|  |  |
| --- | --- |
| **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** |  |
|  |  |
| **第4委员会** | **文件 95(Rev.1)-C** |
|  | **2015年11月4日** |
|  | **原文：英文** |
|  |
| 澳大利亚/大韩民国/马来西亚/新西兰/新加坡（共和国）/泰国 |
| 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。

背景

本问题旨在提高用于跟踪民用航空器，特别是在海上和偏远地区跟踪民用航空器的无线电通信的可用性。缺乏足够准确且及时的航空器位置数据会严重阻碍航空器搜救（SAR）和事故调查工作。全球民航航班跟踪（GFT）有望根据ICAO制定的国际标准提供及时的航空器位置信息。

继PP-14之后，ITU-R 5B和4C工作组分别在其两次会议和一次会议上对GFT相关问题做出了研究，无线电通信局主任已将一份报告提交WRC-15审议（[CMR15/5](http://www.itu.int/md/meetingdoc.asp?lang=en&parent=R15-WRC15-C-0005)号文件）。除此之外，ICAO已通过国际电联秘书长向WRC-15提供其观点（[CMR15/17](http://www.itu.int/md/meetingdoc.asp?lang=en&parent=R15-WRC15-C-0017)号文件）。ICAO在此问题上的立场是“各国的积极支持被认为是确保WRC-15的结果能够反映出民用航空对频谱需求的唯一办法”。

上文所列各主管部门支持无线电通信局主任的报告中有关GFT的方案3。方案3在1 087.7‑1 092.3 MHz频段为卫星航空移动（航路内）业务（AMS(R)S）（地对空）提供作为主要业务的划分，仅限于地对空方向ADS-B的卫星接收，条件是不得要求在960‑1 164 MHz频率范围内航空无线电导航业务（ARNS）和航空移动（航路内）业务中操作的系统提供保护。这不应给在此频段内运行的现有系统增加任何新的限制。

ADS-B是一项在地面基站目前提供服务覆盖的地方追踪民用航空器的成熟技术。利用卫星接收ADS-B航空器发射信号正处于规划阶段，但目前还缺少用于开展ICAO所要求的全球航空器追踪所必需的AMS(R)S划分。

提案

上述所列各主管部门提议对《无线电规则》做出如下修正，以便在保护现有航空业务的同时实现基于卫星的ADS-B接收。

第5条

频率划分

第IV节 – 频率划分表
（见第2.1款）

MOD AUS/KOR/MLA/NZL/SNG/THA/95/1

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.XXX |

ADD AUS/KOR/MLA/NZL/SNG/THA/95/2

5.XXX 1087.7-1 092.3 MHz频段亦被划分给作为主要业务的卫星航空移动（R）业务，用于空间电台接收根据经认可的国际航空标准运行的航空器电台的发射。此类空间电台不得寻求在960-1 164 MHz频段运行的航空移动（R）和航空无线电导航业务电台的保护。(WRC-15)

**理由：** 通过实现1 087.7‑1 092.3 MHz频段内空间电台接收器对现有的ICAO标准化航空器发射的接收，为全球民航航班跟踪提供便利。空间电台接收器不能寻求按照《无线电规则》运行的其它航空安全业务电台的保护，包括ARNS电台。这是为了确保不给此类业务的现有ICAO或非ICAO标准化系统增加新的限制。需要注意的是，ICAO已经声明，此项划分将满足其对于安全业务的规则要求。

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