|  |  |
| --- | --- |
| **Conferencia Mundial de Radiocomunicaciones (CMR-15) Ginebra, 2-27 de noviembre de 2015** |  |
| **UNIÓN INTERNACIONAL DE TELECOMUNICACIONES** |  |
|  |  |
| **SESIÓN PLENARIA** | **Addéndum 25 al Documento 62-S** |
|  | **16 de octubre de 2015** |
|  | **Original: chino** |
|  | |
| China (República Popular de) | |
| propuestas para los trabajos de la conferencia | |
|  | |
| Punto GFT(PP-14) del orden del día | |

Resolución 185 (Busán, 2014) Seguimiento mundial de vuelos de la aviación civil - La Conferencia de Plenipotenciarios de la Unión Internacional de Telecomunicaciones (Busán, 2014), resuelve encargar a la CMR-15, de conformidad con el número 119 del Convenio de la UIT, que incorpore en su orden del día, con carácter urgente, el examen del seguimiento mundial de vuelos, incluyendo, de ser apropiado y en consonancia con las prácticas de la UIT, los diversos aspectos relacionados, teniendo en cuenta los estudios llevados a cabo por el UIT-R,

Introducción

En noviembre de 2014, la Conferencia de Plenipotenciarios (PP-14) de la UIT aprobó una resolución en virtud de la cual encargaba a la CMR-15 la inclusión en su orden del día del seguimiento mundial de vuelos. Los Grupos de Trabajo responsables son los GT 5B y GT 4C.

• Trabajos del GT 5B

A la luz de la Resolución 185, algunas administraciones propusieron analizar el asunto de la retransmisión por satélite de las señales de la Vigilancia Dependiente Automática – Radiodifusión (ADS-B). Actualmente, el GT 5B, Grupo de Trabajo de la UIT-R responsable del tema, está elaborando dos informes sobre este asunto en la forma de documentos de trabajo (DT), a saber, PDNR M.[GFT] y PDNR M.[ADS-B].

El DT PDNR M.[GFT] proporciona una descripción general del seguimiento mundial de vuelos (GFT), incluida la concepción, requisitos, objetivo, sistemas actuales que contribuyen al mismo y sistemas en desarrollo. Según el informe, para resolver el asunto del GFT deberían tenerse en cuenta todos los potenciales sistemas terrenales y por satélite, tales como los radares secundarios de vigilancia (SSR) y el sistema de Vigilancia Dependiente Automática – Contrato (ADS-C)

En el DT PDNR M.[ADS-B] se describe el funcionamiento de los actuales sistemas ADS-B terrestres normalizados a nivel internacional, se hace una descripción de la posible ampliación por satélite del ADS-B y un análisis de compatibilidad entre el sistema ADS-B por satélite propuesto y sistemas existentes en la misma banda. El sistema ADS-B por satélite propuesto requiere una nueva atribución al servicio móvil aeronáutico por satélite (R) en las proximidades de 1 090 MHz. La banda de frecuencias 960-1 164 MHz está actualmente atribuida en el RR al servicio móvil aeronáutico (R) y al servicio de radionavegación aeronáutica (SRNA) a título primario. En esta banda no existe ninguna atribución a sistemas por satélite. Tal como se establece en la Resolución 417 (Rev.CMR-12), en muchos países, incluida China, funcionan en esta banda sistemas del SRNA no normalizados por la OACI (Organización de Aviación Civil Internacional).

A la vista de los resultados de la última reunión del GT 5B celebrada en julio de 2015, aún no se han finalizado los Informes M.[GFT] y M.[ADS‑B] y existen algunos asuntos que requieren estudios adicionales, tales como la compatibilidad entre el sistema por satélite ADS-B y el sistema del SRNA no normalizado por la OACI, la recepción de señales del ADS-B procedentes de pequeñas aeronaves equipadas con una antena situada en su parte inferior, la recepción de señales ADS-B de aeronaves de la aviación general que no se transmiten en la frecuencia de 1 090 MHz, y el mecanismo de coordinación entre el sistema ADS-B por satélite y los sistemas existentes en la misma banda, etc.

• Trabajos del GT 4C

En su última reunión celebrada en junio de 2015, el GT 4C ha elaborado un anteproyecto de Informe M.[ADS-MSS] que describe la utilización del servicio móvil por satélite para la prestación de servicios ADS-C y ADS-B para el seguimiento de vuelos. En el informe se establece que actualmente hay varias redes del SMS en funcionamiento que proporcionan o está previsto que proporcionen cobertura regional y, en algunos casos, mundial y que al menos una red del SMS ofrece cobertura mundial completa, incluidas las regiones polares. Los datos de ADS-C o ADS-B desde aeronave pueden ser retransmitidos por dichas redes del SMS a sistemas en tierra tales como ATM.

• Trabajos de la OACI

La OACI propone un nuevo punto del orden del día para la próxima CMR, a saber, la discusión sobre posibles cambios en el Reglamento de Radiocomunicaciones para permitir la implementación del Sistema Mundial de Socorro y Seguridad Aeronáuticos (GADSS). Según la descripción de la OACI, el GADSSS es un «sistema de sistemas» que aborda aspectos tales como el seguimiento de aeronaves en condiciones normales y anormales, el seguimiento de socorro autónomo, la recuperación de datos de vuelo y los procedimientos y gestión de la información. El asunto del seguimiento mundial de vuelos (GFT) es un componente del GADSS y podría ser adecuadamente abordado en el marco del mismo.

Propuestas

1.

ARTÍCULO 5

Atribuciones de frecuencia

Sección IV – Cuadro de atribución de bandas de frecuencias  
(Véase el número 2.1)

NOC CHN/62A25/1

890-1 300 MHz

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Atribución a los servicios | | |
| Región 1 | Región 2 | Región 3 |
| 942-960  FIJO  MÓVIL salvo móvil aeronáutico 5.317A  RADIODIFUSIÓN 5.322  5.323 | 942-960  FIJO  MÓVIL 5.317A | 942-960  FIJO  MÓVIL 5.317A  RADIODIFUSIÓN  5.320 |
| 960-1 164 MÓVIL AERONÁUTICO (R) 5.327A  RADIONAVEGACIÓN AERONÁUTICA 5.328 | | |
| 1 164-1 215 RADIONAVEGACIÓN AERONÁUTICA 5.328  RADIONAVEGACIÓN POR SATÉLITE (espacio-Tierra) (espacio-espacio) 5.328B  5.328A | | |

**Motivos:** Al no estar aún finalizados los estudios del UIT-R es difícil en esta fase formular medidas técnicas y reglamentarias. Al mismo tiempo, debe tenerse especial cuidado en garantizar que no se imponen limitaciones a servicios existentes en la banda de frecuencias 960-1 164 MHz.

2) El asunto del seguimiento mundial de vuelos debe ser incluido en el orden del día de la próxima conferencia

**Motivos:** En general, los requisitos del seguimiento mundial de vuelos pueden satisfacerse a corto plazo con el ADS-C y las tecnologías de vigilancia existentes. Las modificaciones necesarias al Reglamento de Radiocomunicaciones podrían basarse en los resultados de los trabajos del UIT-R, una vez que dichos trabajos sobre el sistema ADS-B por satélite se hayan finalizado durante el periodo de estudios previo a la próxima CMR.

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