|  |  |
| --- | --- |
| **Conferencia Mundial de Radiocomunicaciones (CMR-19)Sharm el-Sheikh (Egipto), 28 de octubre – 22 de noviembre de 2019** | **logo_S_** |
|  |  |
|  |  |
| SESIÓN PLENARIA | **Addéndum 2 alDocumento 16(Add.13)-S** |
|  | **4 de octubre de 2019** |
|  | **Original: inglés** |
|  |
| Propuestas Comunes Europeas |
| Propuestas para los trabajos de la Conferencia |
|  |
| Punto 1.13 del orden del día |

1.13 considerar la identificación de bandas de frecuencias para el futuro despliegue de las Telecomunicaciones Móviles Internacionales (IMT), incluidas posibles atribuciones adicionales al servicio móvil a título primario, de conformidad con la Resolución **238 (CMR-15)**;

Parte 2 – Banda de frecuencias 31,8-33,4 GHz

Introducción

En el presente documento se presenta la Propuesta Común Europea para la banda 31,8-33,4 GHz en el marco del punto 1.13 del orden del día de la CMR 19.

Esta banda de frecuencias está atribuida a nivel mundial al servicio de radionavegación y se utiliza en varios países para los radares de los equipos de detección en la superficie de los aeropuertos (ASDE), principalmente para detectar el tráfico en los aeropuertos, y por los radares en aeronaves para la cartografía, detección de tormentas y calibración de los sistemas de navegación a bordo de aeronaves con miras a asegurar un funcionamiento preciso en vuelo en condiciones meteorológicas adversas, así como para los sistemas de visión en vuelo mejorada (EFVS).

El sistema EFVS genera información de navegación y una imagen sintética del panorama exterior en la cabina del piloto con objeto, principalmente, de posibilitar, en condiciones de visibilidad reducida, las maniobras de aterrizaje (incluida la eventual asistencia para el rodaje), en los casos en que el aterrizaje no pueda efectuarse de forma segura de otra manera (en particular en aeropuertos no equipados con sistemas de asistencia al aterrizaje instalados en tierra como el ILS).

Esta banda de frecuencias ofrece un buen compromiso entre resolución y penetración atmosférica en condiciones meteorológicas adversas.

Todos los estudios técnicos presentados en el GTE 5/1 del UIT-R han puesto de manifiesto la incompatibilidad entre las IMT y el servicio de radionavegación en la banda de frecuencias de 31,8‑33,4 GHz, en particular en el caso de los radares de aeronaves para los que no pueden preverse zonas de coordinación/exclusión de un radio aproximado de 100 km alrededor de aeropuertos pequeños.

Propuesta

ARTÍCULO 5

Atribuciones de frecuencia

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

NOC EUR/16A13A2/1

29,9-34,2 GHz

|  |
| --- |
| Atribución a los servicios |
| Región 1 | Región 2 | Región 3 |
| 31,8-32FIJO 5.547ARADIONAVEGACIÓN INVESTIGACIÓN ESPACIAL (espacio lejano) (espacio-Tierra) 5.547 5.547B 5.548 |
| 32-32,3FIJO 5.547A RADIONAVEGACIÓN INVESTIGACIÓN ESPACIAL (espacio lejano) (espacio-Tierra) 5.547 5.547C 5.548 |
| 32,3-33 FIJO 5.547A ENTRE SATÉLITES RADIONAVEGACIÓN 5.547 5.547D 5.548 |
| 33-33,4 FIJO 5.547A RADIONAVEGACIÓN 5.547 5.547E |

**Motivos:** La CEPT hace notar que hay estudios que han puesto de manifiesto las dificultades para lograr la coexistencia entre las IMT y otros servicios establecidos, en particular los sistemas de radionavegación, lo que demuestra su incompatibilidad. Todos los estudios técnicos del UIT-R han demostrado la incompatibilidad entre las IMT y los servicios de radionavegación en la banda de frecuencias 31,8-33,4 GHz, en particular en el caso de los radares de aeronaves para los que no pueden preverse zonas de coordinación/exclusión de un radio aproximado de 100 km alrededor de aeropuertos pequeños. Además, la única opción en el Informe de la RPC para esta banda de frecuencias es «sin modificaciones» al Reglamento de Radiocomunicaciones. Por consiguiente, la CEPT no apoya ninguna modificación al Reglamento de Radiocomunicaciones en esta banda de frecuencias.

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