CuestiÓn UIT-R 217-2/4[[1]](#footnote-1)\*

Interferencias al servicio de radionavegación por satélite en el sistema
mundial de navegación por satélite de la OACI

(1997-2006-2007)

La Asamblea de Radiocomunicaciones de la UIT,

considerando

*a)* que los tipos de radiación capaces de causar interferencia perjudicial pueden diferir mucho, según las características técnicas y de explotación de los servicios de que se trate y de la fase de vuelo de la aeronave (por ejemplo, en ruta, de aproximación);

*b)* que el sistema mundial de determinación de posición (GPS) y el sistema mundial de navegación por satélite (GLONASS) son elementos que constituyen el sistema mundial de navegación por satélite (GNSS) de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI);

*c)* que otros sistemas del SRNS planificados, tales como Galileo, podrían solicitar su incorporación como elementos constitutivos del sistema mundial de navegación por satélite (GNSS) de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI);

*d)* que en la 10a Conferencia de Navegación Aérea de la OACI, en 1991, se aprobó un concepto de futuros sistemas de comunicaciones, navegación y vigilancia (CNS) basado en gran medida en los servicios por satélite, de los cuales el GNSS es el componente de navegación esencial;

*e)* que la OACI ha elaborado normas y prácticas recomendadas (SARP) que proporcionan datos técnicos para las operaciones del sistema mundial de navegación por satélite (GNSS) y los correspondientes equipos de electrónica aeroespacial;

*f)* que desde 1998 el modo en banda estrecha del GLONASS-M funciona en la banda 1 597,5515‑1 609,8235 MHz. A partir del año 2005 los modos del GLONASS‑M en banda estrecha y en banda ancha funcionarán en la banda 1 592,9525‑1 609,3600 MHz. Actualmente, la OACI está considerando utilizar únicamente el modo banda estrecha para el GNSS;

*g)* que es posible que algunas administraciones estén actualmente utilizando, o estén planificando utilizar, la banda atribuida al SRNS para operaciones del servicio fijo;

*h)* que esas operaciones del servicio fijo pueden causar interferencia perjudicial a las operaciones del GNSS en la banda,

reconociendo

*a)* que el servicio de navegación por satélite proporciona un servicio de navegación relacionado con la seguridad de los vuelos en el medio aeronáutico y que el RR **4.10** reconoce que los servicios de seguridad requieren medidas especiales para garantizar que estén libres de interferencia perjudicial;

*b)* que ciertas partes de las bandas de frecuencias atribuidas al servicio de radionavegación por satélite están atribuidas también al servicio fijo en ciertos países (RR **5.362B**) a título primario con igualdad de derechos;

*c)* que, de conformidad con el número **5.36** del Reglamento de Radiocomunicaciones, todos los servicios atribuidos a título primario en una determinada banda de frecuencias tienen igualdad de derechos;

*d)* que el Apéndice **3** del Reglamento de Radiocomunicaciones especifica los máximos niveles de potencia permitidos para las emisiones no esenciales,

decide poner a estudio las siguientes Cuestiones

1 ¿Cuál es el máximo nivel de interferencia permitido de los servicios fijos en la banda 1 559‑1 610 MHz para garantizar que no existan interferencia perjudicial en las operaciones en ruta, terminales, de aproximación y aterrizaje del GNSS?

2 ¿Cuál es la distancia de separación necesaria que las aeronaves equipadas con el GNSS deberían mantener con respecto a las operaciones del servicio fijo para protegerse de la interferencia perjudicial?

3 ¿Cómo deben considerar los criterios de protección contra la interferencia aplicables al servicio de radionavegación por satélite la interferencia total y la procedente de una sola fuente?

4 ¿Cómo deben tenerse en cuenta en los criterios de protección del servicio de radionavegación por satélite las emisiones fuera de banda y las emisiones no esenciales en sus dominios relativos de otros servicios radioeléctricos que funcionan en otras bandas de frecuencias?

decide también

1 que los resultados de estos estudios se incluyan en Recomendaciones y/o Informes apropiados;

2que dichos estudios se terminen en 2025 como muy tarde.

Categoría: S1

1. \* Esta Cuestión debe señalarse a la atención de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI). [↑](#footnote-ref-1)