

UNDÉCIMA CONFERENCIA DE NAVEGACIÓN AÉREA

Montreal, 22 de septiembre - 3 de octubre de 2003

**Cuestión 5 del Examen de las conclusiones de la Conferencia Mundial de Radiocomunicaciones
orden del día: de la UIT (2003) (CMR-2003) y sus repercusiones en la utilización del espectro
electromagnético aeronáutico**

NECESIDADES DE ESPECTRO FUTURAS Y MEDIDAS PROPUESTAS PARA LA CMR-2007

(Nota presentada por los Estados Unidos)

RESUMEN

La Conferencia Mundial de Radiocomunicaciones (CMR-2003) de la Unión Internacional de Telecomunicaciones (UIT) elaboró el proyecto de orden del día para la CMR que tendrá lugar en 2007 (CMR-2007). En esta nota se incluyen las cuestiones críticas para la aviación civil y se proporciona un marco general para la labor futura de preparación para la CMR-2007.

Las medidas propuestas a la Conferencia figuran en el párrafo 3.

1. ANTECEDENTES

1.1 La Conferencia Mundial de Radiocomunicaciones (CMR-2003) de la Unión Internacional de Telecomunicaciones (UIT) elaboró el proyecto de orden del día para la CMR-2007. En esta nota se identifican las cuestiones de ese orden del día que resultan críticas para la aviación. La CMR-2003 encargó a la Oficina de Radiocomunicaciones de la UIT que realizara estudios específicos sobre varias cuestiones del orden del día pertinentes a la aviación civil internacional para la CMR-2007.

2. ANÁLISIS

2.1 Las siguientes cuestiones del orden del día de la CMR-2007 resultan pertinentes para la aviación civil internacional:

2.1.1 En la cuestión 1.1 del orden del día, se tratan las peticiones de las administraciones de suprimir las notas referentes a su propio país o el nombre de su país en ciertas notas, si ya no es necesario. La OACI alienta, entre otras medidas, la supresión de las notas que limitan la aplicación del sistema mundial de navegación por satélite (GNSS) en algunos países, tales como la nota RR 5.362B.

2.1.2 En la cuestión 1.2 del orden del día, se consideran las atribuciones y las cuestiones reglamentarias relativas a los servicios de exploración de la Tierra por satélite (pasivo), de investigación espacial (pasivo) y meteorológico por satélite. La aviación civil necesitará asegurarse de que tales

atribuciones no limiten la utilización aeronáutica actual de tales servicios ni las mejoras futuras de los sistemas aeronáuticos.

2.1.3 En la cuestión 1.3 del orden del día, se examina la posibilidad de elevar el servicio de radiolocalización a la categoría de atribución primaria de las bandas de frecuencias 9 000-9 200 MHz y 9 300-9 500 MHz, y de extender en 200 MHz las atribuciones existentes a título primario al servicio de exploración de la Tierra por satélite (activo) y al servicio de investigación espacial (activo) de la banda 9 500-9 800 MHz. También se asigna al servicio de radionavegación aeronáutica la banda de 9 000-9 200 MHz, que en algunos países se utiliza para el servicio de radionavegación marítima para radares costeros. La banda de 9 300-9 500 MHz también se asigna al servicio de radionavegación aeronáutica y se utiliza en algunos países para el servicio de radionavegación marítima, para las balizas de radares terrestres y para los radares meteorológicos terrestres. La aviación civil internacional debe asegurarse de que esa elevación de categoría se realice de manera tal que las operaciones aeronáuticas actuales y futuras estén plenamente protegidas.

2.1.4 En la cuestión 1.6 del orden del día, se consideran las atribuciones adicionales al servicio móvil aeronáutico (R) en partes de las bandas de entre 108 MHz y 6 GHz y se propone estudiar las actuales atribuciones de frecuencia a satélites para poder modernizar los sistemas de telecomunicaciones de aviación civil. En esta cuestión del orden del día se estudiarán, entre otros asuntos, las necesidades de espectro del transceptor de acceso universal (UAT), el potencial para la red y equipo de localización de aeropuerto (ANLE), los enlaces fijos aeronáuticos en la banda de 5 091-5 150 MHz y las atribuciones a nuevas tecnologías para satisfacer los requisitos de comunicaciones móviles aeronáuticas.

2.1.5 En la cuestión 7.2 del orden del día se incorpora una propuesta de Kenya y Uganda, en la que se considera que algunos países en desarrollo aún carecen de una infraestructura de comunicaciones apropiada que satisfaga los requisitos en constante evolución de la aviación civil moderna, y los costos de la provisión y mantenimiento de tal infraestructura, en particular de una infraestructura terrestre, están en continuo aumento, especialmente en las regiones remotas. En la propuesta se indica asimismo que la Resolución **20 (Rev. CMR-2000)** resuelve *encargar al Secretario General* que “aliente a la OACI a continuar su asistencia a los países en desarrollo que se esfuercen en mejorar sus telecomunicaciones aeronáuticas”. Y, por último, se resuelve que se estudie, con carácter urgente, las actuales atribuciones de frecuencias a los servicios por satélite que permitan atender a las necesidades aeronáuticas en apoyo de la modernización de los sistemas de telecomunicaciones para la aviación civil, especialmente en los países en desarrollo, y que se estudien en particular las radiofrecuencias que puedan utilizarse en apoyo de los sistemas CNS/ATM de la OACI y de otros servicios de telecomunicación no aeronáuticos.

3. MEDIDAS PROPUESTAS A LA CONFERENCIA

3.1 Se invita a la Conferencia a acordar lo siguiente:

Recomendación 5/xx — Necesidades de espectro futuras y medidas propuestas para la CMR-2007

Que la OACI:

- a) recomiende que todos sus Estados contratantes participen, en la medida de lo posible, en la elaboración de la postura de la OACI ante la CMR-2007;
- b) tome en cuenta la información que se presenta en esta nota al preparar su postura ante la CMR-2007; y

- c) considere el financiamiento disponible en el marco de la Resolución 20 para permitir que los representantes regionales de la OACI presten su apoyo en cada reunión del Grupo de estudio F del ACP, que está elaborando la postura de la OACI ante la CMR-2007.

— FIN —