|  |  |
| --- | --- |
| المؤتمر العالمي للاتصالات الراديوية (WRC-15)  جنيف، 2-27 نوفمبر 2015 |  |
| **الاتحــــاد الـدولــــي للاتصــــالات** |  |
|  |  |
| الجلسة العامة | الإضافة 35 للوثيقة 85-A |
|  | 16 أكتوبر 2015 |
|  | الأصل: بالإنكليزية |
|  | |
| جمهورية بوروندي/جمهورية كينيا/جمهورية أوغندا/جمهورية رواندا/ جمهورية تنـزانيا المتحدة | |
| مقترحات بشأن أعمال ال‍مؤتمر | |
|  | |
| البنـد GFT(PP-14) من جدول الأعمال | |

القـرار 185 (بوسان، 2014)         التتبع العالمي للرحلات الجوية في الطيران المدني - إن مؤتمر المندوبين المفوضين للات‍حاد الدولي للاتصالات (بوسان، 2014)، يقرر تكليف المؤتمر العالمي للاتصالات الراديوية لعام 2015، عملاً بالمادة 119 من اتفاقية الات‍حاد بأن يدرج في جدول أعماله، على وجه السرعة، النظر في مسألة التتبع العالمي للرحلات الجوية، بما في ذلك، عند الاقتضاء، وانسجاماً مع ممارسات الات‍حاد، النظر في مختلف جوانب المسألة، مع مراعاة دراسات قطاع الاتصالات الراديوية،

مقدمة

أثارت الأحداث الأخيرة مناقشات في أنحاء العالم حول التتبع العالمي للرحلات الجوية والحاجة إلى العمل المنسق من جانب ‏الاتحاد وغيره من المنظمات ذات الصلة، كلٌ بحسب مجال اختصاصه. واستجابةً لذلك، اعتمد مؤتمر المندوبين المفوضين ‏للاتحاد الدولي للاتصالات لعام ‏‎2014‎‏ ‏‎القرار 185 (بوسان، 2014) بعنوان "التتبع العالمي للرحلات الجوية في الطيران ‏المدني". وقرر المؤتمر في هذا القرار تكليف المؤتمر العالمي للاتصالات الراديوية لعام 2015، عملاً بالمادة 119 من اتفاقية الات‍حاد بأن يدرج في جدول أعماله، على وجه السرعة، النظر في مسألة التتبع العالمي للرحلات الجوية، بما في ذلك، عند الاقتضاء، وانسجاماً مع ممارسات الات‍حاد، النظر في مختلف جوانب المسألة، مع مراعاة دراسات قطاع الاتصالات الراديوية. وإضافةً إلى ذلك، كلف المؤتمر بموجب هذا القرار مدير مكتب الاتصالات الراديوية بإعداد تقرير خاص عن المسألة كي ينظر فيه المؤتمر العالمي للاتصالات الراديوية لعام 2015. وبناءً على هذا التكليف، أعد التقرير ويرد فيما يلي.

ومن المفهوم أن التتبّع العالمي للرحلات الجوية في الطيران ‏المدني هو القدرة على توفير أو تلقي معلومات بشأن موقع الطائرة وهويتها في أي مكان في العالم، أي وجودها فوق المحيطات أو القطبين أو الكتلة الأرضية اليابسة أو المناطق النائية حيث يمكن تشغيل الطائرات المدنية. وتسمح التكنولوجيات الساتلية والأرضية المتنوعة اليوم بتتبع الرحلات الجوية في مواقع عديدة.

وتساند البلدان الأعضاء في منظمة شرق إفريقيا للاتصالات (EACO)(بوروندي/كينيا/أوغندا/رواندا/تنزانيا) الخيار 3 المقترح في تقرير المدير عن التتبع العالمي للرحلات الجوية.

المقترح

إن مقترح بوروندي/كينيا/أوغندا/رواندا/تنزانيا (البلدان الأعضاء في منظمة شرق إفريقيا للاتصالات) بشأن مسألة التتبّع العالمي للرحلات الجوية هو على النحو المعروض أدناه.

المـادة 5

توزيع نطاقات التردد

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

MOD BDI/KEN/UGA/RRW/TZA/85A35/1

MHz 1 300-890

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| التوزيع على الخدمات | | |
| الإقليم 1 | الإقليم 2 | الإقليم 3 |
| 1 164-960 **متنقلة للطيران** 327A.5 (R)  **ملاحة راديوية للطيران** 328.5  AGFT.5 ADD | | |

الأسباب: إضافة توزيع أولي إلى الخدمة المتنقلة الساتلية للطيران (R) في نطاق التردد 1 087,7-1 092,3 MHz للتمكين من الاستقبال الساتلية لرسائل إذاعة الترصُّد المعتمِدة التلقائية (ADS-B) المبثوثة في الخدمة المتنقلة للطيران (R) وفقاً لمعايير منظمة الطيران المدني الدولي.

ADD BDI/KEN/UGA/RRW/TZA/85A35/2

5.AGFT يوزَّع النطاق الترددي MHz 1 092,3‑1 087,7 أيضاً للخدمة المتنقلة الساتلية للطيران (R) (أرض-فضاء) على أساس أولي، ويقتصر ذلك على استقبال المحطة الفضائية لبث إذاعة الترصُّد المعتمِدة التلقائية (ADS‑B) من محطات الطائرات، وفقاً للمعايير الدولية للطيران المعترف بها. ويسري القرار **[85A35-AGFT-ADS-B]** **(WRC‑15)**.

الأسباب: لتسهيل استقبال إشارة إذاعة الترصُّد المعتمِدة التلقائية (ADS-B) بواسطة السواتل التي تلبي متطلبات الاتحاد الدولي للاتصالات ومنظمة الطيران المدني الدولي على السواء فيما يتعلق باتصالات الملاحة الجوية للطائرات ذات الصلة بمعلومات الموضع على أساس عالمي. وتساهم التغطية الموسعة لإذاعة الترصُّد المعتمِدة التلقائية بواسطة السواتل في ضمان كفاءة إدارة الحركة الجوية في المحيطات والمناطق القطبية والمناطق النائية من جانب القائمين على إدارة الحركة الجوية. وتدعو الحاجة إلى قرار جديد لتوفير المعلومات عن عمليات الخدمة المتنقلة الساتلية للطيران AMS(R)S في نطاق التردد هذا. وفضلاً عن ذلك فليس هناك من حاجة مع هذا الحكم إلى تعديل القرار 417 (WRC-12).

ADD BDI/KEN/UGA/RRW/TZA/85A35/3

مشـروع قـرار جديـد [85A35-AGFT-ADS-B]

استعمال الخدمة المتنقلة الساتلية للطيران (R) ((أرض-فضاء) للنطاق الترددي   
1 087,7-1 092,3 MHz

إن المؤتمر العالمي للاتصالات الراديوية (جنيف، 2015)،

إذ يضع في اعتباره

*أ )* أن نطاق التردد MHz 1 164-960 موزَّع حالياً لخدمة الملاحة الراديوية للطيران (ARNS) والخدمة المتنقلة الساتلية للطيران (R) (AM(R)S)؛

*ب )* أن نطاق التردد MHz 1 092,3-1 087,7 يُستعمل حالياً لإرسال واستقبال إشارات إذاعة الترصُّد المعتمِدة التلقائية وفقاً لمعايير منظمة الطيران المدني الدولي، وهي تشمل إرسالات من الطائرات إلى المحطات الأرضية المقامة على الأرض ضمن خط البصر وبالتالي فإنها لا تتيح تتبع وترصد الرحلات الجوية في المناطق القطبية والمحيطية والنائية؛

*ج)* أن منظمة الطيران المدني الدولي تعرِّف إذاعة الترصُّد المعتمِدة التلقائية (ADS-B) على أنها "وسيلة يمكن بها للطائرات ومَرْكَبات المطار وغيرها من الأعيان أن تبث و/أو تستقبل أوتوماتياً بيانات من قبيل الهوية والموقع وغيرها من البيانات، بحسب الاقتضاء، بأسلوب الإذاعة عبر وصلة بيانات"؛[[1]](#footnote-1)

*د )* أن مؤتمر WRC-15 اعتمد **الرقم AGFT.5**الذي يوزع النطاق الترددي 1 087,7-1 092,3 MHz على الخدمة المتنقلة الساتلية للطيران (R)، ويقصره على استقبال إشارات ADS-B المرسَلة وفقاً للمعايير الدولية للطيران المعترف بها؛

*ﻫ )* أن توزيع النطاق الترددي 1 087,7-1 092,3 MHz على الخدمة المتنقلة الساتلية للطيران هو لتوسيع استقبال إشارات ADS-B المبثوثة حالياً خارج نطاق خط النظر الأرضي تسهيلاً لإبلاغ مراكز مراقبة الحركة الجوية بمواضع الطائرات التجارية الواقعة في أي مكان في العالم، مما ينجز عنصراً هاماً في سلامة الطيران وأمنه؛

*و )* أن منظمة الطيران المدني الدولي تضع معايير وممارسات موصى بها (SARP) لأنظمة تمكِّن تحديد موضع الطائرات وتتبعها لمراقبة الحركة الجوية وإدارتها؛

ز) أن نطاق التردد MHz 1 092,3‑1 087,7 يُستعمل أيضاً في أنظمة لتبين الطائرات مغايرة لأنظمة منظمة الطيران المدني الدولي عُهِد عملها في نطاق التردد هذا على أساس تنسيق وطني، وينبغي وضعها في الاعتبار؛

ح) أن بعض الإدارات تنسِّق وتراقب جميع المستعملين سهراً على عمل جميع أنظمة اتصالات الأرض على نحو سليم، وذلك بسبب التعقيد الذي تنطوي عليه بيئة تداخلها في نطاق الترددMHz 1 092,3-1 087,7،

وإذ يدرك

*أ )* ضرورة تصميم الأنظمة العاملة وفق أحكام **الرقم AGFT.5**على نحو لا يغيِّر من معدات الطائرات العاملة حالياً وفقاً لمعايير الطيران الدولية المعترف بها، بما في ذلك ما يتصل بها من خصائص الإرسال؛

*ب)* أن المرفق 10 باتفاقية الطيران المدني الدولي يحتوي على معايير وممارسات موصى بها فيما يخص الاستعانة بإذاعة الترصُّد المعتمِدة التلقائية (ADS-B) لاتصالات الأرض؛

*ج)* أن أنظمة الخدمة المتنقلة الساتلية للطيران) (AMS(R)S) أرض-فضاء) العاملة في نطاق الترددMHz 1 092,3‑1 087,7 مصمَّمة لكي يتسنى عملها في بيئة التداخل الوارد وصفها في الفقرة *ح)* من "إذ يضع في اعتباره"،

وإذ يلاحظ

أن وضع معايير أداء للاستقبال الساتلي لإذاعة ADS-B هو من مسؤوليات منظمة الطيران المدني الدولي،

يقـرر

1 أن استعمال نطاق التردد MHz 1 092,3‑1 087,7في الخدمة المتنقلة الساتلية للطيران (AMS(R)S) سيجري وفقاً لمقتضيات المعايير والممارسات الموصى بها المنشورة في المرفق 10 لاتفاقية الطيران المدني الدولي؛

2 أنه، مراعاةً للفقرة *ج)* من *"وإذ يدرك"*، لن يؤدي استعمال الخدمة المتنقلة الساتلية للطيران (AMS(R)S) لنطاق التردد MHz 1 092,3‑1 087,7إلى الحد من مسؤوليات الإدارات المبيَّنة في الفقرة *ح)* من *"إذ يضع في اعتباره"*، وأن أنظمة الخدمة المتنقلة الساتلية للطيران (AMS(R)S) لن تطلب الحماية من الأنظمة العاملة في خدمة الملاحة الراديوية للطيران،

يكلف الأمين العام

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

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

1. الملحق 10، المجلد الثالث، القسم 6. [↑](#footnote-ref-1)