



OACI

Organización de Aviación Civil Internacional
Oficina para Norteamérica, Centroamérica y Caribe

NOTA DE ESTUDIO

ANI/WG/2 — NE/20
27/04/15

Segunda Reunión del Grupo de Trabajo sobre implementación de Navegación Aérea para las Regiones NAM/CAR (ANI/WG/2)

Puntarenas, Costa Rica, 1 al 4 de junio 2015

**Cuestión 3 del
Orden del Día**

Desarrollos Globales/Regionales de Navegación Aérea

3.5 Otros Desarrollos Globales/Regionales de Navegación Aérea

**POSTURA DE LA OACI PARA LA CONFERENCIA MUNDIAL DE
RADIOCOMUNICACIONES (2015) (CMR-2015) DE LA UNIÓN INTERNACIONAL DE
TELECOMUNICACIONES (UIT)**

(Presentada por la Secretaría)

RESUMEN EJECUTIVO

Esta nota de estudio recuerda el apoyo de los Estado a la Postura de la OACI para la CMR-2015 y se enfoca particularmente para la última reunión restante de CITELE a realizarse Ottawa.

Acción:	Las acciones sugeridas se detallan en la Sección 3.
Objetivos Estratégicos:	<ul style="list-style-type: none">• Seguridad Operacional• Capacidad y eficiencia de la navegación aérea• Protección del medio ambiente
Referencias:	<ul style="list-style-type: none">• Boletín Electrónico Ref: E 3/5. 15-13/57, Postura de la OACI para la CMR-15 de la UIT, 2 de julio de 2013• Primera Reunión del Grupo de Trabajo sobre implementación de Navegación Aérea para las Regiones NAM/CAR (ANI/WG/1), Ciudad de México, México, 29 de julio al 1 de agosto de 2013• Cuarta Reunión del Grupo de Trabajo de Norteamérica, Centroamérica y Caribe (NACC/WG/4) Ottawa, Canadá, 24 al 28 de marzo de 2014

1. Introducción

1.1 El espectro de radiofrecuencia es un recurso natural escaso con límites de capacidad finitos y sobre el cual la demanda crece constantemente. La disponibilidad del espectro de radiofrecuencia necesario es un aspecto crítico para la seguridad operacional of aviación civil y la implementación eficaz de los sistemas existentes y futuros de Comunicaciones, Navegación y Vigilancia (CNS) y la Gestión del Tránsito Aéreo (ATM).

1.2 La congestión del espectro de radiofrecuencias impone a todos los usuarios el deber de una operación eficiente del espectro. La adjudicación/asignación de frecuencias para usos aeronáuticos nacionales/internacionales, basada en acuerdos regionales y coordinados entre los Estados y la OACI, es una tarea indispensable para el uso óptimo del espectro de radiofrecuencia y seguridad operacional de las operaciones de aviación.

1.3 Debido a la importancia de este tema, los Estados y Territorios adoptaron la Recomendación 1/12 de la Duodécima Conferencia de Navegación Aérea (*Desarrollo del Recurso de espectro de frecuencias aeronáuticas*) y la Resolución A38-6 de la Asamblea (*Apoyo a la política de la OACI en asuntos de espectro de radiofrecuencias*), la cual insta a los Estados miembros, organismos internacionales y otras partes interesadas en la aviación civil a apoyar firmemente la estrategia de la OACI sobre el espectro de frecuencias y la postura de la OACI en las CMR y en otras actividades regionales e internacionales realizadas en preparación para las CMR.

1.4 La OACI envió la postura de la OACI como fue aprobada por el Consejo de la OACI a través del Boletín electrónico, Ref.: E 3/5. 15-13/57, de fecha 2 de julio de 2013.

2. Discusión

2.1 Entre las principales amenazas para la aviación se incluye la posibilidad de interferencia perjudicial a los sistemas de radionavegación y radiocomunicaciones aeronáuticas esenciales. Esto podría tener un efecto directo y grave en la seguridad operacional y la eficiencia de las operaciones de vuelo. Para satisfacer las necesidades futuras en materia de espectro de frecuencias de la aviación, se requiere planificación y compromiso a largo plazo. A fin de responder proactivamente ante la presión en aumento de otros sectores que dependen del espectro de frecuencias, es indispensable que las autoridades que se encargan de la reglamentación de la aviación y la industria aeronáutica participen de manera activa en los foros nacionales e internacionales relacionados con la CMR-15 y en la conferencia misma.

2.2 En este sentido, la OACI y las Regiones NAM/CAR han expresado su apoyo a esta postura:

- El Grupo de Trabajo sobre implementación de Navegación Aérea para las Regiones NAM/CAR (ANI/WG) formuló la Conclusión ANI/WG/1/10 - *Apoyo Efectivo de los Estados a la Postura de la OACI CMR-2015*; instando a los Estados a incluir la Postura de la OACI CMR-2015 en sus reuniones relacionadas con la UIT y la inclusión de expertos de aviación en las delegaciones nacionales que participan en la UIT y en las actividades regionales preparatorias para la CMR-15
- La Resolución de la Asamblea A38-6 encarga al Consejo, al Secretario General y a los Estados a tomar acción como asunto de alta prioridad
- La Reunión NACC/WG/4 formuló la Conclusión 4/5 relativa a este asunto

2.3 La OACI ha llevado a cabo varias actividades para asistir a los Estados en este apoyo, tales como:

- a) Un Taller Regional en Preparación para la Decimoquinta Conferencia Mundial de Radiocomunicaciones de la Unión Internacional de Telecomunicaciones (UIT CMR-15) llevado a cabo para apoyar a los Estados en la gestión adecuada del espectro de frecuencias y preparando la postura de la OACI en la UIT CMR-15. El taller tomó nota de la importancia de proteger la Banda C en el contexto de la Cuestión 1.1 del Orden del Día de la CMR-15 (la industria móvil está buscando más de 1000 MHz adicionales del espectro entre 300 – 5000 MHz, y un número de bandas de aeronáutica están bajo escrutinio), y que todos los casos de interferencia a la VSAT aeronáutica deberán ser debidamente registrados y documentados para su presentación adecuada dentro del proceso de la ITU-R y WRC al discutir el futuro uso y acceso a los Servicios Fijos basados en Satélite (FSS) en la Banda C. El taller formuló recomendaciones y observaciones incluidas en el resumen de discusiones del taller: http://www.lima.icao.int/MeetProg/mt_MeetingDocumentation.asp?wShortTitle=PREPI TUWRC15&wLanguage=S&wYear=2013;
- b) introducir este tema en todas las reuniones de los grupos de trabajo tales como el ANI/WG, E/CAR/CATG y en MEVA;
- c) participar en las reuniones de la Comisión Interamericana de Telecomunicación (CITEL) como la XXIV Reunión del Comité Consultivo Permanente II: Radiocomunicaciones (XXIV PCC.II) (Mérida, México) y la XXV Reunión del Comité Consultivo Permanente II: Radiocomunicaciones (XXV PCC.II) (Medellin, Colombia);
- d) mantener una lista de los Puntos focales (PoC) de los Estados en apoyo a la Postura de la OACI CMR-15 para coordinación y apoyo mutuo; y
- e) mantener la lista de Asignación de Frecuencias Regionales disponible para los Estados y el público en general: Página Web de la OACI: <http://www.icao.int/NACC/Pages/frequency.aspx>.

2.4 Durante las reuniones MEVA, la OACI subrayó la recomendación del Taller Regional Preparatorio para la UIT de manera a asegurar la protección para estas cuestiones del orden del día de la CMR para las redes aeronáuticas VSAT en las Regiones NAM/CAR/SAM, proporcionando varios estudios y otra información para asegurar la protección de la Banda C para efectos aeronáuticos, alcanzando acuerdos tales como la:

CONCLUSION 26/21**REVISIÓN Y ACUERDO SOBRE ACCIONES PARA DAR SEGUIMIENTO A LA RECOMENDACIÓN 1/14 DE LA AN-CONF/12 Y RECOMENDACIONES DEL TALLER REGIONAL PREPARATORIO PARA LA CMR-15 DE LA UIT**

Que, para proteger el uso de la banda C-band de la Red MEVA, todas las Administraciones de MEVA:

- a) contacten a sus autoridades nacionales de radioespectro de frecuencias para obtener su apoyo para la protección de la banda C como lo presentó la Recomendación 1/14 - Disponibilidad y protección a largo plazo de espectro de terminales de muy pequeña apertura de la AN-Conf/12 y la Recomendación del Taller Regional Preparatorio para la CMR-15 de la UIT: Asegurar la protección para estas cuestiones del orden del día de la CMR para las redes aeronáuticas VSAT en las Regiones CAR/SAM;*
- b) consideren los estudios sobre la protección a la banda C; y*
- c) notifiquen todos los casos de interferencia aeronáutica VSAT al MEVA TMG, incluyendo grabar y documentar cada caso.*

2.6 El proceso de competencia internacional entre los servicios de radio en expansión, que toma lugar en la UIT, obliga a todos los usuarios del espectro existentes, tanto aeronáuticos como no aeronáuticos, a defender y justificar continuamente la retención de las bandas de frecuencia o la añadidura de nuevas bandas a aquellas ya asignadas a su servicio. Los requisitos de aviación civil continúan creciendo, requiriendo más instalaciones y servicios de navegación y comunicaciones, creando así una presión cada vez más creciente a un recurso ya empleados al máximo, similar a otros usuarios no aeronáuticos, con quien la aviación comparte el recurso del espectro de frecuencia. En este sentido, la aviación civil debe elaborar y presentar sus políticas acordadas y sus estados de requerimientos de espectro de radiofrecuencia cuantificados y calificados, de manera a asegurar la disponibilidad y acceso continuos al recurso de espectro de frecuencia y, en última instancia, a la viabilidad actual de los servicios de navegación aérea a través del mundo.

2.7 Para la Región CAR, la CITEL es el foro regional para expresar este apoyo. CITEL puede recibir todas las posturas de los Estados, individualmente o como grupo, por ejemplo, la Unión de Telecomunicación del Caribe (CTU) y COMTELCA para Centroamérica.

2.8 Actualmente, los Estados aún están proporcionando sus decisiones sobre las diferentes posturas (propuestas interamericanas) para presentar ante la CMR-2015 (noviembre de 2015). La reunión CITEL en Mérida, México, la XXIV Reunión de la Comisión Consultativa Permanente: Radiocomunicaciones (XXIV PCC.II) (septiembre de 2014) expresaron apoyo sobre la Postura de la OACI; sin embargo, se presentó escaso apoyo CAR. Igualmente, se comentó la necesidad de registrar nodos/redes VSAT aeronáuticos. Similarmente, en la reunión más reciente de CITEL realizada en Medellín, Colombia (XXV PCC.II), y a pesar de que se concretaron algunos apoyos a la postura de la OACI, tales como: la iniciativa de seguimiento a los vuelos y a los asuntos de agenda 1.7 y 1.17; la participación de las Autoridades de Aviación civil de la Región CAR fue muy escasa. La siguiente reunión de CITEL está programada para agosto de 2015 en Ottawa (XXVI PCC.II).

2.9 La postura de la OACI según se introdujo en 2013 tendrá seguramente algunas actualizaciones a tiempo antes de la CMR-15. Ninguna de las actualizaciones, sin embargo, cambiará la postura; serán meras aclaraciones con base en estudios dentro de la OACI y la UIT-R. Hay una notable excepción a esto: una postura en apoyo a la recepción satelital de transmisiones de Vigilancia dependiente automática – radiodifusión (ADS-B) por medio de 1090ES será incluida como parte de la Iniciativa mundial de seguimiento de vuelos según se acordó recientemente en la reunión plenipotenciaria de la UIT en Corea. La OACI había empezado a trabajar en actualizaciones a la Postura de la OACI desde la última reunión de ACP (FSMP) WG-F (Grupo de Trabajo-Frecuencia), del 6 al 10 de octubre de 2014. El WG-F terminó de esbozar cualquier actualización propuesta en febrero. A partir de ahí, estas actualizaciones serán tratadas por la Comisión de Aeronavegación (ANC) antes de una aprobación final por el Consejo hacia junio de 2015.

3. Acción Sugerida

3.1 Se invita a la Reunión a:

- a) tomar nota de los esfuerzos de los Estados/territorios y la OACI a proteger y asegurar el uso óptimo del espectro aeronáutico;
- b) informar sobre sus expertos de aviación para que asistan con sus respectivos Reguladores de Espectro a la reunión regional CITEL y voten para las propuestas interamericanas relacionadas con la Postura de la OACI; incluyendo la protección de la Banda C y la iniciativa mundial de seguimiento de vuelos;
- c) notificar cualquier avance con respecto a la conclusión MEVA TMG/26/21, párrafo 2.4; y
- d) tomar otras acciones según lo considere necesario.