|  |  |
| --- | --- |
| المؤتمر العالمي للاتصالات الراديوية (WRC-19)شرم الشيخ، مصر، 28 أكتوبر - 22 نوفمبر 2019 |  |
|  |  |
|  |  |
| الجلسة العامة | الإضافة 10للوثيقة 28-A |
|  | 1 سبتمبر 2019 |
|  | الأصل: بالصينية |
|  |
| جمهورية الصين الشعبية |
| مقترحات بشأن أعمال المؤتمر |
|  |
| بند جدول الأعمال 10.1 |

10.1 النظر في الاحتياجات من الطيف والأحكام التنظيمية لإدخال واستخدام النظام العالمي للاستغاثة والسلامة في الطيران (GADSS)، وفقاً للقرار **426 (WRC‑15)**؛

خلفية

بعد اختفاء طائرة الرحلة MH370 للخطوط الجوية الماليزية، عُقد اجتماع خاص بشأن التتبع العالمي للرحلات الجوية في مقر منظمة الطيران المدني الدولي(ICAO) ، في مايو 2014. وخلص الاجتماع إلى أنه سيجري تنفيذ التتبع العالمي لرحلات الخطوط الجوية بوصفها مسألة ذات أولوية من أجل توفير إشعار مبكر عن أي سلوك غير طبيعي لرحلات الطيران، والاستجابة له. وخلص أيضاً إلى أنه يتعين إعداد مشروع مفهوم تشغيل النظام العالمي للاستغاثة والسلامة في الطيران  (GADSS CONOPS). وبغية إعداد هذه الوثيقة، أنشأت لجنة الملاحة الجوية ومكتب الملاحة الجوية في منظمة الطيران المدني الدولي فريق عمل مخصص. وفي هذه الأثناء، تم إنشاء فرقة المهام المعنية بتتبع الطائرات (ATTF) التي تديرها المنظمة الدولية للنقل الجوي (IATA) من أجل تحديد الحلول الممكنة للتعقب الروتيني لرحلات الطيران. وتدعم منظمة الطيران المدني الدولي هذا الجهد التعاوني.

وحتى الآن، طورت منظمة الطيران المدني الدولي النسخة 6.0 من مفهوم تشغيل النظام العالمي للاستغاثة والسلامة في الطيران حيث نوقش هدف هذا النظام وهيكليته وتشغيله وتنفيذه وسيناريوهاته. وذكرت منظمة الطيران المدني الدولي أيضاً أنه لا حاجة إلى إدخال تغيير في المادة **5** من لوائح الراديو (RR). ويمكن أن تدعو الحاجة إلى إدخال تغيير في بعض أحكام لوائح الراديو، على سبيل المثال بعض تلك الأحكام الواردة في الفصلين السابع والثامن من أجل تسهيل إدخال نظام كهذا. وينبغي الإشارة إلى أن منظمة الطيران المدني الدولي حالياً لم تحدد أنظمة الطيران التي تشمل النظام العالمي للاستغاثة والسلامة في الطيران، وهذا النظام هو إطار العمل المبني على المعايير القائمة على الأداء.

وفي تقرير الاجتماع التحضيري للمؤتمر العالمي للاتصالات الراديوية لعام 2019 الصادر عن الاتحاد، تم وضع ثلاثة أساليب من أجل تناول البند 10.1 من جدول الأعمال. وتنص هذه الأساليب جميعها على أنه يلزم عدم إجراء أي تغيير في المادة **5** من لوائح الراديو، واقترح أسلوبان إدخال تعديل على الفصل السابع من لوائح الراديو.

وأخذاً بعين الاعتبار أن النظام العالمي للاستغاثة والسلامة في الطيران هو نظام بالغ الأهمية بالنسبة إلى سلامة رحلات الطيران، فمن الصائب والمناسب استعمال نطاقات التردد الموزعة على أساس أولي عند استعمال هذا النظام لأغراض السلامة.

المقترحات

NOC CHN/28A10/1#50343

المـادة 5

توزيع نطاقات التردد

الأسباب: تشير الدراسات التي أجرتها منظمة الطيران المدني الدولي إلى أن النظام العالمي للاستغاثة والسلامة في الطيران لا يتطلب توزيعات جديدة.

المـادة 30

أحكام عامة

القسم I - مقدمـة

MOD CHN/28A10/2

1.30 البند 1 تتضمن الأرقام من **4.30** إلى **13.30** والمواد **31** و**32** و**33** و**34** من هذا الفصل الأحكام المتعلقة بتشغيل النظام العالمي للاستغاثة والسلامة في البحر (GMDSS) الذي ترد متطلباته الوظيفية وعناصره ومتطلبات حمل التجهيزات في الاتفاقية الدولية للحفاظ على الحياة البشرية في البحر (SOLAS، 1974)، في نسختها المعدلة. وتتضمن هذه الأرقام والمواد أحكاماً لاستهلال اتصالات الاستغاثة والطوارئ والسلامة عن طريق المهاتفة الراديوية على التردد MHz 156,8 (القناة 16 للموجات المترية (VHF)). وتتضمن المادة **34A** من هذا الفصل الأحكام المتعلقة بالنظام العالمي للاستغاثة والسلامة في الطيران (GADSS) الذي ترد متطلباته الوظيفية وعناصره ومتطلبات حمل التجهيزات في ملحقات اتفاقية الطيران المدني الدولي بصيغتها المعدلة.(WRC‑19)

الأسباب: بغية تسهيل إدخال النظام العالمي للاستغاثة والسلامة في الطيران.

ADD CHN/28A10/3#50345

المـادة 34A

النظام العالمي للاستغاثة والسلامة في الطيران

الأسباب: بغية تسهيل إدخال النظام العالمي للاستغاثة والسلامة في الطيران.

ADD CHN/28A10/4#50346

1.34A يحدد النظام GADSS متطلبات الأداء لأنظمة الاتصالات الراديوية المستخدمة للقيام بعدة مهام مثل تتبع الطائرات والتتبع التلقائي في حالة الاستغاثة وتحديد الموقع والاستعادة بعد الطيران.

القرار **[CHN/A110-GADSS] (WRC-19)** يطبق من أجل تشغيل النظام GADSS.(WRC‑19)

الأسباب: بغية تسهيل إدخال النظام العالمي للاستغاثة والسلامة في الطيران.

ADD CHN/28A10/5#50347

2.34A ترد متطلبات الأداء وعناصر النظام ومتطلبات حمل التجهيزات الخاصة بالنظام GADSS في المعايير والممارسات الموصى بها والمواد الإرشادية والكتيبات لمنظمة الطيران المدني الدولي.(WRC‑19)

الأسباب: بغية تسهيل إدخال النظام العالمي للاستغاثة والسلامة في الطيران.

ADD CHN/28A10/6#50348

3.34A تُشغل أنظمة الاتصالات الراديوية التي تفي بمتطلبات الأداء للنظام GADSS في خدمات الاتصالات الراديوية التي لديها توزيع مناسب في المادة **5** وتُشغل بما يتطابق مع لوائح الراديو. ويعتمد اختيار النمط لخدمة الاتصالات الراديوية الذي ينبغي استخدامه على متطلبات الوظيفة المحددة للنظام GADSS وفقاً للقرار **[CHN/A110-GADSS] (WRC‑19)**. ولا يمنع هذا الاستعمال لنطاقات التردد التابعة للنظام GADSS أي تطبيق للخدمات من استعمال هذه النطاقات التي وزعت عليها، ولا تُعطى الأولوية للنظام GADSS.(WRC‑19)

الأسباب: بغية تسهيل إدخال النظام العالمي للاستغاثة والسلامة في الطيران.

ADD CHN/28A10/7#50349

مشروع القرار الجديد [CHN/A110-GADSS] (WRC-19)

تنفيذ وتشغيل النظام العالمي للاستغاثة والسلامة في الطيران

إن المؤتمر العالمي للاتصالات الراديوية (شرم الشيخ، 2019)،

إذ يضع في اعتباره

 *أ )* أن منظمة الطيران المدني الدولي (ICAO) أعدت مفهوم تشغيل النظام العالمي للاستغاثة والسلامة في الطيران (GADSS)؛

*ب)* أن النظام GADSS يُقصد به أن يكفل التعرّف على هوية الطائرة وتحديد موقعها بسرعة خلال جميع مراحل طيرانها وكذلك في حالات الاستغاثة والطوارئ، مما سيدعم أيضاً عمليات البحث والإنقاذ (SAR) واستعادة مسجلات بيانات الطيران؛

*ج)* أن النظام GADSS في مرحلة تطوره الحالية يمكن تنفيذه في توزيعات التردد الحالية لخدمة الطيران، وقد لا يحتاج إلى أي أنظمة أو تطبيقات جديدة لهذا التنفيذ؛

*د )* أن المفهوم الكامل للنظام GADSS يمكن تحقيقه على نحو تطوري وأن بعض التطبيقات قد يجري تطويرها بعد 2019،

وإذ يدرك

 *أ )* أن عمليات البحث والإنقاذ لركاب وطاقم الطائرة الذين نجوا في حادث طائرة لها الأولوية القصوى؛

*ب)* أن استعادة بيانات مسجلات الطيران مطلوب لمنع حوادث الطائرات في المستقبل؛

*ج)* أنه ينبغي ضمان التشغيل الخالي من التداخل للأنظمة المدرجة في النظام GADSS وحماية ترددات النظام GADSS الواردة في لوائح الراديو؛

*د )* أن لوائح الراديو تتضمن أحكاماً متعلقة بخدمات الطيران تدعم أنظمة الاستغاثة والسلامة، بما فيها توزيعات لنطاقات التردد؛

*ه )* أن الملحق 10 باتفاقية الطيران المدني الدولي يشكل جزءاً من المعايير والممارسات الدولية الموصى بها لأنظمة الاتصالات للطيران المستخدمة في الطيران المدني الدولي،

يقرر

1 أن تستعمل عناصر النظام GADSS نطاقات التردد الموزعة بالفعل على أساس أولي عند استعمالها لأغراض السلامة؛

2 أن يقتصر استعمال نطاقات التردد من أجل النظام GADSS على الأنظمة العاملة وفقاً لمعايير الطيران الدولي المعترف بها؛

3 أن تتضمن توصية (توصيات) لقطاع الاتصالات الراديوية نطاقات التردد التي يستعملها النظام GADSS وعناصره وخصائصه التقنية حسب الاقتضاء؛

4 أنه في حال حدوث تغيير في نطاقات التردد، أو عناصر النظام المدرجة في النظام GADSS أو خصائصه التقنية والتشغيلية، تدرج هذه التغييرات في توصية (توصيات) لقطاع الاتصالات الراديوية حسب الاقتضاء،

يدعو قطاع الاتصالات الراديوية

إلى إعداد توصية (توصيات) ذات صلة لقطاع الاتصالات الراديوية وضمان تحديثها في الوقت المناسب استناداً إلى المعلومات التي تقدمها منظمة الطيران المدني الدولي،

يكلف الأمين العام

بإحاطة الأمين العام لمنظمة الطيران المدني الدولي (ICAO) علماً بهذا القرار،

يدعو منظمة الطيران المدني الدولي

إلى تزويد قطاع الاتصالات الراديوية بالمعلومات المتعلقة بعناصر النظام GADSS وخصائصه التقنية والتشغيلية ونطاقات تردده العاملة لإعداد توصيات قطاع الاتصالات الراديوية ذات الصلة وتحديث هذه المعلومات في الوقت المناسب في حال تغيير عناصر النظام GADSS وخصائصه التقنية ونطاقات تردده العاملة.

الأسباب: بغية تسهيل إدخال النظام العالمي للاستغاثة والسلامة في الطيران.

SUP CHN/28A10/8#50350

القرار 426 (WRC‑15)

دراسات بشأن الاحتياجات من الطيف والأحكام التنظيمية من أجل
إدخال واستخدام النظام العالمي للاستغاثة والسلامة في الطيران

الأسباب: لقد تم التوصل إلى حل بشأن بند جدول الأعمال، ولم يعد القرار 426 (WRC-15) مطلوباً.

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