|  |  |
| --- | --- |
| **Conferencia Mundial de Radiocomunicaciones (CMR-15)Ginebra, 2-27 de noviembre de 2015** |  |
| **UNIÓN INTERNACIONAL DE TELECOMUNICACIONES** |  |
|  |  |
| **SESIÓN PLENARIA** | **Addéndum 26 alDocumento 9-S** |
|  | **15 de octubre de 2015** |
|  | **Original: inglés** |
|  |
| Propuestas Comunes Europeas |
| PropUESTAS PARA LOS TRABAJOS DE LA CONFERENCIA |
| parte 26 |
| Punto GFT(PP-14) del orden del día |

Resolución 185 (Busán, 2014) Seguimiento mundial de vuelos de la aviación civil - La Conferencia de Plenipotenciarios de la Unión Internacional de Telecomunicaciones (Busán, 2014), resuelve encargar a la CMR-15, de conformidad con el número 119 del Convenio de la UIT, que incorpore en su orden del día, con carácter urgente, el examen del seguimiento mundial de vuelos, incluyendo, de ser apropiado y en consonancia con las prácticas de la UIT, los diversos aspectos relacionados, teniendo en cuenta los estudios llevados a cabo por el UIT-R,

Introducción

Europa propone otorgar una atribución a la recepción por satélite de las emisiones de Vigilancia Dependiente Automática‑Radiodifusión (ADS-B) de las aeronaves, limitadas a los mensajes que las aeronaves transmiten de conformidad con las normas de la OACI. Se propone aplicar a la nueva atribución una Resolución en la que se esbozan las disposiciones de protección y se define el trabajo adicional que habrá de realizar el UIT-R.

ARTÍCULO 5

Atribuciones de frecuencia

Sección IV – Cuadro de atribución de bandas de frecuencias
(Véase el número 2.1)

MOD EUR/9A26/1

890-1 300 MHz

|  |
| --- |
| Atribución a los servicios |
| Región 1 | Región 2 | Región 3 |
| 960-1 164 MÓVIL AERONÁUTICO (R) 5.327A RADIONAVEGACIÓN AERONÁUTICA 5.328 ADD 5.GFT |

**Motivos:** Añadir una atribución primaria al servicio móvil aeronáutico (R) por satélite en sentido Tierra-espacio en la banda de frecuencias 1 087,7-1 092,3 MHz, limitada a la recepción por satélite de los mensajes de Vigilancia Dependiente Automática‑Radiodifusión (ADS-B) transmitidos de conformidad con las normas de la OACI.

ADD EUR/9A26/2

5.GFT La banda de frecuencias 1 087,7-1 092,3 MHz también está atribuida al servicio móvil aeronáutico (R) por satélite (Tierra-espacio) a título primario sólo para la recepción por satélite de las emisiones de Vigilancia Dependiente Automática‑Radiodifusión (ADS-B) procedentes de los transmisores de aeronaves que funcionan de conformidad con las normas aeronáuticas internacionalmente reconocidas. Las estaciones del servicio móvil aeronáutico (R) por satélite no reclamarán protección contra las estaciones del servicio de radionavegación aeronáutica. Será de aplicación la Resolución [EUR-AGFT] (CMR-15).    (CMR-15)

**Motivos:** Añadir una atribución primaria al servicio móvil aeronáutico (R) por satélite en sentido Tierra-espacio en la banda de frecuencias 1 087,7-1 092,3 MHz, limitada a la recepción por satélite de los mensajes de ADS-B transmitidos de conformidad con las normas de la OACI.

ADD EUR/9A26/3

PROYECTO DE NUEVA RESOLUCIÓN [EUR-AGFT] (cmr-15)

Utilización de la banda de frecuencias 1 087,7-1 092,3 MHz por el
servicio móvil aeronáutico (R) por satélite (Tierra-espacio)

La Conferencia Mundial de Radiocomunicaciones (Ginebra, 2015),

considerando

*a)* que la banda de frecuencias 960-1 164 MHz está atribuida al servicio de radionavegación aeronáutica (SRNA) y el servicio móvil aeronáutico (R) (SMA(R));

*b)* que la CMR-15 atribuyó la banda de frecuencias 1 087,7-1 092,3 MHz al servicio móvil aeronáutico (R) por satélite (SMA(R)S) en sentido Tierra-espacio sólo para la recepción por satélite de las emisiones de Vigilancia Dependiente Automática‑Radiodifusión (ADS-B) procedentes de transmisores de aeronaves que funcionan de conformidad con las normas aeronáuticas internacionalmente reconocidas;

*c)* que la atribución de la banda de frecuencias 1 087,7-1 092,3 MHz a la recepción de las emisiones de ADS-B está destinada a facilitar la comunicación de la posición de las aeronaves comerciales desde cualquier lugar del mundo;

*d)* que los equipos de ADS-B están muy adaptados a las aeronaves comerciales,

reconociendo

*a)* que la Organización de la Aviación Civil Internacional (OACI) elabora Normas y Prácticas Recomendadas (SARP) sobre sistemas que permiten rastrear y determinar la posición de las aeronaves;

*b)* que la OACI ha definido las SARP sobre la ADS-B terrenal en el Anexo 10 al Convenio de Aviación Civil Internacional;

*c)* que en la banda de frecuencias 960-1 164 MHz funcionan sistemas OACI y sistemas no OACI de varios servicios;

*d)* que, de conformidad con las normas de la OACI, también hay sistemas terrenales que utilizan la banda de frecuencias 1 087,7-1 092,3 MHz para la transmisión y recepción de mensajes de ADS-B;

*e)* que la ADS-B terrenal se diseñó para funcionar en el entorno de interferencia descrito en el *reconociendo c)*,

observando

que corresponde a la OACI definir los criterios de calidad de funcionamiento para la recepción por satélite de ADS-B,

resuelve

1 que los sistemas del SMA(R)S que utilicen la banda de frecuencias 1 087,7‑1 092,3 MHz funcionen de conformidad con las SARP consignadas en los Anexos al Convenio de Aviación Civil Internacional;

2 que los sistemas del SMA(R)S que utilicen la banda de frecuencias 1 087,7‑1 092,3 MHz estén diseñados para funcionar en el entorno de interferencia resultante de las operaciones descritas en el *reconociendo c)*,

invita al UIT-R

a completar con carácter urgente y a tiempo para la CMR-19 los estudios sobre la utilización de la recepción por satélite d3 la Vigilancia Dependiente Automática‑Radiodifusión (ADS-B) en la banda de frecuencias 1 087,7‑1 092,3 MHz,

invita a las administraciones

a indicar las características técnicas y operativas del SMA(R)S necesarias para llevar a cabo los estudios de compatibilidad y a participar activamente en dichos estudios,

invita además a la OACI

a participar en los estudios,

encarga al Director de la Oficina de Radiocomunicaciones

que comunique los resultados de los estudios a la CMR-19,

encarga al Secretario General

que ponga esta Resolución en conocimiento de la OACI y la invite a participar activamente en los estudios.

**Motivos:** Limitar la utilización de la atribución primaria a los sistemas que no impongan restricciones a los sistemas OACI y no OACI existentes.

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