

UNDÉCIMA CONFERENCIA DE NAVEGACIÓN AÉREA

Montreal, 22 de septiembre - 3 de octubre de 2003

Cuestión 7 del

orden del día: Comunicaciones aeronáuticas aire-tierra y aire-aire

POSTURA DE LA IATA SOBRE LAS NECESIDADES DE COMUNICACIONES AERONÁUTICAS AIRE-TIERRA

(Nota presentada por la IATA)

RESUMEN

El desarrollo futuro de la infraestructura de VHF aire-tierra debería converger hacia un solo sistema mundialmente armonizado, compatible e interfuncional para reducir la proliferación de soluciones que se basen en prioridades nacionales o regionales.

Las compañías aéreas miembros de IATA no respaldan la aplicación del VDL en Modo 3 considerando que son inciertos los beneficios y limitada la ganancia de capacidad. IATA tampoco respalda la implantación del VDL en Modo 4 puesto que aumentaría la proliferación de alternativas al sistema VHF y retardaría la evolución necesaria del sistema VHF.

Los Estados deberían cooperar estrechamente en la investigación y desarrollo para llegar a una infraestructura futura de comunicaciones aire-tierra antes de pedir que se desarrollen las disposiciones de la OACI y antes de proseguir con soluciones locales y regionales.

Para dar cabida al crecimiento del tráfico y a un aumento de los servicios de enlace de datos existe la urgente necesidad de establecer un solo escenario de desarrollo de la infraestructura futura de comunicaciones aeronáuticas. Se alienta a los Estados, a las organizaciones y a la industria a trabajar al unísono en busca de una única solución.

1. INTRODUCCIÓN

1.1 La gestión de la información es la piedra angular de un sistema mundial de gestión del tránsito aéreo que sea seguro, en sentido operacional, seguro en sentido personal y eficiente. La información tiene el potencial de vincular los servicios ATM a un sistema mundial coherente que preste

¹ Las versiones en árabe, español, francés e inglés fueron proporcionadas por la IATA.

servicios a la meta común de crear capacidad del espacio aéreo para sostener una infraestructura del transporte aéreo económicamente viable.

1.2 Para garantizar que se dispone de la información en el momento y lugar oportunos, se requiere una evolución de la infraestructura de comunicaciones. Considerando la función fundamental que desempeñan las comunicaciones en la aviación, es necesario que todos los interesados se comprometan y acepten la necesidad de una sinergia. Esta sinergia solamente puede obtenerse cuando se haya convenido en un sistema de comunicaciones aire-tierra con una Hoja de Ruta Común.

1.3 En la presente nota de estudio se detalla la postura de la IATA sobre el uso del espectro VHF asignado a las comunicaciones de seguridad de la aviación y que atiende a las inquietudes de la comunidad internacional de las compañías aéreas, en lo que respecta a la proliferación de soluciones de enlace de datos aire-tierra. Se alienta a los Estados y a las organizaciones a cooperar estrechamente para llegar a una infraestructura mundialmente armonizada.

2. LA SITUACIÓN ACTUAL

2.1 Inquieta a las compañías aéreas internacionales el aumento de las disparidades regionales que requieren el transporte de equipo múltiple para obtener servicios ATC similares. La Reunión departamental especial COM/OPS convino en 1995 en que la separación de 8,33 kHz entre canales sería la solución inmediata para la congestión de frecuencias VHF en Europa y recomendó que se elaboraran las disposiciones de la OACI hacia el VDL en Modo 3.

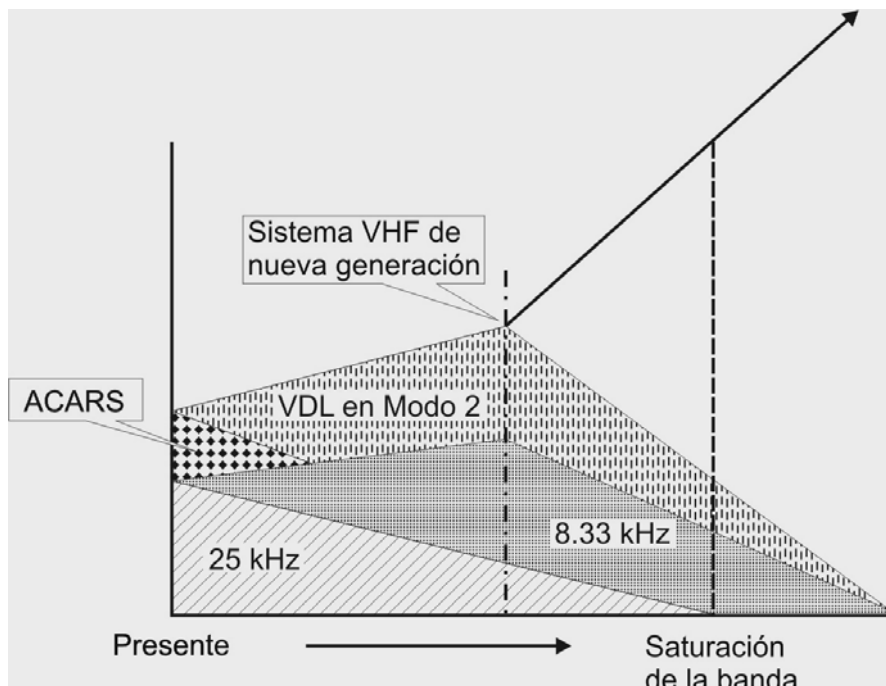
2.2 El despliegue de una separación de 8,33 kHz entre canales en Europa ha proporcionado una opción de costo sustancialmente inferior para aumentar el número de canales de voz. Por consiguiente, la introducción del VDL en Modo 3 para comunicaciones de voz es muy improbable en Europa.

2.3 Posterior a la Reunión departamental COM/OPS de 1995, Estados Unidos de América trató activamente de desarrollar el sistema de voz y datos integrado VDL en Modo 3 para resolver la congestión pronosticada de canales de voz VHF en Estados Unidos. El resultado es que las Hojas de Rutas actuales para la implantación de las comunicaciones VHF en Estados Unidos de América y en el espacio aéreo de Europa difieren imponiendo costos adicionales a los usuarios.

2.4 En 1995 las compañías aéreas miembros de la IATA respaldaron la decisión de la Reunión departamental COM/OPS. Las compañías cooperaron plenamente en la implantación de la separación de 8,33 kHz entre canales en el espacio aéreo europeo y trabajaron con diligencia en la implantación de una subred del VDL en Modo 2 que cumpliera con la ATN para iniciar los servicios de datos ATC en el espacio aéreo continental. La supervisión de la implantación de una separación de 8,33 kHz y la introducción de CPDLC por el VDL en Modo 2, la postura de la IATA se estableció a finales de 2002 para prestar apoyo a la separación de 8,33 kHz en lugar del VDL en Modo 3 a fin de mitigar la congestión de los canales de voz siempre que fuera necesario. Entre tanto se ha llegado a un consenso creciente de que la capacidad en la banda VHF llegará a su límite debido a la necesidad de funcionamiento continuo de los sistemas actuales.

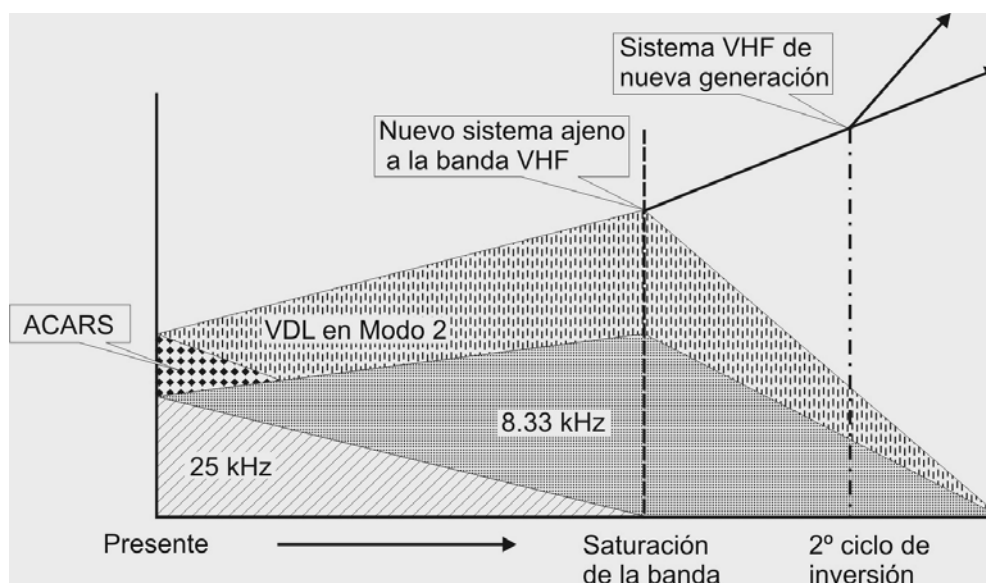
3. LARGO PLAZO

3.1 Para asegurar la capacidad, deberían elaborarse servicios mejorados de buena relación de costo a eficacia y un aumento de la eficiencia del espectro en la banda VHF para un sistema de nueva generación. El nuevo sistema debería implantarse mucho antes de que se llegue a la saturación de la banda de forma que pueda asignarse suficiente anchura de banda con lo que se impida que los sistemas actuales que funcionan en la banda VHF estén limitados por los sistemas más modernos.



3.2 La implantación prevista del VDL en Modo 3 y/o del VDL en Modo 4 se sumarían a la proliferación de alternativas del sistema VHF y demorarían la revisión necesaria del sistema VHF. El tiempo de vida útil de los sistemas y el rédito de la inversión serían más bien cortos puesto que estos sistemas no es probable que proporcionen mucha capacidad adicional. Para justificar la inversión en el VDL en Modo 3 y/o en el VDL en Modo 4 sería esencial evaluar si pueden actuar como plataformas para la transición a un sistema moderno de comunicaciones comunes aire-tierra VHF en todas las regiones de la OACI.

3.3 Considerando el elevado riesgo de que se sature la banda VHF en el escenario indicado en 3.1, se requerirían sistemas alternos que funcionen en otras bandas de frecuencia para tramitar la capacidad adicional requerida y para que quede un espectro VHF libre a fin de aplicar el nuevo sistema VHF sin restricciones. Para dar cabida al gran volumen previsto de comunicaciones de datos en el nuevo concepto de funcionamiento de la ATM, es preferible que se consideren los sistemas de banda ancha.



3.4 El elemento temporal desempeña una función esencial puesto que una deficiencia de capacidad de comunicaciones aire-tierra pudiera impedir la implantación con éxito del nuevo concepto operacional de la ATM dando cabida al crecimiento necesario de la capacidad de la ATM. Por lo tanto deberían evaluarse urgentemente ambas opciones escritas en 3.1 y 3.2 en cuanto a la necesidad y viabilidad antes de que se siga adelante con la normalización o implantación.

4. **MEDIDAS PROPUESTAS A LA CONFERENCIA**

4.1 Para asegurar un uso eficiente del espectro de radiofrecuencias VHF y el desarrollo de una sola infraestructura de comunicaciones mundialmente armonizada, compatible e interfuncional en el futuro, se invita a la Conferencia a:

- a) reconocer la urgente necesidad de establecer la capacidad de comunicaciones aire-tierra a largo plazo en base al concepto operacional mundial de la ATM de la OACI;
- b) recomendar que la OACI estudie la viabilidad de las opciones indicadas en la sección 3 de la presente nota de estudio;
- c) alentar a los Estados a cooperar estrechamente en la investigación y desarrollo conducentes a la infraestructura futura de comunicaciones aire-tierra antes de solicitar el desarrollo de disposiciones de la OACI y antes de proseguir adelante con soluciones locales y regionales; y
- d) instar a los Estados y a las regiones a presentar un pronóstico de la congestión prevista en la banda VHF.

— FIN —