

Attachment E

AM(R)S PLANNING PRINCIPLES

In the planning of the AM(R)S the following principles should be taken into account:

- a) based on the ATS providers' and aircraft operators' plans, the implementation of air-ground data link communications in the CAR/SAM regions should be carried out in a progressive manner taking into account cost-benefit considerations;
 - b) communications data links, when implemented, should be used for routine air-ground communications. Voice communications capability should be maintained for emergency purposes at the ATM units;
 - c) VHF communications, supported by extended range facilities where required, should be used to cover ATS routes to the maximum extent possible;
 - d) VHF planning should be based on channel spacing of 25 kHz and assignment of frequencies in the band 117.975 to 137 MHz should be based on the principles set out in Annex 10, Volume V;
 - e) in coordination with States, VHF frequency channels assignment for planned and operational air-to-ground communications should be recorded and published by the ICAO Regional Offices;
 - f) where full VHF coverage is provided, the requirements of HF should be withdrawn;
 - g) where full VHF RTF coverage is not practicable, or cannot be guaranteed at all times, HF RTF communications should be provided;
 - h) the assignments of HF/SSB frequencies for voice communications should be made in accordance with the allotment plan and technical principles for the AM(R)S contained in Appendix S27 of the ITU-R Radio Regulations. The assignments for HF data communications should be made based on the agreement to be made in this respect between ICAO and the ITU;
 - i) satellite voice communications must be capable of providing a quality equivalent to that of VHF voice and priority must be available for satellite ATS voice communications in both "to" and "from" aircraft directions;
 - j) in planning the AMS(R)S, proliferation of AMSS ground earth stations (GES) should be avoided; and
 - k) for the remote and oceanic areas without VHF coverage, satellite air-ground data links of the AMSS should be planned and complemented as necessary with HF DL services.
-

Adjunto E

PRINCIPIOS DE LA PLANIFICACIÓN SMA(R)

Al planificar el SMA(R) deberían tenerse en cuenta los siguientes principios:

- a) basándose en los planes de los proveedores de ATS y de los explotadores de aeronaves, la implantación de las comunicaciones por enlace de datos aire a tierra en las regiones CAR/SAM debería efectuarse de manera gradual teniendo en cuenta las consideraciones de rentabilidad;
 - b) al implantarse enlaces de datos para comunicaciones, deberían utilizarse para comunicaciones ordinarias aire a tierra. La capacidad de comunicaciones orales debería mantenerse para fines de emergencia en las dependencias ATM;
 - c) las comunicaciones VHF, posibilitadas por instalaciones de alcance extendido cuando se necesitaran, deberían utilizarse para cubrir rutas ATS en la máxima medida posible;
 - d) la planificación VHF debería basarse en la separación de canales de 25 kHz y la asignación de frecuencias en la banda de 117,975 a 137 MHz debería basarse en los principios establecidos en el Anexo 10, Volumen V;
 - e) en coordinación con los Estados, la asignación de canales de frecuencias VHF para las comunicaciones aire a tierra previstas y operacionales debería estar registrada y publicada por las oficinas regionales de la OACI;
 - f) donde se proporcione cobertura VHF completa, debería retirarse el requerimiento de HF;
 - g) cuando no sea posible la cobertura VHF RTF completa, o no se pueda garantizar que la habrá en todo tiempo, deberían proporcionarse comunicaciones RTF HF;
 - h) las asignaciones de frecuencias HF/BLU para comunicaciones orales deberían hacerse de conformidad con el plan de adjudicaciones y los principios técnicos para el SMA(R) que figuran en el Apéndice S27 del Reglamento de radiocomunicaciones del UIT-R. Las asignaciones de comunicaciones de datos HF deberían basarse en el acuerdo a constituir a este respecto entre la OACI y la UIT;
 - i) las comunicaciones orales por satélite deben poder proporcionar una calidad equivalente a las orales en VHF y debe existir prioridad para las comunicaciones orales ATS por satélite tanto en la dirección “hacia la aeronave” como “desde la aeronave”;
 - j) al planificar el SMAS(R), debería evitarse la proliferación de estaciones terrenas SMAS de tierra (GES); y
 - k) para las áreas remotas y oceánicas sin cobertura VHF, deberían planearse enlaces de datos aire a tierra por satélite del SMAS y complementarlos con los servicios HF/DL según las necesidades.
-