|  |  |
| --- | --- |
| **世界无线电通信大会（WRC-15） 2015年11月2-27日，日内瓦** |  |
| **国 际 电 信 联 盟** |  |
|  |  |
| **全体会议** | **文件 85 (Add.35)-C** |
|  | **2015年10月16日** |
|  | **原文：英文** |
|  | |
| 布隆迪（共和国）/肯尼亚（共和国）/乌干达（共和国）/ 卢旺达（共和国）/坦桑尼亚（联合共和国） | |
| 有关大会工作的提案 | |
|  | |
| 议项GFT(PP-14) | |

第185号决议（2014年，釜山） 全球民航航班跟踪 – 国际电信联盟全权代表大会（2014年，釜山），做出决议责成WRC-15按照《公约》第119款，将有关全球航班跟踪议题的审议作为紧急事务纳入其议程之中，并按照国际电联惯例，酌情将该事宜的不同方面包括在内，同时顾及ITU-R的相关研究工作，

引言

近期的事件引发了全球关于全球航班跟踪以及国际电联和其它相关组织在各自职责范围内有必要采取协调行动的讨论。为响应这些讨论，2014年国际电联全权代表大会（PP-14）批准了题为“全球民航航班跟踪”的第185号决议（2014年，釜山）。该决议责成WRC-15按照国际电联《公约》第119款，将有关全球航班跟踪议题的审议作为紧急事务纳入其议程之中，并按照国际电联惯例，酌情将该事宜的不同方面包括在内，同时顾及ITU-R的相关研究工作。此外，第185号决议（2014年，釜山）责成无线电通信局主任就所述事宜起草一份具体报告供WRC-15审议。按要求拟定的报告见下文。

全球民航航班跟踪被视为提供或获得处于世界任何地方（大洋、极地、密集的陆地和民航飞机可飞行的偏远地区）的飞机的位置和身份的能力。今天，许多地方采用多种地面和卫星技术提供航班跟踪。

东非通信组织（EACO）成员国（BDI/KEN/UGA/RRW/TZA）支持主任报告中有关GFT的方案3。

提案

BDI/KEN/UGA/RRW/TZA（EACO成员国）有关GFT事宜的提案如下所示。

第5条

频率划分

第IV节 – 频率划分表  
（见第2.1款）

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

890-1 300 MHz

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| 划分给以下业务 | | |
| 1区 | 2区 | 3区 |
| 960-1 164 航空移动**（R）** 5.327A  航空无线电导航 5.328  ADD 5.AGFT | | |

**理由：** 为了使在航空移动（R）业务发射的广播式自动相关监视（ADS-B）信息的卫星接收能够符合ICAO的标准，在1 087.7-1 092.3 MHz频段为卫星航空移动（R）业务增加一条主要划分。

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

5.AGFT 1 087.7–1 092.3 MHz频段亦划分给作为主要业务的卫星航空移动（R）业务（地对空），限于空间电台按照经认可的国际航空标准接收来自航空器的自动相关监视广播（ADS‑B）发射。第**[85A35-AGFT-ADS-B]**号决议**（WRC‑15）**须适用**。**

**理由：** 为便于卫星对ADS-B信号的接收，这些卫星可在全球范围内同时满足国际电联和ICAO与全球定位信息相关的飞机空中导航通信需求。通过卫星扩展ADS-B覆盖区，有助于确保空管部门对海洋、极地和边远空域的空中交通管理。需要一个新决议来提供有关在此频段工作的AMS(R)S的信息。此外，有了这项条款，就没有必要修订第417号决议（WRC-12）了。

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

第[85A35-Agft-ADS-B]号新决议草案

卫星航空移动（R）业务（地对空）对1 087.7- 1 092.3 MHz频段的使用

世界无线电通信大会（2015年，日内瓦），

考虑到

*a)* 960-1 164 MHz频段目前已划分给航空无线电导航业务（ARNS）和航空移动（R）业务（AM(R)S）；

*b)* 1 087.7-1 092.3 MHz频段目前用于地面发射和接收符合ICAO标准的自动相关监视广播信号，涉及在地面视距范围内从航空器到地面电台的发射，而不提供极地、海洋和边远地区的飞行跟踪和监视；

*c)* 自动相关监视广播（ADS-B）由国际民用航空组织定义为“航空器、机场车辆和其他物体根据需要以广播方式通过数据链路能够自动发射和/或接收诸如识别、定位和其他数据之类的数据的手段”[[1]](#footnote-1)；

*d)* WRC-15通过了第**5.AGFT**款**，**将1087.7-1092.3 MHz频段划分给卫星航空移动（R）业务（AM(R)S），并局限于接收根据经认可的国际航空标准发射的ADS-B信号；

*e)* 将1 087.7-1 092.3 MHz频段划分给AMS(R)S是为了扩展接收超过地面视距范围的目前所发射的ADS-B信号，以便向空中交通控制中心报告世界任意地点商用飞机位置，履行航空安全和保障方面的一项重要职责；

*f)* 国际民用航空组织（ICAO）为系统制定的标准和推荐做法（SARPs），可为空中交通控制和管理提供飞机定位与跟踪服务；

*g)* 1 087.7-1 092.3 MHz频段亦用于基于国家协调的、历史上一直在此频段运行的非ICAO航空器识别系统，这一点应该予以考虑；

*h)* 由于1 087.7-1 092.3 MHz频段干扰环境复杂，一些主管部门协调和控制所有用户以确保所有地面系统的适当操作，

认识到

*a)* 根据第5.AGFT款操作的系统的设计，不得改变目前按照经认可的国际航空标准操作的飞行器设备（包括其相关发射特性），这没有必要；

*b)* 《国际民用航空公约》的附件10包含用于地面ADS-B的SARP；

*c)* 1 087.7-1 092.3 MHz频段的AMS(R)S（地对空）系统应设计为可在考虑到*h)*中描述的干扰环境中操作，

注意到

为卫星接收ADS-B而制定性能标准属于国际民航组织的职责，

做出决议

1 AMS(R)S使用1 087.7-1 092.3 MHz频段须符合《国际民用航空公约》附件10所公布的标准和推荐方法的要求；

2 鉴于认识到*c)*，AMS(R)S使用1 087.7-1 092.3 MHz频段不得限制主管部门履行他们在考虑到*h)*中所描述的职责，并且AMS(R)S系统不得向在航空无线电导航业务中操作的系统提出保护要求，

责成秘书长

提请ICAO注意本决议。

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

1. 第6部分，第III卷，附件10。 [↑](#footnote-ref-1)