|  |  |
| --- | --- |
| المؤتمر العالمي للاتصالات الراديوية (WRC-15)  جنيف، 2-27 نوفمبر 2015 |  |
| **الاتحــــاد الـدولــــي للاتصــــالات** |  |
|  |  |
| الجلسة العامة | الإضافة 5 للوثيقة 66-A |
|  | 15 أكتوبر 2015 |
|  | الأصل: بالإسبانية |
|  | |
| كوبـا | |
| مقترحات بشأن أعمال الـمؤتـمر | |
|  | |
| البنـد 5.1 من جدول الأعمال | |

5.1 النظر في استعمال نطاقات التردد الموزعة للخدمة الثابتة الساتلية التي لا تخضع للتذييلات **30** و**30A** و**30B** من أجل اتصالات المراقبة والاتصالات خارج الحمولة النافعة لأنظمة الطائرات دون طيار في الفضاء الجوي غير المحجوز، وفقاً للقرار **153 (WRC‑12)**؛

مقدمة

تتطلّب اتصالات المراقبة واتصالات الحمولة غير النافعة (CPNC) في الطائرات بدون طيار (UA) تطبيق شروط تضمن خصائص السلامة المتأصلة في الخدمات المتنقلة للطيران (R)، كما ينص على ذلك الرقم 1.43 من لوائح الراديو.

وقد وضعت منظمة الطيران المدني الدولي (ICAO) شروطاً لاستخدام أنظمة الطائرات بدون طيار (UAS) في وصلات الخدمة الثابتة الساتلية لصالح متطلبات السلامة بما في ذلك الرقم 10.4 من لائح الراديو.

والخدمة الثابتة الساتلية هي خدمة تشهد طلباً كبيراً نتج عنه ازدحام كبير في موارد المدار/الطيف، وهي تخضع لشروط تنظيمية تقوم على إجراءات تنسيق معقدة تشكل عبئاً يثقل كاهل الإدارات.

ويرتبط استعمال هذه الخدمة مباشرة بالرقم 196 من دستور الاتحاد، الذي يدعو إلى الاستخدام الرشيد لموارد المدار/الطيف لإتاحة النفاذ المنصف، مع مراعاة الاحتياجات الخاصة للبلدان النامية. ويشمل ذلك أيضاً تطبيق القرارين 2 (Rev.WRC‑03) و80 (Rev.WRC-07)، علماً بأنه لم تجرِ أيّ دراسة لكيفية تطبيق أنظمة الطائرات بدون طيار في الخدمة الثابتة الساتلية وأن مراعاة الرقم 10.4 يمكن أن تؤثر في تطبيق الأجزاء المتعلقة بهذين القرارين في الفقرة *يقرر*.

ومن وجهة نظر تنظيمية، إذا كان الرقم 10.4 مرتبطاً بالخدمة الثابتة الساتلية، فقد ينشأ وضع تتعايش فيه شبكات الخدمة الثابتة الساتلية التي تتمتع بمميزات خدمة السلامة مع شبكات أخرى لا تتمتع بمثل هذه المميزات؛ وقد يُسفر ذلك عن فئات مختلفة من الشبكات، مما يُحدث بالتالي فرقاً يمكن أن يعقّد التطبيق العملي لمبدأ النفاذ المنصف لموارد المدار/الطيف. يضاف إلى ذلك أن النظر في تطبيق الرقم 10.4 من شأنه أن يخلق صعوبات في العملية الحالية لتنسيق الشبكات الساتلية.

وتحتاج الدراسات التي أجريت إلى متابعة معمقة للعديد من الجوانب المتعلقة بخصائص المحطات الأرضية المقامة على متن الطائرات ودراستها فيما يخص التنسيق في ظل شروط تشغيلية تختلف كثيراً عن تلك المتعلقة بالمحطات الأرضية للخدمة الثابتة الساتلية بحدّ ذاتها. وبشكل مماثل، ثمة ضرورة لإجراء دراسات شاملة تتعلق بالخدمات الأخرى التي تتقاسم نطاقات التردد مع الخدمة الثابتة الساتلية. وقد تكون إدارات كثيرة في وضع لا يمكّنها من توفير الحماية للمحطات الأرضية المقامة على متن الطائرات من البث الناجم عن خدماتها للأرض العاملة وفقاً للوائح الراديو، مما يجعلها غير قادرة على الالتزام بتطبيق الرقم 10.4 في هذا الصدد.

أخيراً، إن إدخال مفهوم المحطات الأرضية المقامة على متن الطائرات يتعارض مع التعاريف المحددة في لوائح الراديو، التي تشكل الأساس للعملية التنظيمية الدولية برمتها في استخدام خدمات الاتصالات الراديوية.

في ضوء ما تقدم، تقترح إدارة كوبا عدم إجراء تعديلات في لوائح الراديو في إطار البند 5.1 من جدول الأعمال.

المقترحات

المـادة 5

توزيع نطاقات التردد

NOC CUB/66A5/1

القسم IV - جدول توزيع نطاقات التردد  
(انظر الرقم 1.2)

الأسباب: إن استعمال نطاقات التردد الموزعة للخدمة الثابتة الساتلية التي لا تخضع للتذييلات 30 و30A و30B من أجل اتصالات المراقبة والاتصالات خارج الحمولة النافعة لأنظمة الطائرات دون طيار (UAS) لا يضمن استمرار العمليات التنظيمية، فضلاً عن أنه قد يرتب تقييدات جديدة في عملية إعادة النظر في هذه الأحكام وتحسينها بهدف تعزيز ضمان النفاذ المنصف إلى موارد المدار/الطيف. علاوةً على ذلك، هناك عدد كبير من الجوانب التقنية التي ما زالت بحاجة إلى توضيح.

SUP CUB/66A5/2

القـرار 153 (WRC‑12)

استعمال نطاقات التردد الموزعة للخدمة الثابتة الساتلية التي لا تخضع   
للتذييلات 30 و30A و30B من أجل اتصالات المراقبة والاتصالات   
خارج الحمولة النافعة لأنظمة الطائرات دون طيار   
في الفضاء الجوي غير المحجوز

الأسباب: لم تعد هناك حاجة لهذا القرار.

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