Organización de Aviación Civil Internacional

BOLETÍN ELECTRÓNICO

A título informativo únicamente

EB 2026/36 16 de noviembre de 2026

PROTECCIÓN DE LA BANDA DE FRECUENCIAS DE 5 030-5 150 MHz PARA APLICACIONES AERONÁUTICAS ACTUALES Y FUTURAS

1. En cumplimiento de lo dispuesto en la resolución A42-7 de la Asamblea, la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) participa activamente en los estudios preparatorios de la Conferencia Mundial de Radiocomunicaciones 2027 (CMR-27) de la Unión Internacional de Telecomunicaciones (UIT). Tal y como se refleja en la posición de la OACI para la conferencia (comunicación E 3/5-25/65), el orden del día contiene una serie de cuestiones de especial importancia para la aviación. El resultado de la CMR-27 puede influir en la disponibilidad y uso futuro del espectro de frecuencias para los sistemas y servicios aeronáuticos, y podría afectar el grado de seguridad operacional, eficiencia y resiliencia que ofrecen.

2. Uno de los temas que revisten particular interés para la aviación es el punto 2.9 del orden del día, en el que se analizará si se requieren estudios preliminares para un posible punto del orden del día de la CMR-31 dirigido a introducir asignaciones al servicio de radionavegación por satélite (RNSS) en las bandas de frecuencias 5 030-5 150 MHz y 5 150-5 250 MHz (o en partes) de conformidad con la resolución 684 (CMR-23).

3. La banda de frecuencias de 5 030 a 5 150 MHz es fundamental para la aviación civil porque se usa (o está previsto usarla) en comunicaciones aeronáuticas de carácter crítico para la seguridad operacional, como el sistema de comunicaciones móviles aeronáuticas de aeropuerto (AeroMACS), y es considerada el recurso principal de espectro para las comunicaciones de mando y control (C2) de los sistemas de aeronaves pilotadas a distancia (RPAS), siendo el único espectro de aviación capaz de admitir los enlaces C2 terrestres y por satélite necesarios para la integración segura de los RPAS en un espacio aéreo no segregado.

4. Por consiguiente, cualquier propuesta de agregar una asignación para el RNSS en la misma banda de frecuencias plantea serios problemas de compatibilidad y seguridad operacional. El Reglamento de Radiocomunicaciones de la UIT ya contiene el requisito de que los sistemas aeronáuticos que funcionan en la banda de 5 030-5 150 MHz limiten sus emisiones para proteger los sistemas del RNSS que funcionan en una banda de frecuencias adyacente (por debajo de 5 030 MHz)[1]. Si el RNSS tuviera que compartir la banda de frecuencias de 5 030-5 150 MHz con los servicios de seguridad operacional aeronáutica, se generarían considerables problemas que dificultarían la coexistencia sostenible.

[1] El artículo 5.443C del Reglamento de Radiocomunicaciones de la UIT establece un límite de densidad de la potencia radiada efectiva (p.i.r.e.) de las emisiones no deseadas de las estaciones SMA(R) para proteger los RNSS actuales que funcionan por debajo de 5030 MHz.

999 Robert-Bourassa Boulevard
Montréal, Québec
Canada H3C 5H7

Tel.: +1 514-954-8219
Fax: +1 514-954-6077

Correo-e: icaohq@icao.int
www.icao.int

5. También cabe señalar la especial vulnerabilidad de las bandas de frecuencia que prestan RNSS cuando se producen interferencias intencionadas, como la suplantación de señal (spoofing) y la interferencia deliberada (jamming) del sistema mundial de navegación por satélite (GNSS). El número de incidentes de este tipo en las bandas existentes de los RNSS ha aumentado considerablemente durante la última década. Aunque no están dirigidas directamente a la aviación civil, quienes provocan interferencias intencionadas en los RNSS han generado un riesgo apreciable para la seguridad operacional de las aeronaves. Introducir una nueva asignación para los RNSS en la banda de frecuencias de 5 030-5 150 MHz plantearía el riesgo nada teórico de que las interferencias malintencionadas se extiendan a una banda compartida por sistemas que proporcionan comunicaciones de aviación críticas para la seguridad operacional, como el enlace C2 de los RPAS.

6. Aunque en la CMR-27 aún no se ha decidido si esta cuestión debe incluirse como punto oficial del orden del día de la CMR-31, ya se han iniciado los estudios pertinentes de UIT-R en los grupos de trabajo de la UIT, lo que refleja un interés creciente por considerar estas bandas de frecuencias para una futura asignación a los RNSS. Consciente de que la participación de las partes interesadas del sector de la aviación en estos estudios sigue siendo limitada, la OACI desea reiterar la importancia de proteger la banda de frecuencias de 5 030-5 150 MHz por su importancia esencial para los sistemas aeronáuticos actuales y las futuras operaciones con RPAS.

7. Por lo tanto, la OACI mantiene su postura de oponerse a la inclusión de la banda de frecuencias de 5 030-5 150 MHz en el orden del día de la futura CMR-31 como derivación del punto 2.9 del orden del día provisional. A medida que avanzan los estudios preparatorios del WRC, es fundamental que los Estados participen activamente para que se tengan debidamente en cuenta los intereses de la aviación civil internacional. La OACI insta a los Estados a participar activamente en los debates nacionales, regionales e internacionales sobre el espectro radioeléctrico y a apoyar la protección permanente de esta banda de frecuencias fundamental para la aviación (véase la comunicación E 3/5-25/65).

Publicado bajo la responsabilidad del secretario general