|  |  |
| --- | --- |
| المؤتمر العالمي للاتصالات الراديوية (WRC-15)جنيف، 2-27 نوفمبر 2015 |  |
| **الاتحــــاد الـدولــــي للاتصــــالات** |  |
|  |  |
| الجلسة العامة | الإضافة 1للوثيقة 13-A |
|  | 13 أكتوبر 2015 |
|  | الأصل: بالإنكليزية |
|  |
| مذكرة من الأمين العام |
| موقف ال‍منظمة البحرية الدوليةبشأن بنود جدول أعمال ال‍مؤت‍مر العال‍مي للاتصالات الراديوية لعام 2015ال‍متعلقة بال‍مسائل ذات الصلة بال‍خدمات البحرية |
|  |
|  |

بناءً على طلب المنظمة البحرية الدولية (IMO)، يشرِّفني أن استرعي عناية المؤتمر إلى ورقة المعلومات الملحقة بهذه الوثيقة.

هولين جاو
الأمين العام

تتضمن الوثيقة 13 لل‍مؤت‍مر العال‍مي للاتصالات الراديوية لعام 2015 (WRC-15) موقف ال‍منظمة البحرية الدولية بشأن بنود جدول أعماله المتعلقة بالمسائل ذات الصلة بالخدمات البحرية. وكما يشار إليه في الصفحة 8 من الوثيقة 13 المعنية، نظر فريق الخبراء المشترك بين المنظمة البحرية الدولية والاتحاد الدولي للاتصالات والمعني بمسائل الاتصالات الراديوية البحرية، خلال اجتماعه الذي عُقد من 5 إلى 9 أكتوبر 2015، في المسائل المتعلقة بالبند 10 من جدول أعمال المؤتمر العالمي للاتصالات الراديوية لعام 2015 (WRC-15). ونتيجةً لذلك تُعْلِم المنظمة البحرية الدولية المؤتمر WRC-15 فيما يخص وثيقته 13 بأنه ينبغي أن يستعاض عن المعلومات المتعلقة بالبند 10 من جدول أعماله بالنص التالي.

البند 10 من جدول الأعمال

10 تقديم توصيات إلى المجلس بالبنود التي يلزم إدراجها في جدول أعمال المؤتمر العالمي المقبل للاتصالات الراديوية وإبداء وجهة نظره في جدول الأعمال التمهيدي للمؤتمر اللاحق وفي بنود أخرى يمكن إدراجها في جداول الأعمال للمؤتمرات المقبلة، وفقاً للمادة 7 من الاتفاقية.

 معلومات أساسية

يدرج القرار **808 (WRC‑12)** الذي يتضمن جدول الأعمال التمهيدي للمؤتمر العالمي للاتصالات الراديوية لعام 2018، في البند 1.2 ضمن جدول أعمال المؤتمر العالمي للاتصالات الراديوية لعام 2018 "النظر في الإجراءات التنظيمية، بما في ذلك توزيعات الطيف، لدعم تحديث النظام العالمي للاستغاثة والسلامة في البحر (GMDSS) وتنفيذ الملاحة الإلكترونية، وفقاً للقرار **359 (WRC-12)".**

ونظراً إلى التعقيد الذي يكتنف العمل المتعلق بمراجعة النظام العالمي للاستغاثة والسلامة في البحر (GMDSS)، تزمِع المنظمة الدولية البحرية استكمال خطة تحديث هذا النظام في عام 2018. ومن المتوقع تنفيذ المرحلة الأولى من العمل الإضافي بشأن إعمال الملاحة الإلكترونية في الفترة الممتدة من عام 2016 إلى عام 2019.

وفي صدد لا يتعلق على نحو مباشر بتحديث النظام العالمي للاستغاثة والسلامة في البحر، استلمت المنظمة البحرية الدولية طلباً لاعتماد انضمام جهة جديدة من الجهات التي توفِّر الخدمات الساتلية إلى النظام العالمي للاستغاثة والسلامة في البحر. وإذا اعتُرف فيما يخص استعمال هذا النظام بجهة جديدة من الجهات التي توفِّر الخدمات الساتلية فقد يلزم أن ينظر الاتحاد الدولي للاتصالات فيما يترتب على ذلك من تدابير تنظيمية.

وتعترف المنظمة البحرية الدولية بتطور ما في الأسواق من الأجهزة التي تُستعمل فيها تكنولوجيا مشابهة لنظام التعرف الأوتوماتي (AIS) من أجل السلامة في البحر، والتي يُتنبأ بأن يتزايد عددها في المستقبل. كما يُعترف بأن معظم الأجهزة الجديدة التي تُستعمل فيها تكنولوجيا التعرف الأوتوماتي تعمل على القناتين AIS 1 وAIS 2، فتذهب إلى حدٍ ما بموارد هويات الخدمة المتنقلة البحرية (MMSI) الخاصة بمحطات السفن أو بال‍مُعِيْنات على الملاحة.

ويتمثل الغرض من نظام التعرف الأوتوماتي في تبيُّن هوية السفن، والمساعدة في تتبُّع الهدف، والعون في عمليات البحث والإنقاذ، وتبسيط تبادل المعلومات، وتوفير معلومات إضافية للمساعدة على الوعي بالأوضاع.

كما تقرّ المنظمة البحرية الدولية بأن الأجهزة الراديوية البحرية العاملة بدون ترخيص وطني أو توصيل نظامي بالسفن أو بالمحطات الساحلية تعمل أيضاً، إلى جانب عملها بتكنولوجيا التعرف الأوتوماتي، بتكنولوجيا المناداة الرقمية الانتقائية (DSC) أو ببث رسائل بصوت تخليقي أو بتشكيلة من هذه التكنولوجيات. إن ما يجري في هذه الأجهزة الراديوية البحرية من استعمال غير منظَّم للترددات والأرقام المذكورة في التذييل 18 للوائح الراديو (التوصية ITU‑R M.585) آتى التباساً وسبَّب بالفعل تداخلاً ضمن الخدمة المتنقلة البحرية.

 موقف المنظمة البحرية الدولية

تدعم المنظمة البحرية الدولية النظر في بنود جدول الأعمال المتعلقة بما يلي:

1) مراجعة النظام العالمي للاستغاثة والسلامة في البحر (GMDSS) وإعمال الملاحة الإلكترونية، مع مراعاة سلالم التوقيت المذكورة في قسم المعلومات الأساسية؛

2) التبعات التنظيمية التي تترتب على اعتراف المنظمة البحرية الدولية بجهة جديدة من الجهات التي توفِّر الخدمات المتنقلة الساتلية ضمن إطار النظام العالمي للاستغاثة والسلامة في البحر؛

3) حماية الغرض التشغيلي المنشود من نظام التعرف الأوتوماتي بمثابة وظيفة أولية على القناتين القائمتين AIS 1 وAIS 2 والأحكام التنظيمية السارية على الاستعانة بالأجهزة الجديدة التي تُستعمل فيها تكنولوجيا التعرف الأوتوماتي؛

4) ما لعدمِ تنظيمِ استعمال أنساق الترددات والأرقام الذي يجري في الأجهزة الراديوية البحرية العاملة دون ترخيص وطني أو توصيل نظامي بالسفن أو بالمحطات الساحلية من أثر، يُنظر فيه سهراً على سلامة الملاحة وعلى عدم الإضرار بالنظام العالمي للاستغاثة والسلامة في البحر.

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