



ASAMBLEA — 40º PERÍODO DE SESIONES

COMISIÓN TÉCNICA

Cuestión 30: Otros asuntos que habrá de considerar la Comisión Técnica

NECESIDADES FUTURAS DE ESPECTRO DE FRECUENCIAS EN LA AVIACIÓN

(Nota presentada por el Consejo Coordinador Internacional de Asociaciones de Industrias Aeroespaciales (ICCAIA), el Consejo Coordinador de Aeropuertos (ACI), Organización de servicios de navegación aérea civil (CANSO) y la Federación Internacional de Asociaciones de Controladores de Tránsito Aéreo (IFATCA))

RESUMEN EJECUTIVO

El espectro radioeléctrico es un recurso natural escaso con una capacidad finita, cuya demanda aumenta constantemente. Los servicios de radio aeronáutica se reconocen internacionalmente como usuarios principales de las frecuencias de radio, sin los cuales la operación de aeronaves no sería capaz de cumplir la demanda global de transporte seguro, eficiente y rentable.² La OACI, a través de su Panel de Gestión del Espectro de Frecuencias (*Frequency Spectrum Management Panel*, FSMP), promueve activamente las exigencias de la aviación civil de espectro de frecuencias. Para que las acciones de la OACI sean efectivas, es necesario el apoyo continuo de todos los Estados miembros dentro de la Unión Internacional de Telecomunicaciones (UIT).

Este documento alude a la creciente necesidad de espectro de frecuencias de la aviación civil y destaca el papel de los Estados miembros en el apoyo activo de la posición de la OACI dentro de la UIT.

Acción: Se invita a la Asamblea a:

- reconocer las exigencias crecientes de una conectividad de datos segura, fiable, interoperable y ubicua a alta velocidad para apoyar un transporte seguro, eficiente y rentable;
- reconocer la necesidad de proteger el espectro actual asignado para sistemas aeronáuticos, y aumentarlo para permitir el apoyo de operaciones a medio y largo plazo; y
- recomendar que el Consejo inste a los Estados a apoyar activamente las posiciones de la OACI, especialmente durante la Conferencia Mundial de Radiocomunicaciones de la UIT de 2019 (CMR-19)

<i>Objetivos estratégicos:</i>	Este documento de trabajo se refiere a los objetivos estratégicos de Seguridad operacional, Capacidad y eficiencia de la navegación aérea, Protección del medioambiente y Desarrollo económico del transporte aéreo.
<i>Implicaciones financieras:</i>	Las actividades referidas en este documento dependerán de los recursos disponibles en el Presupuesto del programa regular 2020-2022 o de contribuciones presupuestarias adicionales.
<i>Referencias:</i>	<i>Informe de la decimotercera conferencia de navegación aérea</i> , Doc 10115, (AN-Conf/13), Correcciones n ^{os} 1 y 2, y Suplemento n ^o 1. <i>Resoluciones de la Asamblea en vigor (al 6 de octubre de 2016)</i> , Doc 10075

¹ Las versiones en español, árabe, chino, francés, inglés y ruso fueron proporcionadas por ICCAIA.

² Este párrafo se extrae de la Introducción de la *Posición de la OACI para la Conferencia Mundial de Radiocomunicaciones de la UIT en 2019*.

1. INTRODUCCIÓN

1.1 La aviación civil ha experimentado un crecimiento significativo en las últimas décadas (el tráfico aéreo civil se ha duplicado cada 15 años desde 1971) y se espera que esta tendencia aumente en los próximos años. Esto implica el uso ampliado de servicios radioeléctricos aeronáuticos, manteniendo el nivel actual de seguridad. Además, el desarrollo seguro y eficiente de la aviación civil da origen a nuevos sistemas basados en tecnologías de comunicación de datos. Debido a ello, aumentan rápidamente las exigencias de espectro de frecuencias de la aviación civil.

1.2 A escala internacional, la Unión Internacional de Telecomunicaciones (UIT) realiza la asignación del espectro de frecuencias a los distintos servicios. Dentro de la OACI, el FSMP tiene por objeto garantizar el acceso suficiente al recurso para la prestación de servicios de comunicación, navegación y vigilancia aeronáutica (CNS). La aviación civil, como uno de los principales usuarios del espectro de frecuencias, a menudo busca acceso a nuevas bandas de frecuencia durante las Conferencias Mundiales de Radiocomunicaciones (CMR), y cabe destacar que el sector aeronáutico fue capaz de optimizar el uso del espectro de frecuencias ya disponible, incluso al introducir nuevas aplicaciones aeronáuticas (p. ej. sistemas aviónicos de comunicaciones inalámbricas internas (WAIC), vigilancia dependiente automática – radiodifusión (ADS-B)). El FSMP desarrolla la postura de la OACI para las Conferencias Mundiales de Radiocomunicaciones de la UIT.

2. DISCUSIÓN

2.1 Necesidades futuras de espectro de frecuencias en la aviación

2.1.1 Como consecuencia de la creciente demanda de transporte aéreo y del desarrollo de nuevos sistemas, aumenta también la necesidad de espectro de frecuencias en la aviación civil. La disponibilidad de un medio de comunicación de datos seguro y fiable es fundamental para el funcionamiento seguro de las aeronaves, especialmente con el aumento de la densidad del tráfico. Más allá de la seguridad, también está en juego la eficiencia desde un punto de vista medioambiental y económico, por lo que serán esenciales los servicios CNS de apoyo a una gestión de tráfico eficaz.

2.1.2 En un contexto de intensa competencia por recursos de radiofrecuencia, los órganos estatales e internacionales en materia de telecomunicaciones deberán garantizar que el desarrollo de nuevas tecnologías no suponga un deterioro en la seguridad aérea.

2.1.3 El desarrollo de nuevas tecnologías para la aviación civil probablemente exija un espectro de radiofrecuencias que actualmente no está siendo utilizado por la aviación. La OACI emplea actualmente métodos que incorporan de forma segura bandas de frecuencia no consideradas «bandas seguras para la aviación». Las nuevas tecnologías desarrolladas por la industria pueden dar respuesta a la demanda pública de un transporte aéreo más seguro y fiable, por lo que los Estados y órganos internacionales deberían considerarlas prioritarias. Los sistemas aeronáuticos tardan tiempo en desarrollarse, y debería preverse la asignación de espectros de frecuencias para las tecnologías en las que se apoyan.

2.2 Necesidad de un apoyo activo a la postura de la OACI

2.2.1 El FSMP promueve activamente las necesidades de la aviación civil de espectro de frecuencias. Los retos en materia de espectros de frecuencias han sido bien identificados por el FSMP, y este documento no exige ningún cambio al respecto. Pero para que las acciones de la OACI sean eficaces, la postura de la OACI desarrollada en el FSMP debe tener el apoyo de los Estados miembros, dentro de la UIT.

2.2.2 Las CMR de la UIT se celebran cada tres o cuatro años y abordan cuestiones principales en materia de asignación de espectros de frecuencias. La próxima CMR de la UIT tendrá lugar en noviembre de 2019 (CMR-19 UIT). Se necesitará el apoyo activo a la postura de la OACI por parte de todos los Estados miembros en la CMR-19 para beneficiar a la aviación civil. Ya que el ámbito de acción de la UIT no se limita a la aviación, es fundamental que los Estados incluyan a representantes de sus administraciones de aviación civil y expertos en aviación dentro de sus delegaciones nacionales.

3 CONCLUSIÓN

3.1.1 Como consecuencia de la creciente demanda de transporte aéreo y del desarrollo de nuevos sistemas, aumenta también la necesidad de espectro de frecuencias en la aviación civil. La disponibilidad de un medio de comunicación de datos seguro y fiable es fundamental para el funcionamiento seguro de las aeronaves, especialmente con el aumento de la densidad del tráfico. El FSMP promueve activamente las exigencias de la aviación civil de espectro de radiofrecuencias. Sin embargo, para que las acciones de la OACI sean eficaces, la postura de la OACI desarrollada en el FSMP debe tener el apoyo de los Estados miembros, dentro de la UIT.

— FIN —