|  |  |
| --- | --- |
| **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 25(Add.26)-C** |
|  | **2015年9月10日** |
|  | **原文：阿拉伯文** |
|  |
| 阿拉伯国家共同提案 |
| 有关大会工作的提案 |
|  |
| 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

2014年国际电联全权代表大会（PP-14）责成WRC-15，根据国际电联《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”。

阿拉伯国家主管部门向釜山大会提交了一份新决议草案[ARB-2]，对下述内容加以确认：

• 作为首要任务研究这一课题，审查与此议题有关的现有的航空业务频谱划分及其他要求；

• 识别并跟踪民用航空器飞行过程有助于直接改善安全做法和系统以及航空安全，可能还会减少航空事故；

• 应用先进的系统，通过卫星进行民用航空器飞行跟踪有助于提高连续、高度准确地确定航空器位置的能力。

4C和5B工作组已就可能会为实现并发展民航GFT系统做出贡献的两类卫星系统进行了研究。这些系统是：

• 契约式自动相关监视（ADS-C）系统

• 广播式自动相关监视（ADS-B）系统

有关ADS-C的研究认为，WRC-15没有必要对该系统采取任何规则措施。

就ADS-B而言，国际民航组织（ICAO）指出有必要为支持ADS-B地面链路的发展划分频率，因为这将大幅提升为极其偏远的海洋区域和南北极提供服务的能力，从而使ICAO能够为此业务未来的操作起草标准和规范建议。ICAO于2015年7月提出了正式立场，要求将1 087.7-1 092.3 MHz频段划分给AMS(R)S。

值得注意的是，5B工作组的结论认为由于新系统会将航空器发射的信号转发至空间站，因此不给现有业务造成有害干扰。

提案

 ARB/25A26/1

阿拉伯国家主管部门支持考虑在AMSS内满足民用航空全球航班跟踪系统的要求，包括可能为这些系统确定适当的频段。

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