

ORGANIZACION DE AVIACION CIVIL INTERNACIONAL
OCTAVA REUNION DE AVIACION CIVIL DE LA REGION SAM
(RAAC/8)

(Buenos Aires, Argentina, 23-25 Abril, 2003)

Cuestión 4 del
Orden del Día: Plan Regional de Navegacion Aerea – Transición a los Sistemas CNS/ATM

MEDIDAS DE PROTECCIÓN DEL ESPECTRO DE RADIOFRECUENCIAS AERONÁUTICAS

(Preparada por IATA)

RESUMEN

La continua disponibilidad del espectro de radiofrecuencias aeronáuticas seguras ha sido identificada por IATA como un objetivo estratégico clave para la industria de las líneas aéreas. Las experiencias previas en las Conferencias Mundiales de Radio (WRC) en 1997 y 2000 han demostrado que la aviación deberá competir en el futuro de una forma más efectiva con los otros usuarios en la asignación de este escaso recurso.

1. Antecedentes

1.1 Debido a que la demanda del transporte aéreo aumenta continuamente, la capacidad de los aeropuertos y del espacio aéreo para absorber el incremento de una forma segura dependerá de la continua disponibilidad de un espectro de radiofrecuencias aeronáuticas conocido y libre de interferencias.

2. Discusión

2.1 Los requerimientos de la aviación difieren notablemente de los de otros usuarios. La aviación confía en el espectro de radiofrecuencias para realizar sus actividades de una forma segura, por lo cual dichas frecuencias asignadas han sido clasificadas como servicios en los cuales la seguridad de las vidas humanas está involucrada. La aviación directamente no explota comercialmente el espectro de radiofrecuencias, razón por la que no puede competir financieramente con los proveedores de servicio de comunicaciones.

2.2 La aviación es criticada por hacer una utilización poco eficaz de las bandas de frecuencia asignadas y asimismo de no responder ante las nuevas tecnologías existentes. Sin embargo, cabe recordar que la aviación está sujeta a un régimen único, exigente y riguroso de seguridad, al cual ciertamente los competidores, proveedores comerciales de comunicaciones, no están obligados a cumplir. El proceso, complejo y regulado de certificación, el cual incluye la normalización del diseño y la aprobación de la aeronavegabilidad para los sistemas aeronáuticos, puede tomar años. Por lo tanto, la aviación no puede sostener cambios frecuentes en tecnología, ya que debe garantizarse el retorno de la inversión efectuada en pro de la seguridad aérea.

3. Requerimiento a futuro

3.1 Contrario a lo que se espera, la aviación necesitará de un mayor espectro de radiofrecuencias en el futuro, a manera de satisfacer la capacidad expansiva de la infraestructura, así como de la demanda de los clientes para el mejoramiento de los servicios a bordo. Los actuales sistemas serán redundantes en el futuro, sin embargo solamente deberán eliminarse si podemos contar con un espectro adecuado para su reemplazo.

3.2 IATA trabajó conjuntamente con OACI identificando, publicando y presentando exitosamente los requerimientos de la industria en la WRC 2000. Este esfuerzo fue apoyado por una limitada diligencia a nivel gubernamental. Esta cooperación continúa en la preparación de la WRC 2003. IATA ha expresado su apoyo a la política establecida por OACI en lo relacionado con el espectro de radiofrecuencias aeronáuticas, contenida en el Documento 9718. También se ha dado inicio a un programa detallado de concientización, el cual incluye la realización de talleres regionales.

4. Preocupación de la Industria

4.1 Preocupa seriamente el hecho de que siendo la industria de la aviación la que representa una de las grandes promotoras e impulsoras de la economía mundial, además con normas de seguridad mundialmente reconocidas y establecidas, haya un apoyo nacional limitado en el proceso de asignación del espectro de radiofrecuencias por parte de la UIT. Existen señales de que ciertas Administraciones de Radiofrecuencias, actuando bajo presión de las grandes empresas de telecomunicaciones, han sido usadas manifestando su desacuerdo con los argumentos esgrimidos por la comunidad aeronáutica acerca de la seguridad y la economía, alegando que los mismos han sido empleados injustificadamente, para adjudicarse gran parte del escaso espectro de radiofrecuencias disponible. Por lo tanto es imperativo para el futuro de la aviación que esta errónea percepción sea corregida a nivel nacional, de manera que los representantes de la industria aumenten su participación en el proceso que lleva a cabo la International Telecommunications Union. También se hace necesario el compromiso por parte de los gobiernos en pro del interés de la aviación. Estos requerimientos de orden técnico deben ser apoyados políticamente al mas alto nivel.

5. Acción Sugerida

5.1 Se exhorta impulsar entre los Estados contratantes una acción más efectiva que salvaguarde los intereses de la aviación en el proceso de adjudicación del espectro de radiofrecuencias. En particular, para asegurar una correcta y adecuada coordinación entre las partes representando la aviación en la preparación de CITEC para la ITU WRCs.