|  |  |
| --- | --- |
| **世界无线电通信大会（WRC-15）2015年11月2-27日，日内瓦** |  |
| **国际电信联盟** |  |
|  |  |
| **全体会议** | **文件 9 (Add.26)-C** |
|  | **2015年10月15日** |
|  | **原文：英文** |
|  |
| 欧洲共同提案 |
| 有关大会工作的提案 |
| 第26部分 |
| 议项GFT(PP-14) |

第185号决议（2014年，釜山） 全球民航航班跟踪 − 国际电信联盟全权代表大会（2014年，釜山），做出决议责成WRC-15按照《公约》第119款，将有关全球航班跟踪议题的审议作为紧急事务纳入其议程之中，并按照国际电联惯例，酌情将该事宜的不同方面包括在内，同时顾及ITU-R 的相关研究工作，

引言

欧洲提议为用于卫星接收航空器的广播式自动相关监视（ADS-B）发射做出一个划分，但仅限于遵照国际民航组织（ICAO）标准传送的消息。同时提出一项适用于上述新划分的决议，概述了各项保护安排和ITU-R今后要开展的额外工作。

第5条

频率划分

第IV节 – 频率划分表
（见第2.1款）

MOD EUR/9A26/1

890-1 300 MHz

|  |
| --- |
| 划分给以下业务 |
| 1区 | 2区 | 3区 |
| 960-1 164 航空移动**（R）** 5.327A 航空无线电导航 5.328 ADD 5.GFT |

**理由：** 在1 087.7-1 092.3 MHz频段为卫星航空移动（R）业务地对空方向增加一个主要业务划分，用于卫星接收按照国际民航组织标准发送的广播式自动相关监视（ADS-B）消息。

ADD EUR/9A26/2

5.GFT 1 087.7-1 092.3 MHz频段亦划分给作为主要业务的卫星航空移动（R）业务（地对空），用于卫星接收按照公认的国际航空标准操作的航空器发射机的广播式自动相关监视（ADS‑B）发射。卫星航空移动（R）业务电台不得要求航空无线电导航业务电台的保护。第[EUR-AGFT]号决议（WRC-15）适用。    (WRC-15)

**理由：** 在1 087.7-1 092.3 MHz频段为卫星航空移动（R）业务地对空方向增加一个主要业务划分，用于卫星接收按照国际民航组织标准发送的ADS-B消息。

ADD EUR/9A26/3

第[EUR-AGFT]号新决议草案（WRC-15）

卫星航空移动（R）业务（地对空）对1 087.7-1 092.3 MHz频段的使用

世界无线电通信大会（2015年，日内瓦），

考虑到

*a)* 960-1 164 MHz频段划分给了航空无线电导航业务（ARNS）和航空移动（R）业务（AM(R)S）；

*b)* WRC-15将1 087.7-1 092.3 MHz频段划分给了卫星航空移动（R）业务（AMS(R)S）地对空方向，用于卫星接收按照公认的国际航空标准操作的航空器发射机的广播式自动相关监视（ADS-B）发射；

*c)* 之所以将1 087.7-1 092.3 MHz频段划分给卫星接收ADS-B发射，是为了方便位于世界任意位置的商用飞机报告位置信息；

*d)* ADS-B设备已在商用飞机上广为安装，

认识到

*a)* 国际民用航空组织（ICAO）为进行航空器定位和跟踪的系统制定了《国际标准和建议措施》（SARP）；

*b)* 国际民航组织已在《国际民用航空公约》附件10中规定了地面ADS-B的标准和建议措施；

*c)* 在960-1 164 MHz频段各项业务中工作的既有ICAO系统，也有非ICAO系统；

*d)* 1 087.7-1 092.3 MHz 频段亦用于按照国际民航组织标准发送和接收ADS-B消息的地面系统；

*e)* 地面ADS-B在认识到*c)*所述的干扰环境下操作，

注意到

为卫星接收ADS-B制定性能标准属于国际民航组织的职责，

做出决议

1 使用1 087.7-1 092.3 MHz频段的AMS(R)S系统按照《国际民用航空公约》附件所载的标准和建议措施操作；

2 在1 087.7-1 092.3 MHz频段操作的AMS(R)S系统能在认识到*c)*所述的操作产生的干扰环境下工作，

请ITU-R

作为紧急事项，并在WRC-19之前及时完成有关在1 087.7‑1 092.3 MHz频段利用卫星接收广播式自动相关监视（ADS-B）发射的研究，

请各主管部门

提供开展兼容性研究所需的AMS(R)S技术和操作特性，并积极参与研究工作，

进一步请国际民航组织

参与相关研究工作，

责成无线电通信局主任

将研究结果报告给WRC-19，

责成秘书长

提请国际民航组织注意本决议，并请其积极参与相关研究工作。

**理由：** 将这一主要业务划分限于不对现有的ICAO和非ICAO系统构成限制的系统使用。

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