المسألة ITU-R 217-2/4[[1]](#footnote-1)\*,

التداخلات المتسببة لخدمة الملاحة الراديوية الساتلية، وخاصة للنظام العالمي للملاحة الساتلية التابع لمنظمة الطيران المدني الدولي (ICAO)

(2007-2006-1997)

إن جمعية الاتصالات الراديوية للاتحاد الدولي للاتصالات،

إذ تضع في اعتبارها

*أ )* أن أنماط الإشعاع التي يمكنها التسبب في تداخلات ضارة يمكن أن تكون مختلفة كثيراً، حسب الخصائص التقنية والتشغيلية الخاصة للخدمات المعتبرة وطور الرحلة الجوية التي تقوم بها الطائرة (الرحلة بحد ذاتها أثناء الطريق أو الاقتراب من الأرض، إلخ)؛

*ب)* أن النظام العالمي لتحديد الوضع (GPS) والنظام العالمي للملاحة المدارية الساتلية (GLONASS) هما العنصران المكونان للنظام العالمي للملاحة الساتلية (GNSS) التابع لمنظمة الطيران المدني الدولي (ICAO)؛

*ج)* أن أنظمة أخرى مخططاً لها في خدمة الملاحة الراديوية الساتلية (RNSS)، مثل النظام غاليليو، يمكنها المطالبة بأن تصبح من العناصر المكونة للنظام العالمي للملاحة الساتلية (GNSS) التابع لمنظمة الطيران المدني الدولي (ICAO)؛

*د )* أن المؤتمر العاشر للمنظمة ICAO حول الملاحة الجوية الذي انعقد عام 1991 قد اعتمد المفهوم المستقبلي لنظام الاتصالات والملاحة والمراقبة (CNS) المبني إلى حد كبير على الخدمات الساتلية، علماً بأن النظام العالمي للملاحة الساتلية (GNSS) هو المكونة المفتاحية للملاحة في هذه الخدمات؛

*ﻫ )* أن منظمة الطيران المدني الدولي (ICAO) قد وضعت المعايير والممارسات الموصى بها (SARP) التي تتضمن المعطيات التقنية لتشغيل النظام العالمي للملاحة الساتلية (GNSS) وما يرافقه من إلكترونيات الطيران؛

*و )* أن النظام العالمي للملاحة المدارية الساتلية بأسلوبه الضيق النطاق (GLONASS-M) يشغّل منذ العام 1998 في النطاق MHz 1 609,8235-1 597,5515. وأن النظام GLONASS بأسلوبيه الضيق والعريض النطاق سينشطان كلاهما بعد العام 2005 في النطاق MHz 1 609,3600-1 592,9525. وأن منظمة الطيران المدني الدولي (ICAO) تنظر حالياً في إمكانية اعتماد أسلوب النطاق الضيق وحده للنظام العالمي للملاحة الساتلية (GNSS)؛

*ز )* أن بعض الإدارات تستخدم حالياً أو ربما تخطط لاستخدام النطاق الموزع لخدمة الملاحة الراديوية الساتلية (RNSS) في عمليات الخدمة الثابتة؛

*ح)* أن هذه العمليات من الخدمة الثابتة الساتلية يحتمل لها أن تتسبب في تداخلات ضارة للنظام العالمي للملاحة الساتلية (GNSS) في النطاق المدروس،

وإذ تدرك

*أ )* أن خدمة الملاحة الراديوية الساتلية (RNSS) تؤمن خدمة ملاحة خاصة بسلامة الرحلات الجوية عندما تستخدم في بيئة الطيران، وأن الرقم **10.4** من لوائح الراديو يعترف بأن خدمات السلامة تتطلب ترتيبات خاصة لكي تجعل الرحلات الجوية في منأى عن التداخلات الضارة؛

*ب)* أن بعض الأجزاء من نطاقات التردد الموزعة لخدمة الملاحة الراديوية الساتلية، موزعة أيضاً للخدمة الثابتة على أساس أولي مشترك في بعض البلدان (الرقم **362B.5** من لوائح الراديو)؛

*ج)* أن جميع الخدمات التي تستفيد من توزيع على أساس أولي في نطاق معين تتمتع بحقوق متساوية طبقاً للرقم **36.5** من لوائح الراديو؛

*د )* أن التذييل **3** للوائح الراديو يحدد سويات القدرة العظمى المسموحة للبث الهامشي،

تقرر طرح المسألة التالية للدراسة

1 ما هي سوية التداخل العظمى المسموح بها من الخدمات الثابتة التي تستعمل النطاق MHz 1 610-1 559، والتي لا يمكن أن يحدث تداخل ضار دونها للنظام العالمي للملاحة الساتلية (GNSS) أثناء أطوار الرحلة الجوية: في الطريق عند الاقتراب والاقتراب النهائي والهبوط؟

2 ما هي مسافة الفصل التي يجب أن تحافظ عليها الطائرات المجهزة بالنظام العالمي للملاحة الساتلية (GNSS) بالنسبة إلى أنظمة الخدمة الثابتة لكي تبقى في منأى عن التداخلات الضارة؟

3 كيف يجب أن يؤخذ بالاعتبار التداخل الكلي والتداخل الناجم عن مصدر وحيد، في معايير الحماية من التداخلات المتوقعة لخدمة الملاحة الراديوية الساتلية؟

4 كيف يجب أن يؤخذ بالاعتبار البث خارج النطاق والبث الهامشي المتولدان في المجال الخاص بكل منهما من خدمات راديوية أخرى تعمل في نطاقات تردد أخرى، في معايير الحماية لخدمة الملاحة الراديوية الساتلية؟

وتقرر كذلك

1 أن تدرج نتائج الدراسات سالفة الذكر في توصيات و/أو تقارير مناسبة؛

2 أنه ينبغي إنجاز الدراسات سالفة الذكر بحلول عام 2025.

الفئة: S1

1. \* ينبغي أن تحمل هذه المسألة إلى عناية منظمة الطيران المدني الدولي (ICAO). [↑](#footnote-ref-1)