|  |  |
| --- | --- |
| **Conferencia Mundial de Radiocomunicaciones (CMR-19)Sharm el-Sheikh (Egipto), 28 de octubre – 22 de noviembre de 2019** | **logo_S_** |
|  |  |
|  |  |
| SESIÓN PLENARIA | **Addéndum 10 alDocumento 11-S** |
|  | **13 de septiembre de 2019** |
|  | **Original: inglés/español** |
|  |
| Estados Miembros de la Comisión Interamericana de Telecomunicaciones (CITEL) |
| PROPUESTAS PARA LOS TRABAJOS DE LA CONFERENCIA |
|  |
| Punto 1.10 del orden del día |

1.10 las necesidades de espectro y la posibilidad de adoptar disposiciones reglamentarias para la introducción y utilización del Sistema Mundial de Socorro y Seguridad Aeronáuticos (GADSS) de conformidad con la Resolución **426 (CMR-15)**;

Introducción

Aunque los últimos años en el campo de los viajes aéreos han constituido algunos de los años más seguros de la aviación en cuanto al número de accidentes, la tragedia del vuelo 370 de Malaysia Airlines en marzo de 2014 puso de relieve las mejoras necesarias en el sistema mundial de navegación aérea que requieren atención urgente. Para tratar estas mejoras, la comunidad de la aviación inició un esfuerzo mundial para elaborar el concepto de un sistema mundial de socorro y seguridad de la aeronáuticos (SMSSA).

Como resultado de la evolución esperada en la aplicación de los diversos elementos del SMSSA, pueden ser necesarias ciertas modificaciones en el Reglamento de Radiocomunicaciones para facilitar las necesidades emergentes de la comunidad de la aviación y de los organismos de socorro y seguridad conexos. Este punto del orden del día fue aprobado en la CMR-15, con la suficiente flexibilidad para hacer frente a las posibles modificaciones en el Reglamento de Radiocomunicaciones necesarias para permitir la aplicación del SMSSA, tomando en consideración los servicios existentes que pueden verse afectados como consecuencia de estas posibles modificaciones. Concretamente, la resolución **426 (CMR-15)** invita a la UIT-R a que realice los estudios pertinentes, teniendo en cuenta la información proporcionada por la OACI sobre los requisitos de los componentes terrenales y espaciales del SMSSA.

Antecedentes

OACI ha elaborado un concepto de operaciones (ConOps) para apoyar el futuro desarrollo del SMSSA.

El ConOps[[1]](#footnote-1)1 describe, en particular, las siguientes funciones:

– Seguimiento de aeronaves.

• Normalmente utiliza las tecnologías existentes para ayudar en la identificación y la ubicación oportunas de las aeronaves.

• Proporciona una función automática de generación de informes cada 15 minutos o menos.

• El seguimiento de las aeronaves puede realizarse por varios sistemas diferentes a lo largo de la duración de un vuelo.

– Seguimiento autónomo de situaciones peligrosas.

• Método automatizado que informa sobre la posición a intervalos de un minuto o menos para apoyar las labores de búsqueda y salvamento, desencadenadas por los indicios de que una aeronave se encuentra en una situación peligrosa, que puede provocar un accidente.

• El seguimiento de una situación peligrosa trata de establecer la ubicación del lugar de un accidente potencial en un radio de 6 millas náuticas (11,11 km).

– Localización después del vuelo y recuperación.

• Una combinación de la necesidad inmediata de localizar y rescatar posibles supervivientes después de un accidente aéreo mediante radiobalizas de localización de emergencia y otros métodos con una precisión de menos de 1 milla náutica (<1,85 km), y la recogida oportuna de componentes y datos de la aeronave que ayudarán en la investigación de un accidente.

– Procedimientos y gestión de la información.

• Método de recopilación de datos y notificación de los datos de seguimiento de los vuelos a los equipos de búsqueda y salvamento y a los centros de coordinación de salvamento pertinentes.

El ConOps proporciona las directrices para la elaboración de las normas basadas en el rendimiento de la OACI, que describen los requisitos técnicos y de funcionamiento concretos que deberá reunir una aeronave. El ConOps no establece los sistemas específicos propuestos para contribuir al SMSSA. La OACI pretende utilizar sistemas que operan conforme a las asignaciones existentes de conformidad con las disposiciones del RR, incluida la utilización de radiobalizas de localización de emergencia (llamadas transmisores localizadores de emergencia en la OACI) que funcionan en la banda de frecuencias de 406-406,1 MHz[[2]](#footnote-2)2.

La Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) ha participado activamente en el Grupo de Trabajo 5B de la UIT-R para preparar Informe UIT-R M.2436 y el texto de la RPC. Tanto la OACI y como el Grupo de Trabajo 5B de la UIT-R han llegado a la conclusión de que no se necesitan nuevas asignaciones de espectro para implementar el SMSSA. Los requisitos del SMSSA pueden cumplirse mediante los sistemas existentes que funcionan dentro de las asignaciones de frecuencias aeronáuticas actuales y el espectro de situaciones peligrosas (es decir, 406-406,1 MHz) de conformidad con lo dispuesto en el Artículo **5** del Reglamento de Radiocomunicaciones.

Además, la OACI es de la opinión de que:

1) los sistemas utilizados para satisfacer requisitos de SMSSA no deberían recibir una prioridad adicional más allá de la que el RR concede a los servicios de radiocomunicaciones en virtud de la cual esos sistemas funcionan; y

2) la OACI no apoya las modificaciones reglamentarias que requieran una futura acción de CMR para actualizar o modificar los requisitos de SMSSA y/o los sistemas disponibles para satisfacer requisitos de SMSSA.

El concepto del SMSSA es un «sistema de sistemas» que se compone de distintos equipos que funcionan en distintas bandas de frecuencia, asignadas a los diversos servicios, de forma similar al Sistema Mundial de Socorro y Seguridad Marítimos (SMSSM).

El proyecto de informe de la RPC contiene tres métodos para satisfacer al punto 1.10 del orden del día. Puesto que no se solicitan nuevas atribuciones, ninguno de los métodos incluye modificaciones en el Artículo **5** del Reglamento de Radiocomunicaciones (RR).

En el Método A se proponen modificaciones en el Artículo **30** del RR, así como un nuevo Artículo **34A** del RR para reconocer el SMSSA en el RR. El Método A incluye una disposición en el nuevo Artículo **34A** según la cual los sistemas del SMSSA no deben usarse conforme al número **4.4** del RR.

El Método B propone diversas modificaciones en el Artículo **30** del RR, un nuevo Artículo **34A** diferente y una resolución que exija la elaboración de recomendaciones del UIT-R para enumerar las bandas de frecuencias de los sistemas que contribuyen al SMSSA junto con sus características técnicas y criterios de protección. El Método B también establece que, para las funciones del SMSSA, sólo deben usarse las bandas de frecuencias que ya han sido atribuidas a título primario y por motivos de seguridad.

El Método C no propone ningún cambio.

Discusión

El proyecto de propuesta interamericana en la CITEL (Método A en el proyecto de texto de la RPC) contiene varias propuestas para modificar el Reglamento de Radiocomunicaciones para reconocer el SMSSA como un sistema de comunicaciones de socorro y seguridad en el Capítulo **VII** – Comunicaciones de socorro y seguridad.

El Método A introduce el SMSSA en el Artículo 30, en virtud del Capítulo **VII** y establece un nuevo Artículo **34A**. Este enfoque reglamentario se basa en los artículos existentes para el sistema mundial de socorro y seguridad marítimos (SMSSM). La inclusión de una disposición en el Artículo 30 vincularía los requisitos de rendimiento de los sistemas de radiocomunicaciones del SMSSA – utilizados para funciones tales como seguimiento de aeronaves, seguimiento autónomo de situaciones de socorro y localización y recuperación posteriores a vuelos – a la OACI. Esto hará que los elementos pertinentes del SMSSA se definan en las diferentes normas y prácticas recomendadas de la OACI (SARP) que figuran en los anexos al Convenio sobre Aviación Civil Internacional. El Método A establece un marco reglamentario sencillo para el SMSSA al reconocer el SMSSA en el Reglamento de Radiocomunicaciones de la UIT y mantener los conocimientos sobre las normas de rendimiento en la OACI.

El Método B también propone, en el nuevo Artículo **34A**, que los sistemas que cumplan con los requisitos de rendimiento del SMSSA puedan operar en servicios de radiocomunicaciones primarias «apropiados». También prescribe una resolución de la CMR que limite el SMSSA a las bandas de frecuencias que ya se utilizan para fines de seguridad, y que exija la elaboración de recomendaciones del UIT-R para las bandas de frecuencias, las características técnicas y los criterios de protección para los elementos del SMSSA.

El enfoque del Método B introduce un factor de ambigüedad en el nuevo artículo sobre el SMSSA al sugerir que se pueden usar los servicios de radiocomunicaciones que tienen atribuciones «apropiadas» en el Artículo **5** y que ya se usan para propósitos de seguridad. Dado que el SMSSA es un concepto de «sistema de sistemas», probablemente estaría formado por una combinación de sistemas terrenales y satelitales para lograr su funcionalidad. Por ejemplo, los transpondedores de localizadores de emergencia (ELT) y las radiobalizas de localización de siniestros (EPIRB), actualmente utilizados por las comunidades marítima y aeronáutica, operan en atribuciones de servicio móvil por satélite. Estos tipos de sistemas pueden ser un elemento del SMSSA en el futuro para alertas de socorro, aunque no funcionan en las bandas de frecuencias tradicionales utilizadas para fines de seguridad.

Además, el requisito previsto en el Método B de establecer recomendaciones del UIT-R sobre los elementos del SMSSA duplicaría el trabajo de la OACI para normalizar los sistemas aeronáuticos en su documentación sobre normas y prácticas recomendadas (SARPS). La relación de colaboración entre la OACI y el UIT-R elimina la necesidad de este tipo de duplicación.

Para resumir, el Método A cumple con el punto 1.10 del orden del día al introducir el SMSSA en el Reglamento de Radiocomunicaciones como un sistema de socorro y seguridad en el capítulo VII.

NOC IAP/11A10/1

ARTÍCULO 5

Atribuciones de frecuencia

**Motivos**: No hay ningún requisito para nuevas asignaciones de espectro para el SMSSA.

ARTÍCULO 30

Disposiciones generales

Sección I – Introducción

MOD IAP/11A10/2#50337

30.1 § 1 Los números **30.4**-**30.13** y los Artículos **31**, **32**, **33** y **34** de este Capítulo contienen las disposiciones para el funcionamiento del Sistema Mundial de Socorro y Seguridad Marítimos (SMSSM) cuyos requisitos funcionales, elementos de sistema y equipos que se han de llevar a bordo se definen en el Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS), 1974, modificado. Estos números y artículos contienen asimismo disposiciones para el inicio de comunicaciones de socorro, urgencia y seguridad por radiotelefonía en la frecuencia 156,8 MHz (canal 16 de ondas métricas).     (CMR‑19)

**Motivos**: Identifica los artículos y números específicos asociados con el SMSSM, para permitir un artículo adicional y números para tratar del SMSSA como parte del Capítulo VII.

ADD IAP/11A10/3#50338

30.1A El Artículo **34A** del presente Capítulo contiene disposiciones relativas al sistema mundial de socorro y seguridad aeronáuticos (SMSSA), cuyos requisitos funcionales figuran en los anexos al Convenio sobre Aviación Civil Internacional, en su forma enmendada.     (CMR‑19)

**Motivos**: Incluye el SMSSA como parte del Capítulo VII – Comunicaciones de socorro y seguridad.

ADD IAP/11A10/4#50339

ARTÍCULO 34A

Sistema mundial de socorro y seguridad aeronáuticos

**Motivos**: Inicia un nuevo artículo para establecer el marco reglamentario para el SMSSA.

ADD IAP/11A10/5#50340

34A.1 El sistema mundial de socorro y seguridad aeronáuticos (SMSSA) determina los requisitos de calidad de funcionamiento de los sistemas de radiocomunicaciones utilizados para funciones tales como el seguimiento de aeronaves, el seguimiento de socorro autónomo y la localización y recuperación posteriores al vuelo.     (CMR‑19)

**Motivos**: Se refiere a los tipos de funciones que puede ofrecer el SMSSA.

ADD IAP/11A10/6#50341

34A.2 Los sistemas que contribuyen al SMSSA utilizarán el tipo de servicio(s) de radiocomunicaciones u otros en función de los requisitos de la función del SMSSA de que se trate. Los sistemas de radiocomunicaciones que contribuyen al SMSSA tienen que funcionar con arreglo a lo dispuesto en el RR, pero estos sistemas no se explotarán conforme a lo dispuesto en el número **4.4**. Además, la utilización de un determinado sistema que contribuye a la SMSSA no establecerá ninguna prioridad o protección adicional en el Reglamento de Radiocomunicaciones para el servicio de radiocomunicaciones bajo el cual opera ese sistema.     (CMR‑19)

**Motivos**: Los servicios de radiocomunicaciones que deberán utilizar los sistemas que contribuyen al SMSSA deberían funcionar de conformidad con la tabla de asignaciones de frecuencias.

SUP IAP/11A10/7#50342

RESOLUCIÓN 426 (CMR-15)

Estudio de las necesidades de espectro y de las disposiciones reglamentarias para la introducción y utilización del sistema mundial
de socorro y seguridad aeronáuticos

**Motivos**: La Resolución **426** (CMR-15) ya no es necesaria.

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

1. 1 Versión 6.0. En 2017 la Comisión de Navegación Aérea de la OACI acordó utilizar la versión 6.0 para orientar la elaboración de normas basadas en el rendimiento de la OACI a fin de apoyar la aplicación del ConOps. [↑](#footnote-ref-1)
2. 2 La banda de frecuencias de 406-406,1 MHz ya está identificada para la utilización de radiobalizas de localización de emergencia en las disposiciones del número **5.266** del RR. [↑](#footnote-ref-2)