de la nécessité de trouver des fréquences additionnelles pour les systèmes aéronautiques qu'il est envisagé de mettre en œuvre à moyen et à long terme.

**Supplément 1**

**RÉSOLUTION 1156 DU CONSEIL DE L'UIT**

**Ordre du jour de la Conférence mondiale  
des radiocommunications (CMR-03)**

Le Conseil,

*prenant note*

que la Résolution 800 de la Conférence mondiale des radiocommunications (Istanbul, 2000):

- a) a décidé de recommander au Conseil de convoquer, en 2003, une Conférence mondiale des radiocommunications d'une durée de quatre semaines;
- b) a recommandé l'ordre du jour de cette Conférence, et invité le Conseil à finaliser l'ordre du jour, à prendre les dispositions nécessaires pour la Convocation de la CMR-03 et à procéder dès que possible à la consultation nécessaire des Etats Membres,

*décide*

de convoquer, à Genève\* (Suisse) du 9 juin au 4 juillet 2003, une Conférence mondiale des radiocommunications (CMR-03), dont l'ordre du jour sera le suivant:

1. sur la base des propositions des administrations ainsi que du rapport de la Réunion de préparation à la Conférence, compte tenu des résultats de la CMR-2000 et compte dûment tenu des besoins des services existants ou futurs dans les bandes considérées, examiner les points suivants et prendre les mesures appropriées:

1.1 demandes des administrations qui souhaitent supprimer les renvois relatifs à leur pays ou le nom de leur pays de certains renvois, s'ils ne sont plus nécessaires, conformément à la Résolution **26 (Rév. CMR-97)**;

1.2 revoir le numéro **S5.134** ainsi que les Résolutions **517 (Rév. CMR-97)** et **537 (CMR-97)** et les Recommandations **515 (Rév. CMR-97)**, **517 (HFBC-87)** et **519 (CAMR-92)** connexes et l'appendice **S11** et prendre les mesures qui s'imposent, compte tenu des études et des mesures décrites dans ces textes, eu égard en particulier au développement de nouvelles techniques de modulation, y compris des techniques numériques, permettant d'assurer un équilibre optimal entre qualité sonore, largeur de bande et fiabilité des circuits dans l'utilisation des bandes d'ondes décimétriques attribuées au service de radiodiffusion;

---

\* *Note du Secrétariat:* Sachant que le Venezuela pourrait, comme cela a été indiqué provisoirement à la session du Conseil, lancer une invitation, la décision finale concernant la ville hôte sera prise par le Conseil à sa session de 2001.

1.3 envisager l'identification de bandes de fréquences harmonisées à l'échelle mondiale ou régionale, dans la mesure du possible, en vue de mettre en œuvre de futures solutions évoluées pour répondre aux besoins des organismes de protection du public, y compris ceux qui s'occupent des situations d'urgence et des secours en cas de catastrophe, et d'élaborer les dispositions réglementaires nécessaires compte tenu de la Résolution **645 [GT PLEN-2/5] (CMR-2000)**;

1.4 examiner les résultats des études relatives à la Résolution **114 (CMR-95)**, qui traite de l'utilisation de la bande 5 091 – 5 150 MHz par le service fixe par satellite (Terre vers espace) (limitée aux liaisons de connexion du service mobile par satellite non OSG) et réexaminer les attributions au service de radionavigation aéronautique et au service fixe par satellite dans la bande 5 091 – 5 150 MHz;

1.5 examiner, conformément à la Résolution **736 [GT PLEN-2/1] (CMR-2000)**, les dispositions réglementaires et les besoins de spectre pour les attributions, nouvelles ou additionnelles, aux services mobile, fixe, d'exploration de la Terre par satellite et de recherche spatiale et revoir, en vue de son relèvement, le statut du service de radiolocalisation dans la gamme 5 150-5 – 725 MHz, compte tenu des résultats des études de l'UIT-R;

1.6 envisager des mesures réglementaires visant à protéger les liaisons de connexion (Terre vers espace) du service mobile par satellite fonctionnant dans la bande 5 150 – 5 250 MHz, compte tenu des dernières Recommandations de l'UIT-R (par exemple, les Recommandations UIT-R S.1426, UIT-R S.1427 et UIT-R M.1454);

1.7 examiner des questions intéressant les services d'amateur et d'amateur par satellite:

1.7.1 révision éventuelle de l'article **S25**;

1.7.2 réexamen des dispositions de l'article **S19** concernant la formation des indicatifs d'appel dans les services d'amateur, afin de donner une certaine souplesse aux administrations;

1.7.3 réexamen des termes et définitions de l'article **S1** dans la mesure nécessaire, comme suite aux modifications apportées à l'article **S25**;

1.8 examiner des questions ayant trait aux rayonnements non désirés:

1.8.1 examen des résultats des études sur la limite entre rayonnements non essentiels et émissions hors bande en vue d'inclure cette limite dans l'appendice **S3**;

1.8.2 examen des résultats des études et propositions de mesures réglementaires concernant la protection des services passifs contre les rayonnements non désirés, en particulier ceux provenant de services spatiaux, conformément aux points 5 et 6 du *recommande* de la Recommandation **66 (Rév. CMR-2000)**;

1.9 examiner l'appendice **S13** et la Résolution **331 (Rév. CMR-97)** en vue de leur suppression et envisager éventuellement les modifications connexes du chapitre SVII et d'autres dispositions du Règlement des radiocommunications, si nécessaire, compte tenu du passage au Système mondial de détresse et de sécurité en mer (SMDSM) et de la mise en œuvre de celui-ci;

1.10 examiner les résultats des études relatives aux questions suivantes et prendre les mesures qui s'imposent:

1.10.1 épuisement des ressources de numérotage que constituent les identités dans le service mobile maritime (Résolution **344 (CMR-97)**);

1.10.2 priorité des communications de détresse dans le sens côtière - navire (Résolution **348 (CMR-97)**);

1.11 envisager l'extension possible de l'attribution au SMS à titre secondaire (Terre vers espace) dans la bande 14 – 14,5 GHz, afin de permettre l'exploitation du service mobile aéronautique par satellite, comme indiqué dans la Résolution **216 (Rév. CMR-2000)**;

1.12 examiner les attributions et les questions réglementaires concernant les services scientifiques spatiaux, conformément à la Résolution **723 (Rév. CMR-2000)**, et examiner toutes les attributions au SETS et au service de recherche spatiale entre 35 et 38 GHz, en tenant compte de la Résolution **730 [COM5/1] (CMR-2000)**;

1.13 étudier des dispositions réglementaires et envisager la possibilité d'identifier des attributions de fréquences existantes à des services, qui puissent être utilisées par des stations placées sur des plates-formes à haute altitude, en tenant compte du numéro **S5.543A/S5.5RRR** et des résultats des études menées par l'UIT-R conformément aux Résolutions **122 (Rév. CMR-2000)** et **734 [COM5/14] (CMR-2000)**;

1.14 envisager des mesures pour remédier aux brouillages préjudiciables dans les bandes attribuées aux services mobile maritime et mobile aéronautique (R), en tenant compte des Résolutions **207 (Rév. CMR-2000)** et **350 [COM5/12] (CMR-2000)** et examiner les dispositions de fréquences et de canaux dans les bandes d'ondes décimétriques et hectométriques du service maritime, en ce qui concerne l'utilisation de nouvelles techniques numériques et compte tenu de la Résolution **347 (CMR-97)**;

1.15 examiner les résultats des études concernant le SRNS, conformément aux Résolutions **604 [COM5/16] (CMR-2000)**, **605 [COM5/19] (CMR-2000)** et **606 [COM5/20] (CMR-2000)**;

1.16 envisager de faire des attributions à l'échelle mondiale pour les liaisons de connexion dans des bandes au voisinage de 1,4 GHz au SMS non OSG ayant des liaisons de service fonctionnant au-dessous de 1 GHz, compte tenu des résultats des études menées par l'UIT-R en application de la Résolution **127 (Rév. CMR-2000)**, à condition que les services passifs soient dûment reconnus, compte tenu du numéro **S5.340**;

1.17 envisager de reclasser l'attribution au service de radiolocalisation dans la gamme 2 900 – 3 100 MHz pour lui conférer le statut primaire;

1.18 envisager de faire une attribution à titre primaire au service fixe dans la bande 17,3 – 17,7 GHz en Région 1, compte tenu des attributions à titre primaire faites à différents services dans les trois Régions;

1.19 examiner des dispositions réglementaires visant à éviter toute application incorrecte des limites pour une seule source de brouillage applicables aux systèmes non OSG du SFS, telles qu'elles sont

prescrites dans l'article S22, sur la base des études faites par l'UIT-R, conformément à la Résolution **135 [COM5/2] (CMR-2000)**;

1.20 envisager des attributions additionnelles à l'échelle mondiale au SMS non OSG ayant des liaisons de service fonctionnant au-dessous de 1 GHz, conformément à la Résolution **214 (Rév. CMR-2000)**;

1.21 examiner l'avancement des études de l'UIT-R concernant les prescriptions techniques et réglementaires des applications multimédias interactives hertziennes de Terre, conformément à la Résolution **737 [GT PLEN-2/2] (CMR-2000)** en vue de faciliter l'harmonisation à l'échelle mondiale;

1.22 examiner l'état d'avancement des études de l'UIT-R relatives au développement futur des IMT-2000 et des systèmes postérieurs aux IMT-2000, conformément à la Résolution **228 [GT PLEN-2/3] (CMR-2000)**;

1.23 examiner le réalignement des attributions aux services d'amateur, d'amateur par satellite et de radiodiffusion au voisinage de 7 MHz à l'échelle mondiale, compte tenu de la Recommandation **718 (CAMR-92)**;

1.24 examiner l'utilisation de la bande 13,75-14 GHz conformément à la Résolution **733 [COM5/10] (CMR-2000)**, en vue de traiter des conditions de partage;

1.25 examiner, en vue d'une harmonisation mondiale la plus grande possible, et compte dûment tenu de la nécessité de ne pas imposer de contraintes au développement des autres services, en particulier des services fixe et de radiodiffusion par satellite, les dispositions réglementaires et l'identification éventuelle de bandes de fréquences pour les systèmes à haute densité du service fixe par satellite au-dessus de 17,3 GHz, en s'attachant particulièrement aux bandes au-dessus de 19,7 GHz;

1.26 examiner les dispositions en vertu desquelles les stations terriennes de navire pourraient être exploitées dans des réseaux du service fixe par satellite, en tenant compte des études faites par l'UIT-R, conformément à la Résolution **82 [COM4/3] (CMR-2000)**;

1.27 examiner, en application des Résolutions **540 [GT PLEN-1/1] (CMR-2000)** et **735 [GT PLEN-1/3] (CMR-2000)** les études de l'UIT-R demandées dans ces Résolutions et modifier selon qu'il conviendra les procédures réglementaires pertinentes et les critères de partage associés indiqués dans les appendices **S30** et **S30A** et dans les dispositions connexes;

1.28 permettre l'utilisation de la bande 108 – 117,975 MHz pour la transmission de signaux de correction différentielle des informations fournies par les satellites de radionavigation au moyen de systèmes basés au sol et normalisés par l'OACI;

1.29 examiner les résultats des études menées conformément aux Résolutions **138 [COM5/3] (CMR-2000)** et **78 [COM5/23] (CMR-2000)** au sujet du partage entre systèmes non OSG et systèmes OSG;

1.30 envisager des modifications possibles des procédures de publication anticipée, de coordination et de notification des réseaux à satellite, conformément à la Résolution **86 (Minneapolis, 1998)**;

1.31 examiner les attributions additionnelles au SMS dans la bande 1-3 GHz, conformément aux Résolutions **226 [COM5/29] (CMR-2000)** et **227 [COM5/30] (CMR-2000)**;

- 1.32 examiner les dispositions techniques et réglementaires concernant la bande 37,5-43,5 GHz, conformément aux Résolutions **128 (Rév. CMR-2000)** et **84 [COM5/28] (CMR-2000)**;
- 1.33 étudier et revoir les dispositions techniques, opérationnelles et réglementaires, y compris les limites provisoires relatives au fonctionnement des stations placées sur des plates-formes à haute altitude dans le contexte des IMT-2000 dans les bandes indiquées au numéro **S5.388A/S5.BBB**, conformément à la Résolution **221 [COM5/13] (CMR-2000)**;
- 1.34 étudier les résultats des études faites conformément à la Résolution **539 [COM4/6] (CMR-2000)** concernant les valeurs de seuil de la puissance surfacique pour les systèmes non OSG de radiodiffusion sonore dans la bande 2 630-2 655 MHz et prendre les mesures voulues;
- 1.35 examiner le rapport du Directeur du Bureau des radiocommunications sur les résultats de l'analyse faite conformément à la Résolution **53 (Rév. CMR-2000)** et prendre les mesures voulues;
- 1.36 examiner si les attributions de fréquences à la radiodiffusion à ondes décamétriques entre environ 4 MHz et 10 MHz sont adéquates, compte tenu des procédures de planification saisonnière adoptées par la CMR-97;
- 1.37 examiner les dispositions réglementaires et techniques applicables aux réseaux à satellite utilisant des orbites fortement elliptiques;
- 1.38 examiner l'attribution d'une portion de spectre pouvant atteindre 6 MHz au service d'exploration de la Terre par satellite (active) dans la bande 420-470 MHz, conformément à la Résolution **727 (Rév. CMR-2000)**;
- 1.39 examiner les besoins de spectre, dans les bandes attribuées au SFS au-dessous de 17 GHz, pour la télémétrie, la poursuite et la télécommande des réseaux du SFS ayant des liaisons de service fonctionnant dans les bandes supérieures à 17 GHz;
2. examiner les Recommandations de l'UIT-R révisées et incorporées par référence dans le Règlement des radiocommunications, communiquées par l'Assemblée des radiocommunications conformément à la Résolution **28 (Rév. CMR-2000)**, et décider s'il convient de mettre à jour les références correspondantes dans le Règlement des radiocommunications, conformément aux principes énoncés dans l'annexe de la Résolution **27 (Rév. CMR-2000)**;
3. examiner les modifications et amendements à apporter éventuellement au Règlement des radiocommunications à la suite des décisions prises par la Conférence;
4. conformément à la Résolution **95 (Rév. CMR-2000)**, examiner les résolutions et recommandations des conférences précédentes en vue, le cas échéant, de les réviser, de les remplacer ou de les supprimer;
5. examiner le rapport de l'Assemblée des radiocommunications soumis conformément aux numéros 135 et 136 de la Convention et lui donner la suite voulue;
6. identifier les points au sujet desquels les Commissions d'études des radiocommunications doivent d'urgence prendre des mesures, en vue de la préparation de la conférence mondiale des radiocommunications suivante;

7. conformément à l'article 7 de la Convention:

7.1 examiner et approuver le rapport du Directeur du Bureau des radiocommunications sur les activités du Secteur des radiocommunications depuis la CMR-2000, y compris sur les difficultés rencontrées et les incohérences constatées dans l'application du RR, et sur la suite donnée à la Résolution **80 (Rév, CMR-2000)**;

7.2 recommander au Conseil des points à inscrire à l'ordre du jour de la prochaine CMR et exposer ses vues sur l'ordre du jour préliminaire de la conférence suivante et sur des points éventuels à inscrire à l'ordre du jour de conférences futures en tenant compte de la Résolution **801 [GT PLEN-2/6] (CMR-2000)**,

*charge le Directeur du Bureau des radiocommunications*

de prendre les dispositions voulues pour la convocation de la Réunion de préparation à la Conférence et de préparer un rapport à l'intention de la CMR-03,

*charge le Secrétaire général*

1. d'arrêter, en accord avec le Directeur du Bureau des radiocommunications, toutes les mesures nécessaires à la convocation et à la tenue de la conférence;

2. de communiquer la présente Résolution aux organisations internationales ou régionales concernées.

-----



## Supplément 2

### Suggestion d'amendement du Règlement des radiocommunications de l'UIT

Les amendements qu'il est suggéré d'apporter au Règlement des radiocommunications de l'UIT d'après la position de l'OACI sur les points 1.1, 1.3, 1.4, 1.5, 1.6, 1.17 et 1.28 de l'ordre du jour sont les suivants. D'autres amendements peuvent s'ajouter à la présente liste selon les résultats des futures études de l'OACI et de l'UIT.

L'amendement proposé est présenté de la manière suivante:

- |  |  |
|--|--|
| 1. <del>Le texte à supprimer est rayé.</del> | Suppression  |
| 2. <u>Le nouveau texte est souligné</u>      | Addition   |
| 3. <u><i>NOC</i></u>                         | Précède le texte existant copié sans modifications |

CMR-2003 — Point 1.1 de l'ordre du jour

- a. Renvois concernant les bandes utilisées pour l'ILS (radiobornes, alignement de piste, alignement de descente)

74,8 – 75,2 MHz

Attribution aux services		
Région 1	Région 2	Région 3
74,8 – 75,2	RADIONAVIGATION AÉRONAUTIQUE S5.180 S5.181	

**S5.180** La fréquence 75 MHz est assignée aux radiobornes. Les administrations doivent éviter d'assigner des fréquences voisines des limites de la bande de garde à des stations d'autres services qui, du fait de leur puissance ou de leur position géographique, pourraient causer des brouillages préjudiciables aux radiobornes ou leur imposer d'autres contraintes.

Il faudra s'efforcer, autant que possible, d'améliorer encore les caractéristiques des récepteurs de bord et de limiter la puissance des stations émettant sur des fréquences proches des limites 74,8 MHz et 75,2 MHz.

~~**S5.181** Attribution additionnelle: dans les pays suivants: Egypte, Israël, Japon et Syrie, la bande 74,8-75,2 MHz est, de plus, attribuée au service mobile à titre secondaire, sous réserve de l'accord obtenu au titre du numéro S9.21. Afin d'éviter que des brouillages préjudiciables ne soient causés aux stations du service de radionavigation aéronautique, les stations du service mobile ne doivent pas être introduites dans la bande, tant que celle-ci est utilisée pour le service de radionavigation aéronautique par une administration quelconque susceptible d'être identifiée en application de la procédure prévue au titre du numéro S9.21.~~

108 – 117,975 MHz

Attribution aux services		
Région 1	Région 2	Région 3
108 – 117,975	RADIONAVIGATION AÉRONAUTIQUE S5.197	

~~**S5.197** Attribution additionnelle: dans les pays suivants: Japon, Pakistan et Syrie, la bande 108-117,975 MHz est, de plus, attribuée au service mobile à titre secondaire sous réserve de l'accord obtenu au titre du numéro S9.21. Afin d'éviter que des brouillages préjudiciables ne soient causés aux stations du service de radionavigation aéronautique, les stations du service mobile ne doivent pas être introduites dans la bande, tant que celle-ci est utilisée pour le service de radionavigation aéronautique par une administration quelconque susceptible d'être identifiée en application de la procédure prévue au titre du numéro S9.21.~~

328,6 – 335,4 MHz

Attribution aux services		
Région 1	Région 2	Région 3
328,6 – 335,4	RADIONAVIGATION AÉRONAUTIQUE S5.258 <del>S5.259</del>	

**S5.258** L'utilisation de la bande 328,6-335,4 MHz par le service de radionavigation aéronautique est limitée aux systèmes d'atterrissage aux instruments (alignement de descente).

~~**S5.259** Attribution additionnelle: dans les pays suivants: Egypte, Israël, Japon, et Syrie, la bande 328,6-335,4 MHz est, de plus, attribuée au service mobile à titre secondaire, sous réserve de l'accord obtenu au titre du numéro S9.21. Afin d'éviter que des brouillages préjudiciables ne soient causés aux stations du service de radionavigation aéronautique, les stations du service mobile ne doivent pas être introduites dans la bande, tant que celle-ci est utilisée pour le service de radionavigation aéronautique par une administration quelconque susceptible d'être identifiée en application de la procédure prévue au titre du numéro S9.21.~~

- b. Renvois concernant la bande 117,975 – 137 MHz utilisée pour les communications air-sol (voix et données)

117,975 – 137 MHz

Attribution aux services		
Région 1	Région 2	Région 3
117,975 – 137	MOBILE AÉRONAUTIQUE (R) S5.111 S5.198 S5.199 S5.200 S5.201 S5.202 <del>S5.203</del> <u>NOC</u> S5.203A S5.203B	

~~**S5.203** Les satellites météorologiques fonctionnant actuellement dans la bande 136 – 137 MHz peuvent continuer d'être exploités dans les conditions définies au numéro S4.4 vis-à-vis du service aéronautique jusqu'au 1<sup>er</sup> janvier 2002. Les administrations ne doivent pas autoriser de nouvelles assignations de fréquence dans cette bande aux stations du service de météorologie par satellite. (CMR-97)~~

**NOC S5.203A** Attribution additionnelle: dans les pays suivants: Israël, Mauritanie, Qatar et Zimbabwe, la bande 136 – 137 MHz est, de plus, attribuée à titre secondaire aux services fixe et mobile, sauf mobile aéronautique (R), jusqu'au 1<sup>er</sup> janvier 2005. (CMR-97)

*c. Renvois concernant la bande 1 559 – 1 610 MHz utilisée pour les composants du système mondial de navigation par satellite (GNSS) (GLONASS, GPS et systèmes de renforcement)*

1 559 – 1 610 MHz		
Attribution aux services		
Région 1	Région 2	Région 3
<b>1 559 – 1 610</b>	RADIONAVIGATION AÉRONAUTIQUE RADIONAVIGATION PAR SATELLITE (espace vers Terre) (espace-espace) S5.329A S5.341 S5.363 S5.355A S5.359A	

**S5.355A** *Attribution additionnelle:* dans les pays suivants, Bahreïn, Bangladesh, Congo, Égypte, Érythrée, Iraq, Israël, Jordanie, Koweït, Liban, Malte, Maroc, Qatar, Syrie, Somalie, Soudan, Tchad, Togo et Yémen, la bande 1 559-1 610 MHz est, de plus, attribuée au service fixe à titre secondaire jusqu'au 1<sup>er</sup> janvier 2015, date à partir de laquelle cette attribution ne sera plus valable. Les administrations sont instamment priées de prendre toutes les mesures pratiquement possibles pour protéger le service de radionavigation par satellite 1<sup>er</sup> janvier 2005. ~~Après cette date, le et à ne pas autoriser l'assignation de nouvelles fréquences à des systèmes du service fixe cessera d'être exploité dans cette bande.~~

**S5.359A** *Attribution additionnelle:* la bande 1 559-1 610 MHz est, de plus, attribuée au service fixe à titre primaire jusqu'au 1<sup>er</sup> janvier 2005 en Allemagne, Arménie, Azerbaïdjan, Bélarus, Bénin, Bosnie-Herzégovine, Bulgarie, Espagne, France, Gabon, Géorgie, Grèce, Guinée, Guinée-Bissau, Hongrie, Kazakhstan, Lettonie, Lituanie, Moldova, Mongolie, Nigéria, Ouganda, Ouzbékistan, Pakistan, Pologne, Kirghizistan, République démocratique populaire de Corée, Roumanie, Fédération de Russie, Sénégal, Swaziland, Tadjikistan, Tanzanie, Turkménistan, et Ukraine, ~~et jusqu'au 1<sup>er</sup> janvier 2010 en~~ Arabie saoudite, Cameroun, Jordanie, Koweït, Liban, Libye, Mali, Maroc, Mauritanie, Syrie et Tunisie. ~~Après ces dates cette date, le service fixe pourra continuer cessera d'être exploité à titre secondaire jusqu'au 1<sup>er</sup> janvier 2015, date à partir de laquelle cette attribution ne sera plus valable. Les administrations sont instamment priées de prendre toutes les mesures pratiquement possibles pour protéger les services de radionavigation par satellite et de radionavigation aéronautique et à ne pas autoriser l'assignation de nouvelles fréquences aux systèmes du service fixe dans cette bande.~~

*d. Renvois concernant la bande 4 200 – 4 400 MHz utilisée pour les radioaltimètres de bord*

4 200 – 4 400 MHz		
Attribution aux services		
Région 1	Région 2	Région 3
<b>4 200 – 4 400</b>	RADIONAVIGATION AÉRONAUTIQUE S5.438 <del>S5.439</del> S5.440	

**S5.438** L'utilisation de la bande 4 200-4 400 MHz par le service de radionavigation aéronautique est réservée exclusivement aux radioaltimètres installés à bord d'aéronefs ainsi qu'aux répondeurs au sol associés. Cependant, la détection passive des services d'exploration de la Terre par satellite et de recherche spatiale, peut être autorisée dans cette bande à titre secondaire (aucune protection n'est assurée par les radioaltimètres).

~~S5.439~~ ~~Attribution additionnelle: en République islamique d'Iran et en Libye, la bande 4 200-4 400 MHz est, de plus, attribuée au service fixe à titre secondaire.~~

*CMR-2003 — Point 1.4 de l'ordre du jour*

5 000 – 5 150 MHz		
Attribution aux services		
Région 1	Région 2	Région 3
5 000 – 5 150	RADIONAVIGATION AÉRONAUTIQUE S5.367 S5.444 S5.444A S5.444B S5.444C	

**NOC S5.444** La bande 5 030-5 150 MHz est à utiliser pour l'exploitation du système international normalisé (système d'atterrissage aux hyperfréquences) pour l'approche et l'atterrissage de précision. Les besoins de ce système ont priorité sur les autres utilisations de cette bande. Pour l'utilisation de cette bande, les dispositions du numéro **S5.444A** et de la Résolution **114 (CMR-95)** sont applicables.

**NOC S5.444A** Attribution additionnelle: la bande 5 091 – 5 150 MHz est également attribuée au service fixe par satellite (Terre vers espace) à titre primaire. Cette attribution est limitée aux liaisons de connexion des systèmes non géostationnaires du service mobile par satellite et est subordonnée à la coordination au titre du numéro **S9.11A**.

Dans la bande 5 091 – 5 150 MHz, les dispositions suivantes s'appliquent également:

- avant le 1<sup>er</sup> janvier 2010, l'utilisation de la bande 5 091 -- 5 150 MHz par les liaisons de connexion des systèmes à satellites non géostationnaires du service mobile par satellite doit être conforme aux dispositions de la Résolution **114 (CMR-95)**;
- avant le 1<sup>er</sup> janvier 2010, les besoins des systèmes internationaux normalisés existants et en projet pour le service de radionavigation aéronautique, qui ne peuvent être satisfaits dans la bande 5 000 – 5 091 MHz, auront priorité sur les autres utilisations de cette bande;
- après le 1<sup>er</sup> janvier 2008, aucune nouvelle assignation ne devra être faite aux stations assurant des liaisons de connexion pour les systèmes du service mobile par satellite non géostationnaire;
- après le 1<sup>er</sup> janvier 2010, l'attribution au service fixe par satellite deviendra secondaire par rapport au service de radionavigation aéronautique.

**S5.444B** Attribution additionnelle: la bande 5 000 – 5 010 MHz est, de plus, attribuée au service de radionavigation par satellite (Terre vers espace) à titre primaire. Voir la Résolution **603 (CMR-2000)**.

**S5.444C** Attribution additionnelle: la bande 5 010 – 5 030 MHz est, de plus, attribuée au service de radionavigation par satellite (espace vers Terre) (espace-espace) à titre primaire. Pour qu'aucun brouillage préjudiciable ne soit causé au système d'atterrissage aux hyperfréquences fonctionnant au-dessus de 5 030 MHz, la puissance surfacique cumulative produite à la surface de la Terre dans les bandes au-dessus de 5 030 MHz par toutes les stations spatiales d'un système du service de radionavigation par satellite (espace vers Terre) fonctionnant dans la bande 5 010 – 5 030 MHz ne doit pas dépasser -124,5 dB(W/m<sup>2</sup>) dans une largeur de bande de 150 kHz. Pour qu'aucun brouillage préjudiciable ne soit causé au service de radioastronomie dans la bande 4 990 – 5 000 MHz, la puissance surfacique cumulative produite dans la bande 4 990 – 5 000 MHz par toutes les stations spatiales d'un

Le système du service de radionavigation par satellite (espace vers Terre) fonctionnant dans la bande 5 010 – 5 030 MHz ne doit pas dépasser la valeur provisoire de  $-171 \text{ dB(W/m}^2\text{)}$  dans une largeur de bande de 10 MHz au niveau de tout site d'observation radioastronomique pendant plus de 2 % du temps. Pour l'utilisation de cette bande, la Résolution 604 (CMR-2000) s'applique.

*CMR-2003 — Point 1.5 de l'ordre du jour*

5 350 – 5 470 MHz		
Attribution aux services		
Région 1	Région 2	Région 3
5 350 – 5 460	EXPLORATION DE LA TERRE PAR SATELLITE (active) S5.448B RADIONAVIGATION AÉRONAUTIQUE S5.449 Radiolocalisation <u>RADIOLOCALISATION S5.AAA</u>	
5 460 – 5 470	RADIONAVIGATION S5.449 Radiolocalisation <u>RADIOLOCALISATION S5.AAA</u>	

**S5.448B** Le service d'exploration de la Terre par satellite (active) exploité dans la bande de fréquences 5 350 – 5 460 MHz ne doit ni causer de brouillages préjudiciables au service de radionavigation aéronautique, ni limiter l'utilisation et le développement de ce service. (CMR-97)

**S5.449** L'emploi de la bande 5 350 – 5 470 MHz par le service de radionavigation aéronautique est limité à l'usage des radars aéroportés et de radiobalises de bord associées.

**S5.AAA** Le service de radiolocalisation ne doit pas causer de brouillage préjudiciable au service de radionavigation aéronautique ni au service de radionavigation, ni prétendre à une protection contre le brouillage causé par ces services.

CMR-2003 — Point 1.11 de l'ordre du jour

14 – 14,5 GHz

Attribution aux services		
Région 1	Région 2	Région 3
14 – 14,25	FIXE PAR SATELLITE (Terre vers espace) S5.484A S5.506 RADIONAVIGATION S5.504 Mobile par satellite (Terre vers espace) <del>sauf mobile aéronautique par satellite</del> Recherche spatiale S5.505	
14,25 – 14,3	FIXE PAR SATELLITE (Terre vers espace) S5.484A S5.506 RADIONAVIGATION S5.504 Mobile par satellite (Terre vers espace) <del>sauf mobile aéronautique par satellite</del> Recherche spatiale S5.505 S5.508 S5.509	
14,3 – 14,4 FIXE FIXE PAR SATELLITE (Terre vers espace) S5.484A S5.506 MOBILE sauf mobile aéronautique Mobile par satellite (Terre vers espace) <del>sauf</del> mobile aéronautique par satellite Radionavigation par satellite	14,3 – 14,4 FIXE PAR SATELLITE (Terre vers espace) S5.484A S5.506 Mobile par satellite (Terre vers espace) <del>sauf</del> mobile aéronautique par satellite Radionavigation par satellite	14,3 – 14,4 FIXE FIXE PAR SATELLITE (Terre vers espace) S5.484A S5.506 MOBILE sauf mobile aéronautique Mobile par satellite (Terre vers espace) <del>sauf</del> mobile aéronautique par satellite Radionavigation par satellite
14,4 – 14,47	FIXE FIXE PAR SATELLITE (Terre vers espace) S5.484A S5.506 MOBILE sauf mobile aéronautique Mobile par satellite (Terre vers espace) <del>sauf mobile aéronautique par satellite</del> Recherche spatiale (espace vers Terre)	
14,47 – 14,5	FIXE FIXE PAR SATELLITE (Terre vers espace) S5.484A S5.506 MOBILE sauf mobile aéronautique Mobile par satellite (Terre vers espace) <del>sauf mobile aéronautique par satellite</del> Radioastronomie S5.149	

**CMR-2003 — Point 1.17 de l'ordre du jour**

**2 900 – 3 100 MHz**

<b>Attribution aux services</b>		
<b>Région 1</b>	<b>Région 2</b>	<b>Région 3</b>
<b>2 900 – 3 100</b>	<b>RADIONAVIGATION S5.426</b> <b>Radiolocalisation S5.425 S5.427</b>	<b><u>RADIOLOCALISATION S5.BBB</u></b>

**S5.423** Les radars au sol utilisés dans la bande 2 700-2 900 MHz pour les besoins de la météorologie sont autorisés à fonctionner sur une base d'égalité avec les stations du service de radionavigation aéronautique.

**S5.424** *Attribution additionnelle:* au Canada, la bande 2 850-2 900 MHz est, de plus, attribuée au service de radionavigation maritime, à titre primaire, pour les radars côtiers.

**S5.425** Dans la bande 2 900-3 100 MHz, l'emploi du système interrogateur-répondeur de navire (SIT-shipborne interrogator-transponder) est limité à la sous-bande 2 930-2 950 MHz.

**S5.426** L'utilisation de la bande 2 900-3 100 MHz par le service de radionavigation aéronautique est limitée aux radars au sol.

**S5.427** Dans les bandes 2 900-3 100 MHz et 9 300-9 500 MHz, la réponse des répondeurs-radar ne doit pas pouvoir être confondue avec celle des balises-radar (racons) et elle ne doit pas causer de brouillages aux radars des navires ou des aéronefs du service de radionavigation; toutefois, il y a lieu de prendre note du numéro **S4.9**.

**S5.BBB** Le service de radiolocalisation ne doit pas causer de brouillage préjudiciable au service de radionavigation aéronautique ni au service de radionavigation, ni prétendre à une protection contre le brouillage causé par ces services.



CMR-2003 — Point 1.28 de l'ordre du jour

108 – 117,975 MHz

Attribution aux services		
Région 1	Région 2	Région 3
108 – 117,975 RADIONAVIGATION AÉRONAUTIQUE <del>S5.197</del> S5.CCC		

~~S5.197~~ *Attribution additionnelle*: dans les pays suivants: Japon, Pakistan et Syrie, la bande 108-111,975 MHz est, de plus, attribuée au service mobile à titre secondaire sous réserve de l'accord obtenu au titre du numéro S9.21. Afin d'éviter que des brouillages préjudiciables ne soient causés aux stations du service de radionavigation aéronautique, les stations du service mobile ne doivent pas être introduites dans la bande, tant que celle-ci est utilisée pour le service de radionavigation aéronautique par une administration quelconque susceptible d'être identifiée en application de la procédure prévue au titre du numéro ~~S9.21~~. (Voir également le point 1.1 de l'ordre du jour.)

S5.CCC La bande 108 – 117,975 MHz est réservée pour l'emploi de systèmes aéronautiques internationaux normalisés assurant des fonctions de navigation et de surveillance. Ces systèmes ne doivent pas causer de brouillage préjudiciable aux systèmes internationaux normalisés exploités dans le cadre du service de radionavigation aéronautique ni demander à être protégés vis-à-vis de ceux-ci.