|  |  |
| --- | --- |
| المؤتمر العالمي للاتصالات الراديوية (WRC-12)  جنيف، 23 يناير - 17 فبراير 2012 |  |
|  |  |
|  |  |
| الجلسة العامة | الإضافة 3 للوثيقة 18-A |
|  | 23 سبتمبر 2011 |
|  | الأصل: بالإسبانية |
| المكسيك | |
| مقترحات بشأن أعمال المؤتمر | |
| البنـد 4.1 من جدول الأعمال | |

4.1 النظر، استناداً إلى نتائج دراسات قطاع الاتصالات الراديوية، في أي تدابير تنظيمية أخرى لتسهيل إدخال أنظمة جديدة للخدمة المتنقلة للطيران (R) في نطاقات التردد MHz 117,975‑112 وMHz 1 164‑960 وMHz 5 030‑5 000 وفقاً للقرار **413 (Rev.WRC**‑**07) والقرار 417 (WRC**‑**07)** والقرار **420 (WRC**‑**07)؛**

القرار 417 (WRC‑07): استعمال الخدمة المتنقلة للطيران (R) للنطاق MHz 1 164‑960 ‑ الذي يتيح أسلوبين لحل المسألة.

معلومات أساسية

كما جاء في تقرير الدورة الثانية للاجتماع التحضيري للمؤتمر، استُنتج أن دراسات قطاع الاتصالات الراديوية تشير إلى إمكانية التشارك في نطاق الترددات MHz 1 164‑960 بين الشبكات في الخدمة المتنقلة للطيران (R) (AM(R)S) والأنظمة الوطنية من غير أنظمة منظمة الطيران المدني الدولي (ICAO) في خدمة الملاحة الراديوية للطيران (ARNS)، وذلك عند توفر تخالف ترددي و/أو مسافة فصل. وفي هذا الصدد، ينبغي أن تعمل الإدارات، التي تخطط لاستعمال أنظمة AM(R)S في نطاق الترددات MHz 1 164‑960 وضمن خط البصر الراديوي مع أنظمة ARNS من غير أنظمة ICAO العاملة في بعض البلدان الواردة في الرقم 312.5 من لوائح الراديو، على التنسيق مع إدارات هذه الأنظمة.

وعلاوة على ذلك، حدد التقرير ITU‑R M.[AM(R)S\_1GHz\_SHARING] الوسائل التقنية التالية الرامية إلى تسهيل التقاسم بين أنظمة الخدمة المتنقلة للطيران (AM(R)S) (R) العاملة في النطاق MHz 1 164‑960 وأنظمة خدمة الملاحة الراديوية الساتلية (RNSS) العاملة في التردد MHz 1 164.

وبالنسبة لكلتا الحالتين المتعلقتين بالقدرة المشعة المكافئة المتناحية للمحطات الأرضية والمحطات المحمولة جواً لنظام AM(R)S، فإن من المتوقع إجراء تحديد تقني لما إذا كان الأمر يقتضي مستوى حماية مختلف لمستقبلات نظام RNSS غير المعدة لأغراض الطيران ضمن قطاع الاتصالات الراديوية وإدراجه ضمن التقرير ITU‑R M.[AM(R)S\_1GHz\_SHARING] في وقت يتيح مراعاته في مقترحات الإدارات المرفوعة إلى المؤتمر العالمي للاتصالات الراديوية لعام 2012.

ويفترض أن تعالج مسائل المواءمة بين الخدمة RNSS والخدمة AM(R)S العاملتين في نفس الطائرة في إطار منظمة الطيران المدني الدولي (ICAO).

وعلى هذا الأساس يستنتج أنه ينبغي تعديل القرار 417 (WRC‑07) من أجل تحقيق ما يلي:

أ ) إدخال وسائل تشغيلية وتقنية لتسهيل التشارك بين الأنظمة AM(R)S وأنظمة غير خاضعة لمنظمة الطيران المدني الدولي تعمل في خدمة الملاحة الراديوية للطيران في النطاق MHz 1 164‑960،

ب) وإدخال حدود للقدرة المشعة المكافئة المتناحية على الأنظمة AM(R)S العاملة تحت MHz 1 164 لحماية أنظمة خدمة الملاحة الراديوية الساتلية (RNSS) العاملة فوق MHz 1 164، مع ملاحظة أن هناك استعراضاً جار ضمن قطاع الاتصالات الراديوية في الاتحاد الدولي للاتصالات بشأن مستقبلات نظام RNSS المستعملة لغير الطيران وأن نتائج هذا الاستعراض ينتظر أن تظهر في وقت مناسب للمؤتمر العالمي للاتصالات الراديوية.

المقترحات

MOD MEX/18A3/1

القـرار 417 (WRC-07)

استعمال الخدمة المتنقلة للطيران (R) للنطاق MHz 1 164-960

إن المؤتمر العالمي للاتصالات الراديوية (جنيف، 2007)،

إذ يضع في اعتباره

*أ )* أن هذا المؤتمر وزَّع النطاق MHz 1 164‑960 للخدمة المتنقلة للطيران (R) ليتيح نطاق الترددات هذا للأنظمة الجديدة في هذه الخدمة مما يمكِّن من إجراء مزيد من التطورات التقنية والاستثمارات ونشر الأنظمة؛

*ب)* التوزيع الحالي لنطاق الترددات MHz 1 164‑960 لخدمة الملاحة الراديوية للطيران (ARNS)؛

*ج)* أن استعمال النطاق MHz 1 215-960 لخدمة الملاحة الراديوية للطيران محجوز على أساس عالمي لتشغيل وتطوير المساعدات الإلكترونية المحمولة جوّاً لأغراض الملاحة الجوية وأي تسهيلات على سطح الأرض ترتبط بها ارتباطاً مباشراً بموجب الرقم **328.5**؛

*د )* أنه يجري تطوير تكنولوجيات جديدة لدعم الاتصالات والملاحة الجوية، بما في ذلك تطبيقات مراقبة محمولة جوّاً وقائمة على الأرض؛

*ﻫ )* أن القصد من هذا التوزيع الجديد هو دعم إدخال تطبيقات ومفاهيم في إدارة الحركة الجوية تتسم بكثافة البيانات ويمكنها دعم وصلات البيانات التي تحمل بيانات بالغة الأهمية لسلامة الطيران؛

*و )* أن نطاق التردد MHz 1 164‑960 يستعمل في البلدان المذكورة في الرقم **312.5** لأنظمة خدمة الملاحة الراديوية للطيران التي لم تضع لها منظمة الطيران المدني الدولي معايير وممارسات موصى بها ولم تنشر مثل هذه المعايير والممارسات؛

*ز)* أن نطاق التردد MHz 1 164‑960 يُستعمَل، بالإضافة إلى ذلك، من قِبل نظام غير خاضع لمنظمة الطيران المدني الدولي يعمل في خدمة الملاحة الراديوية للطيران له خصائص مماثلة لخصائص التجهيزات المعيارية لقياس المسافات لدى منظمة الطيران المدني الدولي؛

*ح)* أن هذا التوزيع قد تم مع العلم بأنه تجري دراسات فيما يتعلق بالخصائص التقنية ومعايير التقاسم وإمكانيات التقاسم؛

*ط)* أن نطاق التردد MHz 137-117,975 الموزع حالياً للخدمة المتنقلة للطيران (R) يصل إلى درجة التشبع في بعض مناطق العالم، ومن ثم فإن ذلك النطاق قد لا يتيسَّر لدعم اتصالات البيانات الإضافية متوسطة المدى وطويلة المدى؛

*ي)* أن من الضروري توفير معلومات إضافية عن التكنولوجيات الجديدة التي سوف تستعمل، عدا نظام الخدمة المتنقلة للطيران (R) المحدَّد في الفقرة *ج)* من *"إذ يدرك"*، ومقدار الطيف المطلوب والخصائص وإمكانيات/شروط التقاسم. ولذلك، يلزم إجراء دراسات على وجه السرعة بشأن أنظمة الخدمة المتنقلة للطيران (R) التي ستُستعمل، وكذلك مقدار الطيف المطلوب والخصائص وشروط التقاسم مع أنظمة خدمة الملاحة الراديوية للطيران،

وإذ يدرك

*أ)* ضرورة إعطاء الأسبقية لأنظمة خدمة الملاحة الراديوية للطيران العاملة في النطاق MHz 1 164-960؛

*ب)* أن الملحق 10 باتفاقية منظمة الطيران المدني الدولي يتضمن معايير وممارسات موصى بها (SARP) لأنظمة الملاحة الراديوية للطيران والاتصالات الراديوية التي يستعملها الطيران المدني الدولي؛

*ج)* أن جميع قضايا التوافق بين أجهزة الإرسال والاستقبال ذات النفاذ العالمي الموحدة لمنظمة الطيران المدني الدوليوغيرها من الأنظمة العاملة في نفس مدى الترددات، باستثناء النظام المحدد في الفقرة *و)* من *"إذ يضع في اعتباره"*، قد تمت معالجتها؛

*د )* أن شروط التشارك في نطاق الترددات MHz 1 164‑1 024 أكثر تعقيداً منها في النطاق MHz 1 024‑960،

وإذ يلاحظ

أن استبعاد النظام المحدد في الفقرة *ج)* من *"وإذ يدرك"* يعني عدم وجود معايير توافق في الوقت الحاضر بين أنظمة الخدمة المتنقلة للطيران (R) المقترح تشغيلها في نطاق الترددات MHz 1 164‑960 وأنظمة الطيران القائمة في النطاق،

يقـرر

1 أن أي نظام في الخدمة المتنقلة للطيران (R) يعمل في نطاق الترددات MHz 1 164‑960 يجب أن يفي بمتطلبات المعايير والممارسات الموصى بها المنشورة في الملحق 10 باتفاقية الطيران المدني الدولي الصادرة عن منظمة الطيران المدني الدولي؛

2 أن أي نظام في الخدمة المتنقلة للطيران (R) يعمل في النطاق MHz 1 164‑960 يجب ألا يسبب تداخلاً ضاراً لأنظمة الملاحة الراديوية للطيران في نفس النطاقوألاّ يطالب بحماية منها وألاّ يفرض قيوداً على تشغيلها وخطط تطويرهاأنظمة خدمة الملاحة الراديوية للطيران في نفس النطاق؛



3 ضرورة إجراء دراسات توافق بين أنظمة الخدمة المتنقلة للطيران (R) العاملة في النطاق 1 164-960 MHz وأنظمة خدمة الملاحة الراديوية للطيران في الفقرتين *و )* و*ز )* من "*إذ يضع في اعتباره*"، وذلك لوضع شروط للتقاسم تكفل الوفاء بالشروط الواردة في الفقرة 2 من "*يقـرر*"، ولإعداد توصيات في قطاع الاتصالات الراديوية، حسب الاقتضاء؛

4 أن يتم تقديم نتائج الدراسات المذكورة في الفقرة 3 من "*يقـرر*"إلى المؤتمر العالمي للاتصالات الراديوية لعام 2011 وأن يقرر ذلك المؤتمر، حسب الاقتضاء، استعراض الأحكام التنظيمية في الفقرة 2 من "*يقرر*" آخذاً بعين الاعتبار متطلبات حماية أنظمة الملاحة الراديوية للطيران المحددة في الفقرتين *و )* و*ز )* *من* "*إذ يضع في اعتباره*" وضرورة العمل عالمياً على تيسير الخدمة المتنقلة للطيران (R) العاملة وفقاً لمعايير منظمة الطيران المدني الدولي؛

5 ألا يستعمل أي نظام في الخدمة المتنقلة للطيران (R)، باستثناء النظام المحدَّد في الفقرة *ج)* من *"إذ يدرك"،* الترددات في النطاق MHz 1 164-960 إلى أن تُحلّ جميع مسائل التوافق



المحتملة مع خدمة الملاحة الراديوية للطيران، وعند الاقتضاء، مع خدمة الملاحة الراديوية الساتلية في النطاق المجاور، مع أخذ الفقرة *د )* من *"إذ يدرك"* في الاعتبار أيضاً،

يدعـو

الإدارات ومنظمة الطيران المدني الدولي إلى تزويد قطاع الاتصالات الراديوية بالخصائص التقنية والتشغيلية للأنظمة المعنية وذلك لأغراض إجراء دراسات القطاع المذكورة في الفقرتين 3 و5 من *"يقـرر"*،

يدعو قطاع الاتصالات الراديوية

1 إلى إجراء دراسات وفقاً للفقرتين 3 و5 من *"يقـرر"* عن الوسائل التشغيلية والتقنية اللازمة لتسهيل التقاسم بين أنظمة الخدمة المتنقلة للطيران (R) العاملة في النطاق 1 164-960 MHz وأنظمة خدمة الملاحة الراديوية للطيران المحددة   
في الفقرتين *و)* و*ز)* من "*إذ يضع في اعتباره*"؛

2 إلى إجراء دراسات وفقاً للفقرة 5 من *"يقرر"* بشأن الوسائل التشغيلية والتقنية اللازمة لتسهيل التقاسم   
بين أنظمة الخدمة المتنقلة للطيران (R) العاملة في النطاق MHz 1 164-960 وأنظمة خدمة الملاحة الراديوية الساتلية في النطاق MHz 1 215-1 164؛

3 إلى تقديم تقرير عن نتائج الدراسات إلى المؤتمر العالمي للاتصالات الراديوية لعام 2011،

يكلف الأمين العام

بإحاطة منظمة الطيران المدني الدولي (ICAO) علماً بهذا القرار.

الأسباب: تشير دراسات قطاع الاتصالات الراديوية إلى إمكانية التشارك في نطاق الترددات MHz 1 164‑960 بين الشبكات في الخدمة المتنقلة للطيران (AM(R)S) (R) والأنظمة الوطنية من غير أنظمة منظمة الطيران المدني الدولي (ICAO) في خدمة الملاحة الراديوية للطيران (ARNS)، وذلك عند توفر تخالف ترددي و/أو مسافة فصل. وتحدد هذه الدراسات الوسائل التقنية لتسهيل مثل هذا التشارك بين تلك النظمة.

القرار **420 (WRC‑07)**: النظر في نطاقات التردد بين 5 000 وMHz 5 030 من أجل التطبيقات الأرضية في المطارات في الخدمة المتنقلة للطيران (R).

معلومات أساسية

يفيد تقرير الدورة الثانية للاجتماع التحضيري للمؤتمر أن الدراسات التي أجراها قطاع الاتصالات الراديوية استجابةً للبند 4.1 من جدول أعمال المؤتمر العالمي للاتصالات الراديوية لعام 2012 وفقاً للقرار 420 (WRC‑07) خلصت إلى عدم الحاجة إلى إدخال أي تعديلات على المادة 5 من لوائح الراديو. كما يلغي القرار 420 (WRC‑07).

وعلى هذا الأساس، يُستنتج أن متطلبات الطيف الإجمالية، والاحتياجات من الطيف الحرج اللازم لسلامة أنظمة الخدمة المتنقلة للطيران (R) لن تتجاوز MHz 50.

ومن ثم، لا بد من تلبية احتياجات الطيف الإضافية المحددة بوسائل أخرى أي من خلال توزيعات خدمة الاتصالات الراديوية المغايرة لمتطلبات الطيف للتطبيقات الأرضية في المطارات للخدمة المتنقلة للطيران (R) في المدى GHz 5، والتي يمكن تلبيتها في النطاق MHz 5 150‑5 091. لذلك، فإن تعديل المادة 5 من لوائح الراديو غير مطلوب، إذ يلغي القرار 420 (WRC‑07).

المقترح

NOC MEX/18A3/2

المـادة 5

توزيع نطاقات التردد

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