|  |  |
| --- | --- |
| **Conferencia Mundial de Radiocomunicaciones (CMR-19)Sharm el-Sheikh (Egipto), 28 de octubre – 22 de noviembre de 2019** | **logo_S_** |
|  |  |
|  |  |
| SESIÓN PLENARIA | **Addéndum 10 alDocumento 28-S** |
|  | **1 de septiembre de 2019** |
|  | **Original: chino** |
|  |
| China (República Popular de) |
| Propuestas para los trabajos de la Conferencia |
|  |
| Punto 1.10 del orden del día |

1.10 las necesidades de espectro y la posibilidad de adoptar disposiciones reglamentarias para la introducción y utilización del Sistema Mundial de Socorro y Seguridad Aeronáuticos (GADSS) de conformidad con la Resolución **426 (CMR-15)**;

Antecedentes

Tras la desaparición del vuelo MH370 de Malaysia Airlines, se celebró una reunión especial sobre seguimiento mundial de vuelos en la sede de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) en mayo 2014. En la reunión se concluyó que debería darse prioridad al seguimiento mundial de los vuelos comerciales a fin de reaccionar rápidamente y responder a comportamientos anormales en vuelo. También se llegó a la conclusión de que debía desarrollarse un proyecto de concepto de operaciones del Sistema Mundial de Socorro y Seguridad Aeronáuticos (SMSSA CONOPS). Para elaborar este documento, la Comisión de Navegación Aérea y la Oficina de Navegación Aérea de la OACI creó un grupo de trabajo ad hoc. Mientras tanto, se creó el Equipo Especial sobre Seguimiento de Aeronaves (ATTF), encabezado por la Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA), para identificar posibles soluciones para el proceso rutinario de seguimiento de vuelos. La OACI está apoyando este esfuerzo basado en la colaboración.

Hasta la fecha, la OACI ha desarrollado la versión 6.0 del SMSSA CONOPS en la que se discuten el objetivo, la arquitectura, el funcionamiento, la implementación y los escenarios de GADSS. Y la OACI también ha declarado que no se requieren cambios al Artículo **5** del Reglamento de Radiocomunicaciones (RR), y que pueden requerirse cambios a algunas disposiciones del RR, por ejemplo, algunas de las incluidas en los Capítulos VII y VIII, a fin de facilitar la introducción de un sistema de este tipo. Cabe señalar que al día de hoy la OACI no ha definido los sistemas de aviación que comprende el SMSSA, y el SMSSA es el marco a partir de normas basadas en los resultados.

En el Informe de la RPC a la CMR-19 publicado por el UIT-R, se han desarrollado tres métodos para responder al punto 1.10 del orden del día. Todos estos métodos afirman que no se requiere ningún cambio del Artículo **5** del RR, y dos de ellos proponen modificar el Capítulo VII del RR.

Habida cuenta de que el SMSSA es un sistema esencial para la seguridad en vuelo, es prudente y apropiado utilizar bandas de frecuencias a tribuidas a título primario cuando el GADSS se utilice con fines de seguridad.

Propuestas

NOC CHN/28A10/1#50343

ARTÍCULO 5

Atribuciones de frecuencia

**Motivos:** Los estudios de OACI indican que el SMSSA no requiere nuevas atribuciones.

ARTÍCULO 30

Disposiciones generales

Sección I – Introducción

MOD CHN/28A10/2

30.1 § 1 Los números **30.4**-**30.13** y los Artículos **31**, **32**, **33** y **34** de este Capítulo contienen las disposiciones para el funcionamiento del Sistema Mundial de Socorro y Seguridad Marítimos (SMSSM) cuyos requisitos funcionales, elementos de sistema y equipos que se han de llevar a bordo se definen en el Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS), 1974, modificado. Estos números y Artículos contienen asimismo disposiciones para el inicio de comunicaciones de socorro, urgencia y seguridad por radiotelefonía en la frecuencia 156,8 MHz (canal 16 de ondas métricas). El Artículo **34A** del presente Capítulo contiene disposiciones relativas al sistema mundial de socorro y seguridad aeronáuticos (SMSSA), cuyos requisitos funcionales, componentes del sistema y equipos que se han de llevar a bordo figuran en los anexos al Convenio sobre Aviación Civil Internacional, en su forma enmendada.     (CMR‑19)

**Motivos:** Para facilitar la introducción del SMSSA.

ADD CHN/28A10/3#50345

ARTÍCULO 34A

Sistema mundial de socorro y seguridad aeronáuticos

**Motivos:** Para facilitar la introducción del SMSSA.

ADD CHN/28A10/4#50346

34A.1 El SMSSA determina los requisitos de calidad de funcionamiento de los sistemas de radiocomunicaciones utilizados para funciones tales como el seguimiento de aeronaves, el seguimiento de socorro autónomo y la localización y recuperación posteriores al vuelo.

El funcionamiento del SMSSA está sujeto a la Resolución **[CHN/A110-GADSS] (CMR‑19)**.     (CMR‑19)

**Motivos:** Para facilitar la introducción del SMSSA.

ADD CHN/28A10/5#50347

34A.2Los requisitos de calidad de funcionamiento, los componentes del sistema y los requisitos de transporte de equipos del SMSSA vienen definidos en las normas y prácticas recomendadas, el material orientativo y los manuales de la OACI.     (CMR‑19)

**Motivos:** Para facilitar la introducción del SMSSA.

ADD CHN/28A10/6#50348

34A.3 Los sistemas de radiocomunicaciones que cumplen los requisitos de calidad de funcionamiento del SMSSA funcionarán en el marco de los servicios de radiocomunicaciones que dispongan de una atribución adecuada en el Artículo **5** y funcionarán con arreglo a lo dispuesto en el Reglamento de Radiocomunicaciones. La elección del tipo de servicio de radiocomunicación que se ha de utilizar dependerá de los requisitos de la función del SMSSA de que se trate con arreglo a la Resolución **[CHN/A110-GADSS] (CMR‑19)**. Este uso de las bandas de frecuencias del SMSSA no impedirá la utilización de estas bandas por otras aplicaciones de los servicios a las que están atribuidas, ni definirán una prioridad para el SMSSA.     (CMR‑19)

**Motivos:** Para facilitar la introducción del SMSSA.

ADD CHN/28A10/7#50349

PROYECTO DE NUEVA RESOLUCIÓN [CHN/A110-GADSS] (CMR-19)

Implantación y explotación del sistema mundial
de socorro y seguridad aeronáuticos

La Conferencia Mundial de Radiocomunicaciones (Sharm el-Sheikh, 2019),

considerando

*а)* que la Organización de la Aviación Civil Internacional (OACI) ha elaborado el concepto de explotación del sistema mundial de socorro y seguridad aeronáuticos (SMSSA);

*b)* que el SMSSA está pensado para la identificación y localización oportunas de una aeronave durante todas las fases del vuelo, así como en situaciones de socorro o emergencia, y que además facilita las actividades de búsqueda y salvamento y la recuperación de los datos de vuelo;

*c)* que el SMSSA, en su actual fase de desarrollo, puede introducirse en las frecuencias atribuidas a título primario al servicio aeronáutico, sin la necesidad de crear nuevos sistemas o aplicaciones;

*d)* que el concepto completo del SMSSA puede realizarse de una manera evolutiva y algunas aplicaciones pueden desarrollarse después de 2019,

reconociendo

*а)* que las actividades de búsqueda y salvamento de los pasajeros y los miembros de la tripulación de una aeronave que hayan sobrevivido a un accidente aéreo tienen la máxima prioridad;

*b)* que es necesario recuperar los datos de los registradores de vuelo para evitar accidentes aéreos en el futuro;

*с)* que cabría garantizar que los sistemas incluidos en el SMSSA puedan funcionar sin interferencia alguna y que las frecuencias del SMSSA previstas en el RR gocen de protección;

*d)* que existen disposiciones en el Reglamento de Radiocomunicaciones, incluidas atribuciones de bandas de frecuencias, relativas a los servicios aeronáuticos que brindan apoyo a los sistemas de socorro y seguridad;

*е)* que el Anexo 10 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional forma parte de las normas y prácticas recomendadas internacionales que guardan relación con los sistemas de telecomunicaciones aeronáuticas utilizados por la aviación civil internacional,

resuelve

1 que los elementos del SMSSA utilicen bandas de frecuencias que ya hayan sido atribuidas a título primario cuando se utilizan para fines relacionados con la seguridad;

2 que la utilización de bandas de frecuencias para el SMSSA se limitará a los sistemas que funcionen de conformidad con las normas de aviación internacionales reconocidas;

3 que las bandas de frecuencias utilizadas por el SMSSA, sus elementos de sistema y sus características técnicas se incluyan en las Recomendaciones UIT-R pertinentes, según corresponda;

4 que, si se modifican las bandas de frecuencias, los elementos de sistema incluidos en el SMSSA o sus características técnicas y operativas, estos cambios se incluyan en las Recomendaciones UIT-R pertinentes, según corresponda,

invita al UIT-R

a que, con arreglo a la información que proporcione la OACI, elabore las Recomendaciones UIT-R pertinentes y garantice su actualización oportuna,

encarga al Secretario General

que señale la presente Resolución a la atención del Secretario General de la OACI,

invita a la Organización de la Aviación Civil Internacional

a que proporcione al UIT-R información relacionada con los elementos del SMSSA, sus características técnicas y operativas y sus bandas de frecuencias de trabajo, con miras a la elaboración de las Recomendaciones UIT-R pertinentes, y a que actualice de manera oportuna dicha información, si se modifican los elementos del SMSSA, sus características técnicas o sus bandas de frecuencias de trabajo.

**Motivos:** Para facilitar la introducción del SMSSA.

SUP CHN/28A10/8#50350

RESOLUCIÓN 426 (CMR-15)

Estudio de las necesidades de espectro y de las disposiciones reglamentarias para la introducción y utilización del sistema mundial
de socorro y seguridad aeronáuticos

**Motivos:** Se ha resuelto el punto del orden del día y ya no es necesaria la Resolución 426 (CMR‑15).

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