Εθνική Επιτροπή Τηλεπικοινωνιών και Ταχυδρομείων της Ελλάδας,
Λεωφ. Κηφισίας 60,
151 25 Μαρούσι,
Ελλάδα

99 City Road
London EC1Y 1AX
United Kingdom
T +44 (0)20 7728 1000
F +44 (0)20 7728 1044
W inmarsat.com

16 Νοεμβρίου 2016

Αγαπητέ/ή κύριε, κυρία,

ΣΧΕΤ: Δημόσια Διαβούλευση της ΕΕΤΤ αναφορικά με MSS - AERO CGC

Βρίσκομαι στην ευχάριστη θέση να επισυνάψω, για λογαριασμό της **Inmarsat Ventures Limited** (στο Παράρτημα) τις αποκρίσεις μας σχετικά με τη **Δημόσια Διαβούλευση της ΕΕΤΤ αναφορικά με MSS - AERO CGC.**

Η Inmarsat χαιρετίζει και επαινεί τη συνολική πρωτοβουλία της ΕΕΤΤ να εκκινήσει αυτήν τη διαβούλευση, στο πλαίσιο της εφαρμογής ενός ρυθμιστικού πλαισίου για την τελική χορήγηση άδειας προκειμένου η Inmarsat να χρησιμοποιήσει το φάσμα των 2 GHz - ειδικότερα τις ζώνες 1980–1995 MHz / 2170–2185 MHz που εκχωρούνται σύμφωνα με την Απόφαση της Επιτροπής 449/2009/ΕΚ με ημερομηνία 13 Μαΐου 2009 – για την παροχή των σχεδιαζόμενων υπηρεσιών κινητών δορυφορικών συστημάτων της Inmarsat στην Ελλάδα (το «European Aviation Network»). Αυτή η πρωτοβουλία ακολουθεί τα βήματα αρκετών άλλων κρατών-μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης, τα οποία ενστερνίστηκαν επίσης το σχεδιαζόμενο δίκτυο 2 GHz ΚΔΥ/ΣΣΕ (EAN) της Inmarsat και έχουν εισαγάγει το κατάλληλο πλαίσιο για την χορήγηση αδειών.

Ανυπομονούμε να συνεργαστούμε στενότερα με την ΕΕΤΤ αναφορικά με αυτό το ζήτημα, σε συνεργασία με τους τοπικούς εταίρους του EAN και παραμένουμε απολύτως στη διάθεσή σας, εφόσον ζητήσετε περισσότερες πληροφορίες ή βοήθεια.

Μετά τιμής,

Ann Vandenbroucke
Διευθύντρια, Διεθνής πολιτική και Κανονιστικά θέματα
Inmarsat Plc

Παράρτημα:

Απόκριση της Inmarsat στη Δημόσια Διαβούλευση της ΕΕΤΤ αναφορικά με MSS - AERO CGC

Α. Αποκρίσεις στις Ερωτήσεις που περιέχονται στο Παράρτημα Γ:

1) Συμφωνείτε με τα προτεινόμενα στον Κανονισμό Όρων Χρήσης; Αιτιολογήστε την απάντησή σας.

Η Inmarsat χαιρετίζει τη γενική πρόταση της ΕΕΤΤ (στο Παράρτημα Α) για τροποποίηση του υφιστάμενου κανονισμού της ΕΕΤΤ σχετικά με τους όρους χρήσης ΚΔΥ 2 GHz, προκειμένου να συμπεριληφθεί μια νέα κατηγορία χορήγησης δικαιώματος χρήσης, ειδικά για την προγραμματισμένη χρήση του ΣΕΣ από την Inmarsat για αεροναυτικές υπηρεσίες (δηλαδή ώστε τα Aero CGC να αποτελούν μέρος του Ευρωπαϊκού Δικτύου Αεροπλοΐας).

Η Inmarsat χαιρετίζει και συμφωνεί πλήρως με την ανάλυση της ΕΕΤΤ που οδήγησε στη διατύπωση αυτής της πρότασης – δηλαδή ότι οι Αποφάσεις της ΕΕ σχετικά με το ΚΔΥ 2 GHz δεν αποκλείουν κατά κανέναν τρόπο αυτή τη χρήση ΣΕΣ. Επιπλέον, η διατήρηση της υφιστάμενης επιλογής χορήγησης δικαιώματος χρήσης προσδίδει στους δύο επιλεγμένους φορείς εκμετάλλευσης δορυφορικών συστημάτων την ευελιξία να επιλέξουν και να υποβάλλουν αίτημα για την κατηγορία που θεωρούν περισσότερο κατάλληλη για την απαιτούμενη άδεια χρήσης ΣΣΕ για ΚΔΥ 2 GHz, με πλήρη αντιστοιχία με τον συγκεκριμένο τύπο υπηρεσιών που προσφέρονται και την συγκεκριμένη αγορά.

Παρά τα παραπάνω, η Inmarsat θα ήθελε να σχολιάσει δύο μόνον τεχνικά ζητήματα επί των προτεινόμενων τροποποιήσεων του κανονισμού όρων χρήσης, στο Παράρτημα Α:

i) Προτάσεις της ΕΕΤΤ σχετικά με την αναφορά ECC Report 233

Η ΕΕΤΤ προτείνει να μην επιτραπεί η λειτουργία τερματικών σταθμών αεροναυτικών ΣΕΣ και Aero CGC επί του εδάφους ή σε ύψος μικρότερο από 3000 μέτρων από την επιφάνεια. Ωστόσο, η Inmarsat πιστεύει ότι η ΕΕΤΤ *θα μπορούσε* να χορηγήσει άδεια για την λειτουργία τερματικών αεροναυτικών ΣΕΣ σε οποιοδήποτε ύψος μεγαλύτερο από 1000 m και ότι κάτι τέτοιο δεν θα προκαλέσει παρεμβολές σε άλλους χρήστες στις παρακείμενες ζώνες συχνοτήτων. Το ελάχιστο όριο λειτουργίας των 1000 m θα κατέληγε στην παροχή καλύτερων υπηρεσιών στους επιβάτες των αεροσκαφών στην Ελλάδα, δίνοντας τη δυνατότητα στους επιβάτες να χρησιμοποιούν τα δίκτυα Wi-Fi εντός του αεροσκάφους κατά τη διάρκεια

Inmarsat Ventures Limited: εγγεγραμμένη στην Αγγλία και την Ουαλία με αρ. μητρώου 3674573

μεγαλύτερων τμημάτων της πτήσης, ειδικότερα κατά τη διάρκεια του μεγαλύτερου μέρους της φάσης ανόδου και καθόδου.

Στην αναφορά ECC Report 233 αναλύθηκαν οι επιπτώσεις των τερματικών σταθμών των αεροναυτικών ΣΕΣ που λειτουργούν σε ελάχιστο ύψος 1000 m και αναφέρεται ότι απαιτήθηκε μετεγκατάσταση σε μεγαλύτερη απόσταση, προκειμένου να προστατευτούν ορισμένες άλλες υπηρεσίες, στην προσκείμενη ζώνη συχνοτήτων. Αναφορικά με ενδεχόμενες παρεμβολές από το τερματικό αεροναυτικού ΣΕΣ που μεταδίδει προς τον επίγειο σταθμό Aero CGC σε δίκτυα κινητής τηλεφωνίας που λειτουργούν χαμηλότερα από τα 1980 MHz (σενάριο 2 στην αναφορά Report 233), η αναφορά προσδιορίζει δύο μετεγκαταστάσεις που μπορούν να εφαρμοστούν προκειμένου να διασφαλιστεί ότι δεν θα προκληθούν υπερβολικές παρεμβολές κατά τη λειτουργία σε ελάχιστο ύψος 1000 m. Αυτές οι μετεγκαταστάσεις χαρακτηρίζονται ως «Improved Tx filtering» (βελτιωμένο φιλτράρισμα Tx) ή «e.i.r.p. reduction depending on aircraft altitude» (μείωση της ισοδύναμης ισότροπα ακτινοβολούμενης ισχύος, ανάλογα με το ύψος του αεροσκάφους). Το πρότυπο ETSI που διέπει το αεροναυτικό τερματικό που μεταδίδει στον επίγειο σταθμό ΣΕΣ (ETSI EN 302 574-2) έχει αναθεωρηθεί πρόσφατα και έχει εφαρμόσει βελτιωμένο φιλτράρισμα σήματος πομπού, όπως υποδεικνύεται από την αναφορά Report 233. Στο νέο εναρμονισμένο πρότυπο ETSI, η απαιτούμενη τιμή ACLR είναι 44 dB, σε σύγκριση με τα 37 dB που προϋποτίθενται στην αναφορά Report 233. Τα αεροναυτικά τερματικά θα πληρούν το πρότυπο ETSI EN 302 574-2 και, συνεπώς, θα έχουν τη δυνατότητα να λειτουργούν σε ελάχιστο υψόμετρο 1000 m, σύμφωνα με την αναφορά Report 233, χωρίς να προκαλούνται παρεμβολές στους χρήστες στις προσκείμενες ζώνες συχνοτήτων.

Παρεμπιπτόντως, επισημαίνουμε ότι, σύμφωνα με τις πληροφορίες που παρέχονται στο έγγραφο της διαβούλευσης, η πλησιέστερη χρήση της ζώνης χαμηλότερα από τα 1980 MHz για σύστημα κινητής τηλεφωνίας είναι η ζώνη 1950,3-1965,3 MHz η οποία έχει εκχωρηθεί με άδεια χρήσης στην COSMOTE. Έτσι προφανώς διατηρείται μια ζώνη επιτήρησης 14,7 MHz αναφορικά με τις λειτουργίες ΚΔΥ υψηλότερα από τα 1980 MHz. Ακόμα και εάν η ζώνη χαμηλότερα από τα 1980 MHz (δηλαδή 1965,3-1980 MHz) επρόκειτο να χορηγηθεί με άδεια χρήσης για υπηρεσίες κινητής τηλεφωνίας στην Ελλάδα στο μέλλον, δεν θα υπήρχε κανένας κίνδυνος για πρόκληση υπερβολικών παρεμβολών στο σύστημα αυτό.

Επισημαίνουμε ότι η ΕΕΤΤ προτείνει ότι: «Επιπλέον θα πρέπει να υπάρχει η δυνατότητα ελέγχου στην εκπεμπόμενη ισχύ». Αν και τα τερματικά ΣΕΣ της Inmarsat θα ασκούν όντως έλεγχο της εκπεμπόμενης ισχύος για επικοινωνία με τον επίγειο σταθμό, ο έλεγχος ισχύος δεν είναι απαραίτητο να καλύπτει τη συμβατότητα με τις προσκείμενες ζώνες, με την προϋπόθεση ότι θα εφαρμοστεί το πρόσθετο φιλτράρισμα που αναφέρθηκε παραπάνω. Συνεπώς, προτείνουμε η ΕΕΤΤ να απαιτεί ώστε τα αεροναυτικά τερματικά που επικοινωνούν με τον επίγειο σταθμό να πληρούν τις απαιτήσεις του προτύπου ETSI EN 302 574-2, οπότε θα λειτουργούν σε ελάχιστο υψόμετρο 1000 m. Με την συμπερίληψη αναφοράς στις γενικές απαιτήσεις του προτύπου EN 30 574-2, δεν θα πρέπει να υπάρχει ανάγκη να υφίστανται

Inmarsat Ventures Limited: εγγεγραμμένη στην Αγγλία και την Ουαλία με αρ. μητρώου 3674573

περαιτέρω τεχνικές προϋποθέσεις ή απαιτήσεις σχετικά με τις γενικές λειτουργίες της Inmarsat στην Ελλάδα.

Θα υπάρχουν περιπτώσεις στις οποίες τα αεροναυτικά τερματικά θα χρειαστεί να δοκιμαστούν όταν το αεροσκάφος είναι προσγειωμένο, έξω από το υπόστεγο. Οι εργασίες θα περιορίζονται σε δοκιμές ή συντήρηση, για παράδειγμα κατά τη διάρκεια εγκατάστασης εξοπλισμού και δεν θα συγκαταλέγονται στην καθημερινή λειτουργία του συστήματος. Ζητούμε η ΕΕΤΤ να συμπεριλάβει τη διενέργεια αυτών των εργασιών στα αεροδρόμια της Ελλάδας στις διατάξεις των εθνικών κανονισμών.

ii) Προτάσεις της ΕΕΤΤ σχετικά με την αναφορά ECC Report 66

Η Inmarsat επισημαίνει ότι η ΕΕΤΤ αναφέρεται στην ECC Report 66 ως προτεινόμενη «Πρόσθετη Απαίτηση" στο Παράρτημα Α του εγγράφου της διαβούλευσης. Αυτό δεν φαίνεται να είναι έγκυρη αναφορά, λαμβάνοντας υπ' όψιν τη λειτουργία του European Aviation Network (EAN) της Inmarsat. Η τρέχουσα διαθέσιμη αναφορά ECC Report 66 δεν ισχύει για τις ζώνες συχνοτήτων ΚΔΥ 2 GHz ούτε για την λειτουργική γεωμετρία του EAN της Inmarsat και, ως εκ τούτου, η ECC Report 66 δεν περιλαμβάνει απαιτήσεις ή περιορισμούς που να έχουν εφαρμογή στην τρέχουσα περίπτωση.

Επιπλέον, η ομάδα έργου της CEPT FM 44 προσδιόρισε πρόσφατα ότι τόσο η μεθοδολογία όσο και τα κριτήρια προστασίας των αεροσκαφών που χρησιμοποιούνται στην αναφορά ECC Report 66 είναι λανθασμένα και, συνεπώς, ήγειρε θέμα εργασίας στο πλαίσιο του WG FM για την αναθεώρηση της αναφοράς. Στην πραγματικότητα, η Inmarsat θα ήθελε να επαινέσει την ΕΕΤΤ για τις προσπάθειες που καταβάλλει στο πλαίσιο της FM 44 για την ενημέρωση του Report 66, προκειμένου να αντικατοπτρίζονται οι σύγχρονες απαιτήσεις της αεροναυτικής αναφορικά με την Ηλεκτρομαγνητική Συμβατότητα (ΗΜΣ). Η ΕΕΤΤ θα πρέπει επίσης να γνωρίζει ότι η FM 44 ζήτησε από την ομάδα έργου SE 40 να αναθεωρήσει το Report 66, περιορίζοντάς το συγκεκριμένα στο εύρος ζώνης συχνοτήτων C, Ku και Ka.

Εν κατακλείδι, η αναφορά ECC Report 66 αυτή τη στιγμή περιλαμβάνει λανθασμένες απαιτήσεις αεροναυτικής ασφάλειας και δεν περιλαμβάνει - ούτε υπάρχει πρόθεση να περιλάβει (κατά τη διάρκεια της αναθεώρησης της αναφοράς) - σκεπτικό σχετικά με το δίκτυο 2 GHz της Inmarsat. Συνεπώς, η Inmarsat θα ήθελε να ζητήσει τη διαγραφή των παραπομπών σε αυτή την αναφορά. Παρόλα αυτά, η Inmarsat θα ήθελε να επιβεβαιώσει την δέσμευσή της στις αρχές της αεροναυτικής ηλεκτρομαγνητικής ασφάλειας και παραμένει ανοιχτή σε περαιτέρω διαβουλεύσεις με την ΕΕΤΤ και την αρχή πολιτικής αεροπορίας της Ελλάδας, αναφορικά με το θέμα αυτό.

Inmarsat Ventures Limited: εγγεγραμμένη στην Αγγλία και την Ουαλία με αρ. μητρώου 3674573

2) **Συμφωνείτε με τα προτεινόμενα στον Κανονισμό Τελών Χρήσης Φάσματος; Αιτιολογήστε την απάντησή σας.**

Η Inmarsat χαιρετίζει την προτεινόμενη τροποποίηση (στο Παράρτημα Β) του υφιστάμενου κανονισμού τελών της ΕΕΤΤ για άδεια χρήσης ΣΕΣ για ΚΔΥ 2 GHz ώστε να συμπεριληφθεί ένα νέο επίπεδο τελών που αντικατοπτρίζουν ειδικά την σχεδιαζόμενη χρήση του ΣΕΣ από την Inmarsat για αεροναυτικές υπηρεσίες και όχι, για παράδειγμα, τελών συγκρίσιμων με εκείνα που καταβάλλονται για επίγειες υπηρεσίες κινητής τηλεφωνίας.

Η Inmarsat χαιρετίζει την απόλυτα ισορροπημένη προσέγγιση της ΕΕΤΤ να εξετάσει άλλα επίπεδα τελών, που έχουν καθοριστεί από άλλα κράτη-μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης, πολλά από τα οποία έχουν υιοθετήσει ένα μοντέλο χρέωσης «ανά πύργο». Αυτή η προσέγγιση και το προτεινόμενο σετ επιπέδων τελών είναι ιδιαίτερα κατάλληλα, εύλογα και αναλογικά προς το EAN, το οποίο θα χρησιμοποιήσει ένα δίκτυο αποτελούμενο από 20-25 πύργους Aero CGC στην Ελλάδα, συμπληρωματικά προς τον δορυφόρο.

Όπως προσδιορίζεται στην απάντησή μας στο Ερώτημα 3, παρακάτω, οι επίγειες υπηρεσίες κινητών δικτύων συνιστούν μια διαφορετική και ξεχωριστή αγορά από εκείνη των αεροναυτικών υπηρεσιών και, συνεπώς, η ευθυγράμμιση των τελών χρήσης φάσματος ΣΕΣ με τα τέλη που καταβάλλονται για τις άδειες χρήσης των επίγειων δικτύων κινητής τηλεφωνίας θα ήταν απολύτως δυσανάλογη.

3) **Συμφωνείτε ότι η παροχή κινητών δορυφορικών υπηρεσιών σε αεροσκάφη (δηλαδή η υπηρεσία EAN της Inmarsat) δεν έχει επιπτώσεις στον ανταγωνισμό σε σχέση με την παροχή υπηρεσιών επίγειας κινητής τηλεφωνίας στην ελληνική επικράτεια; Αιτιολογήστε την απάντησή σας.**

Η Inmarsat χαιρετίζει και συμφωνεί απολύτως με την άποψη της ΕΕΤΤ - όπως εκφράζεται στην Ενότητα 5.5 του εγγράφου της διαβούλευσης - ότι η παροχή της υπηρεσίας EAN της Inmarsat δεν έχει καμία επίπτωση από την άποψη του ανταγωνισμού με την παροχή υπηρεσιών επίγειας κινητής τηλεφωνίας στην Ελλάδα. Η Inmarsat αναπτύσσει τα επιχειρήματά της παρακάτω.

Πρώτον, όπως υπογραμμίζει σωστά η ΕΕΤΤ στην Ενότητα 5.1, από τεχνική άποψη, η λειτουργία της υπηρεσίας EAN δεν συνιστά κατά κανέναν τρόπο υπηρεσία επίγειων ηλεκτρονικών επικοινωνιών κινητής τηλεφωνίας.

Σε αντίθεση με ένα επίγειο δίκτυο ηλεκτρονικής επικοινωνίας κινητής τηλεφωνίας, το EAN είναι ένα ολοκληρωμένο δίκτυο υψηλής καινοτομίας, το οποίο αποτελείται από δορυφόρο, επίγεια σκέλη αεροναυτικού σχολιασμού («Aero CGC») τοποθετημένα σε σταθερές θέσεις στο έδαφος, έναν σταθμό δορυφορικής πύλης (στη Νεμέα) και αεροναυτικά τερματικά εγκατεστημένα στο εξωτερικό του αεροσκάφους, για την επικοινωνία και με τα δύο δικτυακά σκέλη του ολοκληρωμένου συστήματος EAN.

Inmarsat Ventures Limited: εγγεγραμμένη στην Αγγλία και την Ουαλία με αρ. μητρώου 3674573

Οι επίγειοι σταθμοί Aero CGC αποτελούν αναπόσπαστο μέρος του δορυφορικού συστήματος και ελέγχονται από το σύστημα διαχείρισης πόρων και δικτύου της Inmarsat. Ειδικότερα - όπως επισημαίνεται επίσης στο έγγραφο διαβούλευσης - τα δικτυακά σκέλη που αποτελούν το EAN θα συνδέονται σε ολοκληρωμένες λειτουργίες ελέγχου που αναπτύσσει και λειτουργεί η Inmarsat ως πάροχος υπηρεσιών δορυφορικού δικτύου, τόσο επάνω στο αεροσκάφος («διαχειριστής επικοινωνιών») όσο και εντός της επίγειας δικτυακής υποδομής («ολοκληρωμένο κέντρο μεταφοράς»). Το δίκτυο θα χρησιμοποιεί τις συχνότητες ΚΔΥ 2GHz που έχουν εκχωρηθεί στην Inmarsat από την Απόφαση της ΕΚ 2009/449/ΕΚ («Απόφαση Ανάθεσης»). Τα Aero CGC θα αναπτύσσονται μόνο εντός της εμβέλειας κάλυψης του δορυφόρου S-Band και θα λειτουργούν απολύτως σύμφωνα με τις προϋποθέσεις και τους ορισμούς αναφορικά με το ΣΕΣ στο πλαίσιο της Απόφασης 626/2008/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου. Συνεπώς, τα Aero CGC δεν θα λειτουργούν ανεξάρτητα από το δορυφορικό σύστημα, ούτε θα παρέχουν υπηρεσίες σε επίγειους τερματικούς χρήστες, ούτε σε τελικούς χρήστες οποιασδήποτε άλλης κινητής ή σταθερής δικτυακής υπηρεσίας στην Ελλάδα.

Επιπλέον, σε αντίθεση με τους τερματικούς σταθμούς που χρησιμοποιούνται για την παροχή υπηρεσιών επίγειων επικοινωνιών κινητής τηλεφωνίας, οι επίγειοι σταθμοί Aero CGC θα είναι στραμμένοι αποκλειστικά προς τα επάνω, προς τα αεροσκάφη που πετούν σε μεγάλο ύψος και, συνεπώς, θα είναι αδύνατη η προσπέλασή τους από τελικούς χρήστες επίγειων δικτύων επικοινωνιών κινητής τηλεφωνίας στην Ελλάδα (ή σε οποιαδήποτε άλλη χώρα στην οποία παρέχεται η υπηρεσία EAN). Το επίγειο δίκτυο των Aero CGC είναι επίσης απολύτως απομονωμένο από τα επίγεια δίκτυα ηλεκτρονικών επικοινωνιών κινητής τηλεφωνίας που λειτουργούν οι πάροχοι δικτύων κινητής τηλεφωνίας (π.χ. 3G ή 4G), συμπεριλαμβανομένων εκείνων που λειτουργεί ξεχωριστά η COSMOTE ή/και η DT. Επιπλέον, ο αριθμός πύργων που χρειάζονται για τη διασφάλιση της κάλυψης των υπηρεσιών Aero CGC θα είναι πολύ μικρός σε σχέση με εκείνον που χρειάζεται για την ανάπτυξη ενός επίγειου δικτύου κινητής τηλεφωνίας (δηλαδή 10-15 Aero CGC για μια ευρωπαϊκή χώρα μέσης έκτασης, σε αντίθεση με τους 1000 πύργους που χρειάζονται για ένα επίγειο δίκτυο κινητής τηλεφωνίας για μια παρόμοια χώρα).

Οι υπηρεσίες επίγειας κινητής τηλεφωνίας αποτελούν επίσης μια εντελώς διαφορετική και ξεχωριστή αγορά από εκείνη της παροχής υπηρεσιών επικοινωνιών στον κλάδο της αεροπλοΐας. Αυτό καθίσταται προφανές από πολλούς παράγοντες, μεταξύ των οποίων, για παράδειγμα:

- **Τύπος υπηρεσίας**: Ως υπηρεσία αεροναυτικής, το EAN είναι μια υπηρεσία οπισθόζευξης χονδρικής διάθεσης που προσφέρεται στις αεροπορικές εταιρείες (οι οποίες ελέγχουν οι ίδιες την πρόσβαση που θα έχουν οι τελικοί χρήστες στις υπηρεσίες επικοινωνιών που προσφέρονται μέσα στα αεροσκάφη τους) και όχι υπηρεσία επίγειων επικοινωνιών λιανικής διάθεσης που προσφέρεται απευθείας στους τελικούς χρήστες. Οι αεροπορικές εταιρείες συνάπτουν σχέση με τους τελικούς χρήστες των υπηρεσιών επικοινωνιών και εξοπλίζουν τα αεροσκάφη τους με τον ραδιοεξοπλισμό του EAN,

Inmarsat Ventures Limited: εγγεγραμμένη στην Αγγλία και την Ουαλία με αρ. μητρώου 3674573

- **Τύποι τερματικών**: Σε αντίθεση με τα φορητά τερματικά χρηστών, όπως εκείνα που χρησιμοποιούνται για την προσπέλαση των παραδοσιακών επίγειων υπηρεσιών επικοινωνιών, οι ακροδέκτες EAN είναι κεραίες που τοποθετούνται στο εξωτερικό της ατράκτου του αεροσκάφους και παράγονται από λίγους μόνο, παρόχους αεροναυτικού τερματικού εξοπλισμού με υψηλή εξειδίκευση. Για το EAN, οι τελικοί χρήστες, επιβάτες θα έχουν πρόσβαση σε υπηρεσίες ευρυζωνικής συνδεσιμότητας στο εσωτερικό της καμπίνας του αεροσκάφους, συνδέοντας τις δικές τους συσκευές (smartphone, tablet, φορητούς υπολογιστές κ.λπ.) σε μια τυπική σύνδεση δρομολογητή Wi-Fi στο εσωτερικό της καμπίνας του αεροσκάφους, ο οποίος χρησιμοποιεί συχνότητες Wi-Fi εντός του αεροσκάφους και <u>όχι</u> στη ζώνη συχνοτήτων S-Band. Συνεπώς, δεν θα υπάρχουν φορητά τερματικά καταναλωτών στην αγορά που θα επικοινωνούν στην S-Band ως μέρη του EAN, τα οποία θα χρησιμοποιούνται από τελικούς χρήστες είτε στο έδαφος είτε στο εσωτερικό του αεροσκάφους,
- **Αριθμός πελατών**: Όπως προαναφέρθηκε, οι πελάτες του EAN είναι αεροπορικές εταιρείες οι οποίες αγοράζουν και εγκαθιστούν εξειδικευμένο εξοπλισμό, σε αντίθεση με τα εκατομμύρια τελικών χρηστών που εξυπηρετούν οι πάροχοι επίγειων δικτύων κινητής τηλεφωνίας, μέσω των φορητών συσκευών.

Συνεπώς, η υπηρεσία EAN της Inmarsat δεν επηρεάζει με κανέναν τρόπο τον ανταγωνισμό με τις επίγειες υπηρεσίες κινητής τηλεφωνίας στην Ελλάδα (ή σε οποιαδήποτε άλλη χώρα όπου προσφέρεται το EAN) και αυτό καθίσταται απολύτως σαφές δεδομένων των θεμελιωδών διαφορών τόσο ως προς τις αγορές που εξυπηρετούνται όσο και αναφορικά με τη μοναδική δικτυακή διαμόρφωση του EAN. Η υπηρεσία EAN της Inmarsat ανήκει στην αγορά συνδεσιμότητας της αεροπλοΐας και πραγματικά ενισχύει και δεν βλάπτει τον ανταγωνισμό σε αυτή την συγκεκριμένη αγορά, ενώ το EAN συμπληρώνει ιδανικά όσα ήδη προσφέρονται στην υφιστάμενη αγορά.

Inmarsat Ventures Limited: εγγεγραμμένη στην Αγγλία και την Ουαλία με αρ. μητρώου 3674573

B. Απόκριση στις προτάσεις της ΕΕΤΤ αναφορικά με τον Διεθνή Συντονισμό (στην ενότ. 6)

Αναφορικά με το σκεπτικό για τον διεθνή συντονισμό που περιλαμβάνεται στην ενότητα 6 του εγγράφου της διαβούλευσης, η Inmarsat συμφωνεί με τη γενική προσέγγιση που προτείνεται από τον Ρυθμιστή, με την έννοια ότι οι διαδικασίες διεθνούς συντονισμού θα ενεργοποιούνται μόνο όταν υπάρχει κάποια απειλή για τη λειτουργία των συστημάτων ΣΕΣ ή τη λειτουργία των συστημάτων των γειτονικών χωρών (σελίδα 14 του Εγγράφου διαβούλευσης). Συνεπώς, η διεθνής διαδικασία για την καταγραφή των θέσεων θα εξυπηρετεί τον σκοπό επισήμανσης των θέσεων από τις οποίες υπάρχει πιθανότητα να προέρχονται αυτοί οι δύο τύποι απειλών, σύμφωνα με την αναφορά ECC Report 233 και παροχής περαιτέρω τεχνικών συστάσεων. Όπως προτείνεται, η Inmarsat μπορεί και πρόκειται να παρέχει, στο στάδιο της υποβολής αίτησης προς την ΕΕΤΤ για την χορήγηση δικαιώματος χρήσης της ραδιοσυχνότητας αεροναυτικού ΣΕΣ, τις φόρμες T12 και T13 για την καταγραφή των σταθμών. Η Inmarsat θα παρέχει επίσης τις σχετικές τεχνικές μελέτες που υποστηρίζουν τους σχεδιαζόμενους επίγειους σταθμούς, για τους οποίους ενδέχεται να απαιτείται διασυνοριακός συντονισμός με τις γειτονικές χώρες.

Δεδομένου ότι οι διαδικασίες διεθνούς συντονισμού ενδέχεται να διαρκέσουν πολύ, παροτρύνουμε την ΕΕΤΤ να υιοθετήσει μια προσέγγιση σύμφωνα με την οποία η ολοκλήρωση των διαδικασιών αυτών να μην αποτελεί προϋπόθεση για την έκδοση της συνολικής εξουσιοδότησης για το δίκτυο ΣΕΣ. Αντ' αυτού, θα θέλαμε να ζητήσουμε την έκδοση της συνολικής εξουσιοδότησης για το δίκτυο ΣΕΣ με τις προϋποθέσεις λειτουργίας που σχετίζονται με τις διαδικασίες διασυνοριακού συντονισμού να επηρεάζουν μόνο τους συγκεκριμένους σταθμούς για τους οποίους απαιτείται τέτοιου είδους συντονισμός. Στο πλαίσιο αυτής της προσέγγισης, όλοι οι άλλοι σταθμοί, για τους οποίους δεν απαιτείται διασυνοριακός συντονισμός, θα μπορούν να λειτουργήσουν χωρίς καθυστέρηση, στο πλαίσιο της συνολικής εξουσιοδότησης για το δίκτυο ΣΕΣ. Σύμφωνα με τις προτάσεις της ΕΕΤΤ στο Παράρτημα Α, πριν από την λειτουργία του δικτύου, η Inmarsat θα υποβάλλει στην ΕΕΤΤ όλα τα σχετικά χαρακτηριστικά των μεμονωμένων σταθμών Aero CGC που αποτελούν μέρη του δικτύου ΣΕΣ στην Ελλάδα, συμπεριλαμβανομένων συγκεκριμένων τεχνικών στοιχείων και λεπτομερειών σχετικά με την τοποθεσία τους.

Inmarsat Ventures Limited: εγγεγραμμένη στην Αγγλία και την Ουαλία με αρ. μητρώου 3674573