|  |  |
| --- | --- |
| **Conferencia Mundial de Radiocomunicaciones (CMR-15)Ginebra, 2-27 de noviembre de 2015** |  |
| **UNIÓN INTERNACIONAL DE TELECOMUNICACIONES** |  |
|  |  |
| **SESIÓN PLENARIA** | **Addéndum 35 alDocumento 85-S** |
|  | **16 de octubre de 2015** |
|  | **Original: inglés** |
|  |
| Burundi (República de)/Kenya (República de)/Uganda (República de)/Rwanda (República de)/Tanzanía (República Unida 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

Los recientes acontecimientos han estimulado el debate a escala internacional sobre el seguimiento mundial de vuelos y la necesidad de que la UIT y otras organizaciones competentes coordinen la acción en el ámbito de sus respectivos mandatos. En respuesta a ello, la Conferencia de Plenipotenciarios de 2014 (PP-14) de la UIT aprobó la nueva Resolución 185 (Busán, 2014) «Seguimiento mundial de vuelos de la aviación civil». En dicha Resolución se 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. Además, la Resolución 185 (Busán, 2014) encarga al Director de la Oficina de Radiocomunicaciones que prepare un informe especial al respecto para consideración de la CMR-15. El informe se ha preparado conforme a lo solicitado y se adjunta a continuación.

Por seguimiento mundial de vuelos se entiende la capacidad de suministrar u obtener la posición y la identificación de una aeronave en cualquier lugar del planeta, es decir, sobre los océanos, los polos, masas continentales densas y zonas remotas que pueden sobrevolar las aeronaves. El seguimiento de vuelos se facilita en muchos lugares hoy en día, mediante diversas tecnologías terrenales y de satélite.

Los países miembros de la EACO (BDI/KEN/RRW/TZA/UGA) están a favor de la Opción 3 propuesta en el Informe del Director sobre el seguimiento mundial de vuelos.

Propuesta

A continuación se presenta la propuesta de BDI/KEN/RRW/TZA/UGA (países miembros de la EACO) sobre el seguimiento mundial de vuelos.

ARTÍCULO 5

Atribuciones de frecuencia

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

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

890-1 300 MHz

|  |
| --- |
| Atribución a los servicios |
| Región 1 | Región 2 | Región 3 |
| 960-1 164 MÓVIL AERONÁUTICO (R) 5.327A RADIONAVEGACIÓN AERONÁUTICA 5.328 ADD 5.AGFT |

**Motivos:** Añadir una atribución primaria al servicio móvil aeronáutico (R) por satélite en la banda de frecuencias 1 087,7-1 092,3 MHz para permitir la recepción por satélite de mensajes de vigilancia dependiente automática - radiodifusión (ADS-B) transmitidos por el servicio móvil aeronáutico (R) de conformidad con las normas de la OACI.

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

5.AGFT La banda de frecuencias 1 087,7-1 092,3 MHz también está atribuida al servicio móvil aeronáutico (R) por satélite (Tierra-espacio) a título primario sólo para que las estaciones espaciales reciban las transmisiones de Vigilancia Dependiente Automática – Radiodifusión (ADS-B) de las aeronaves, de conformidad con las normas aeronáuticas internacionalmente reconocidas. Será de aplicación la Resolución **[85A35-AGFT-ADS-B] (CMR-15)**.

**Motivos:** Facilitar la recepción de señales ADS-B por los satélites que cumplen con los requisitos tanto de la UIT como de la OACI en materia de comunicación, a escala mundial, de información sobre el posicionamiento de la navegación de las aeronaves. Ampliar la cobertura de ADS-B vía satélite contribuye a asegurar que los responsables de gestionar el tráfico aéreo en las zonas oceánicas, polares y remotas puedan hacerlo de manera eficaz. Se necesita una nueva Resolución para facilitar información sobre el funcionamiento del SMA(R)S en esta banda de frecuencias. Además, gracias a esta disposición no es necesario modificar la Resolución 417 (CMR-12).

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

Proyecto de nueva Resolución [85A35-AGFT-ADS-B]

Utilización de la banda de frecuencias 960-1 164 MHz por
el servicio móvil aeronáutico (R) y el servicio móvil aeronáutico por satélite (R)

La Conferencia Mundial de Radiocomunicaciones (Ginebra, 2015),

considerando

*a)* que la banda de frecuencias 960-1 164 MHz está actualmente atribuida al servicio de radionavegación aeronáutica (SRNA) y al servicio móvil aeronáutico (R) (SMA(R));

*b)* que la banda de frecuencias 1 087,7-1 092,3 MHz se utiliza actualmente para la transmisión y recepción terrenal de señales de vigilancia dependiente automática – radiodifusión, de conformidad con las normas de la OACI, que incluye transmisiones desde aeronaves a estaciones terrenales en tierra con visibilidad directa y, consecuentemente, no proporcionan seguimiento ni vigilancia de vuelos en zonas polares, oceánicas y distantes;

*c)* que la vigilancia dependiente automática - radiodifusión (ADS-B) está definida por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) como una técnica que permite a las aeronaves, vehículos de aeródromo y otros objetos transmitir y/o recibir automáticamente datos como su identificación, posición y datos adicionales, según proceda, por radiodifusión a través de un enlace de datos[[1]](#footnote-1);

*d)* que la WRC-15 adoptó el número **5.AGFT**, que atribuye la banda de frecuencias 1 087,7-1 092,3 MHz al servicio móvil aeronáutico (R) por satélite (SMA(R)S) sólo para la recepción de señales transmitidas de acuerdo con las normas aeronáuticas internacionalmente reconocidas;

*e)* que se ha atribuido la banda de frecuencias 1 087,7-1 092,3 MHz al SMA(R)S para ampliar la recepción de las señales de ADS-B actualmente transmitidas más allá de la línea de visibilidad directa a fin de facilitar la notificación de la posición de aeronaves comerciales situadas en cualquier parte del mundo a los centros de control del tráfico aéreo, logrando así un importante avance en la seguridad de la aviación;

*f)* que la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) elabora normas y prácticas recomendadas (SARP) para sistemas que permiten determinar la posición y hacer un seguimiento de las aeronaves para el control y la gestión del tráfico aéreo;

*g)* que han de tenerse en cuenta los sistemas de identificación de aeronaves no OACI que tradicionalmente también utilizan la banda de frecuencias 1 087,7-1 092,3 MHz sobre la base de una coordinación nacional;

*h)* que algunas administraciones coordinan y controlan a todos los usuarios para garantizar el adecuado funcionamiento de todos los sistemas terrenales, habida cuenta el complejo entorno de interferencia de la banda de frecuencias 1 087,7-1 092,3 MHz,

reconociendo

*a)* que es necesario que los sistemas que se acojan al número **5.AGFT** estén diseñados para no modificar los equipos de aeronaves que actualmente funcionan de acuerdo con las normas aeronáuticas internacionalmente reconocidas, incluidas sus características de transmisión asociadas;

*b)* que en el Anexo 10 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional se reproducen las SARP sobre utilización de la ADS-B terrenal;

*c)* que los sistemas del SMA(R)S (Tierra-espacio) en la banda de frecuencias 1 087,7-1 092,3 MHz están diseñados para funcionar en el entorno de interferencia descrito en el *considerando* *h)*,

observando

que corresponde a la OACI definir los criterios de recepción por satélite de la ADS-B,

resuelve

1 que el SMA(R)S utilice la banda de frecuencias 1 087,7-1 092,3 MHz de conformidad con las SARP reproducidas en el Anexo 10 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional;

2 que, habida cuenta del *reconociendo c)*, la utilización del SMA(R)S en la banda de frecuencias 1 087,7-1 092,3 MHz no restrinja las responsabilidades de las administraciones, descritas en el *considerando h)*,y que los sistemas del SMA(R)S no reclamen protección contra los sistemas del servicio de radionavegación aeronáutica,

encarga al Secretario General

que señale esta Resolución a la atención de la OACI.

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

1. Anexo 10, Volumen III, Sección 6. [↑](#footnote-ref-1)