

AIS-ESPAÑA

Dirección AFTN: LEANZXTA

Teléfono: +34 913 213 363

E-mail: ais@enaire.es

Web: www.enaire.es

ENAIRE

DIVISIÓN DE INFORMACIÓN AERONÁUTICA

c/ Campezo, 1. EDIFICIO 2

Kudos Innovation Campus Las Mercedes

28022 Madrid (ESPAÑA)

14/26

03-SEP-26

IMPLANTACIÓN DEL CONCEPTO COMUNICACIONES Y VIGILANCIA BASADAS EN LA PERFORMANCE (PBCS) EN LA FIR/UIR CANARIAS

1. PROPÓSITO

Informar a los usuarios del espacio aéreo sobre la implantación progresiva del concepto *Comunicaciones y Vigilancia Basadas en la Performance* (PBCS) en la FIR/UIR CANARIAS.

2. CONCEPTO PBCS

El concepto PBCS, definido por la OACI en el Documento 9869, establece requisitos de performance para las comunicaciones (RCP - performance de comunicación requerida), la vigilancia (RSP - performance de vigilancia requerida) y la navegación (RNP - especificación para performance de navegación requerida), que permiten la reducción de separaciones, especialmente en regiones oceánicas.

3. TECNOLOGÍAS EMPLEADAS

En la FIR/UIR CANARIAS, Canarias ACC presta servicios de tránsito aéreo (ATS), siendo especialmente relevante el sector Oceánico de la FIR/UIR CANARIAS, que concentra el tráfico entre Europa y Sudamérica, donde se prestan los siguientes servicios de comunicaciones y vigilancia:

- Servicio de comunicaciones por voz, sobre VHF o HF, y mediante enlace de datos controlador-piloto (CPDLC FANS 1/A), sobre VHF (VDL), satélite (Inmarsat e Iridium) o HF (HFDL).
- Servicio de vigilancia dependiente automática por contrato (ADS-C FANS 1/A) a través de los mismos medios de comunicación que el CPDLC FANS 1/A.

(*) CPDLC y ADS-C FANS 1/A sobre HF no cumplen con las performances RCP 240 y RSP 180.

4. REQUISITOS

Para operar de conformidad con el concepto PBCS, el sistema ATM, los sistemas de enlace de datos, los sistemas de a bordo y los operadores deben cumplir de forma continua los requisitos funcionales, de seguridad y de rendimiento establecidos en las especificaciones de los sistemas de comunicaciones

y vigilancia, tal como se establece en el Documento 9869 de OACI – Manual PBCS.

Los requisitos de performance se definen en términos de **RCP** (performance de comunicación requerida) y **RSP** (performance de vigilancia requerida), indicando los niveles de fiabilidad, disponibilidad, latencia e integridad de las comunicaciones y la vigilancia.

Los requisitos de navegación se definen en términos de **RNP** (especificación para performance de navegación requerida), indicando el nivel de exactitud, integridad, continuidad y funcionalidad de los sistemas de navegación.

En la FIR/UIR Canarias serán elegibles para la aplicación de separaciones PBCS las aeronaves con equipamiento y capacidades CPDLC FANS 1/A RCP 240, ADS-C FANS 1/A RSP 180 y capacidad PBN RNAV 10 (RNP 10) y/o RNP 4.

Para la adecuada elegibilidad de las aeronaves, se destaca la importancia de la **correcta cumplimentación del plan de vuelo (FPL)** por parte de las compañías aéreas y los despachadores de vuelo, de acuerdo con lo establecido en ENR 1.10 y en esta AIC.

Los operadores deberán incluir en las **casillas 10 y 18 del plan de vuelo** las anotaciones que indiquen que el equipamiento y las capacidades para las operaciones PBCS están disponibles. A tal efecto deberán:

a) Incluir en la casilla **10a** (equipos y capacidades de radiocomunicación, navegación y ayuda a la aproximación) del plan de vuelo:

“**J5**” para indicar el equipo y capacidad CPDLC FANS 1/A SATCOM (INMARSAT).

- “**J7**” para indicar el equipo y capacidad CPDLC FANS 1/A SATCOM (Iridium).
- “**P2**” para indicar la capacidad CPDLC RCP 240.
- “**R**” para indicar la aprobación PBN (navegación basada en la performance) cuyos niveles de navegación que puedan alcanzarse se especificarán en la casilla 18 después del indicador PBN/. (Véase letra c) más abajo).

b) Incluir en la **casilla 10b** (equipos y capacidades de vigilancia):

- “**D1**” para indicar equipamiento ADS-C con capacidades FANS 1/A.

c) Incluir en la **casilla 18** (otros datos):

- “**PBN/A1**” para indicar capacidad RNAV 10 (RNP 10).
- “**PBN/L1**” para indicar capacidad RNP 4.
- “**SUR/RSP180**” para indicar la especificación de performance requerida de vigilancia RSP 180.

Asimismo, se informa de que las aeronaves que operen con capacidad PBCS participarán en el programa de monitorización PBCS, gestionado por la Agencia SATMA (Agencia de Monitorización del Atlántico Sur), dependiente de la OACI.

5. BENEFICIOS

La implantación del concepto PBCS permitirá:

- la reducción de separaciones mínimas horizontales y el futuro aumento de capacidad en el sector Oceánico de la FIR/UIR CANARIAS;
- una mayor eficiencia y flexibilidad en la gestión del tránsito;
- la optimización de rutas y niveles de vuelo;
- la reducción de consumo de combustible, emisiones y costes;
- el mantenimiento de elevados niveles de seguridad operacional.

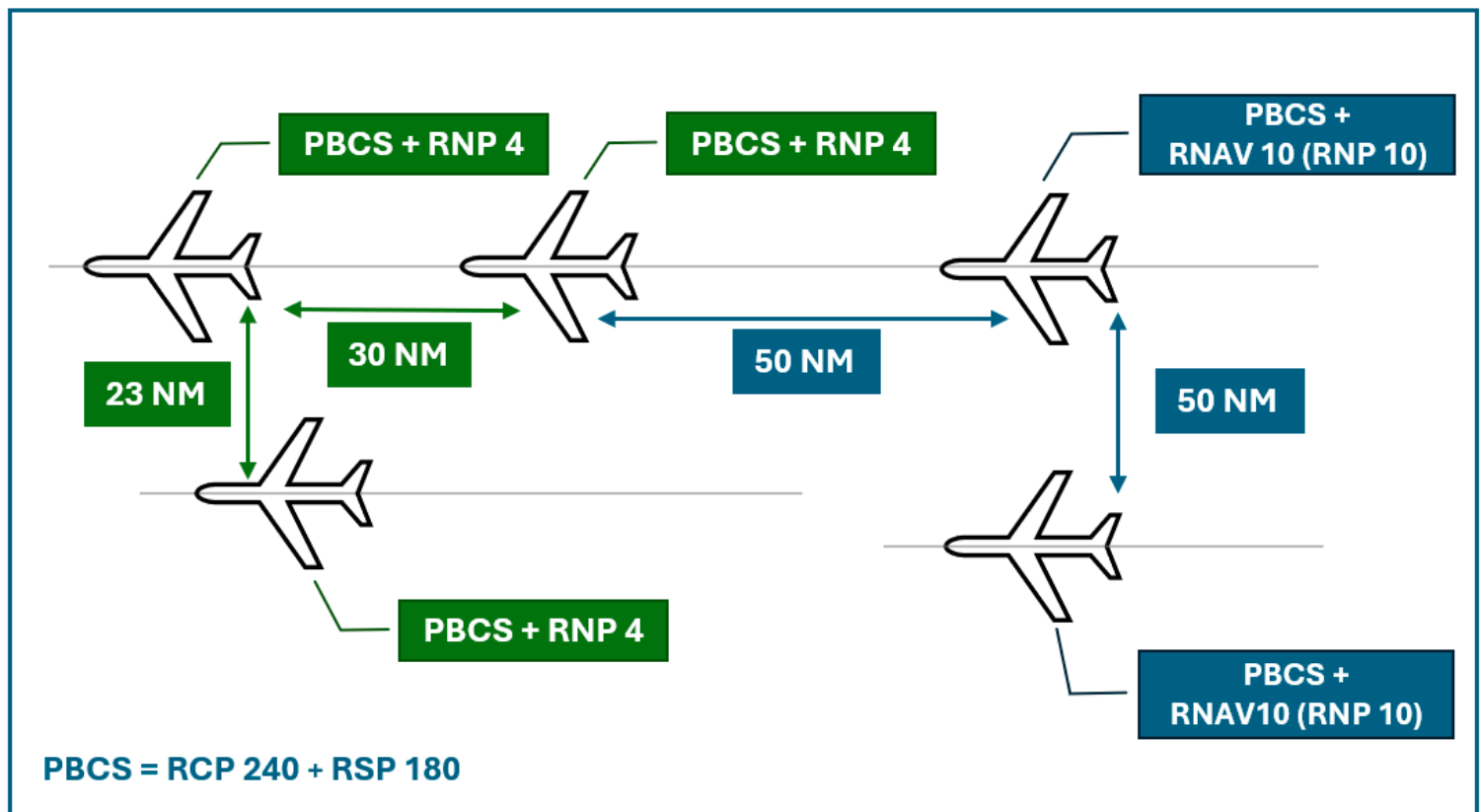
6. MÍNIMAS DE SEPARACIÓN HORIZONTAL

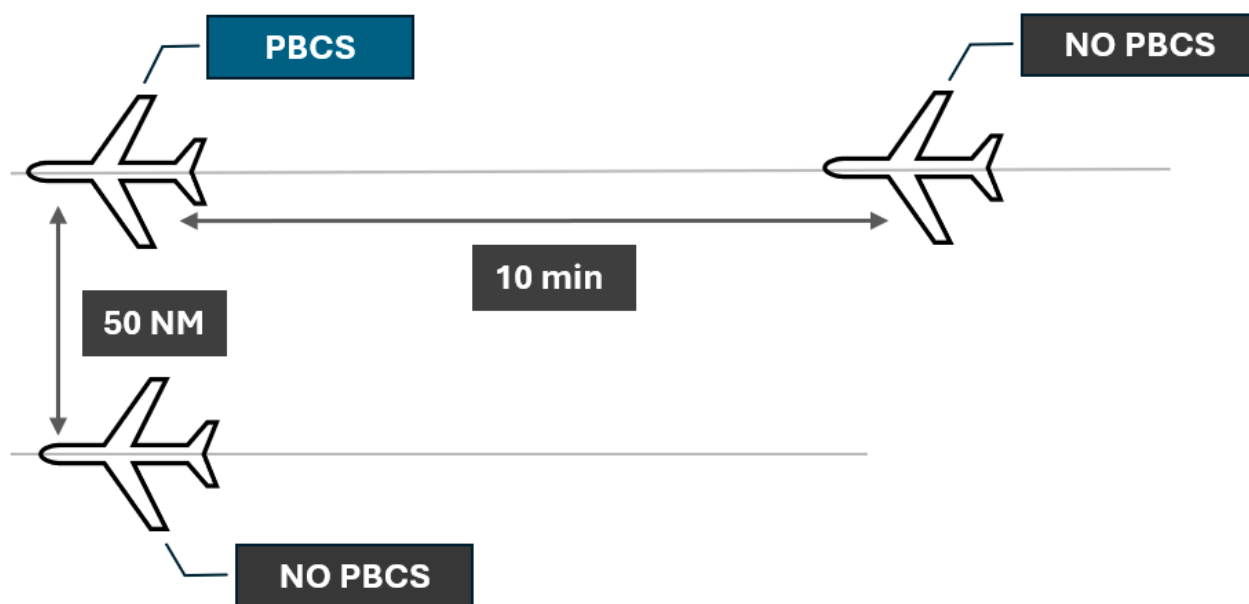
Las mínimas de separación horizontal aplicables en la FIR/UIR CANARIAS serán las siguientes¹:

- Ambas aeronaves PBCS² y RNP 4. Separación: **30 NM longitudinal y 23 NM lateral**.
- Ambas aeronaves PBCS², una de ellas RNAV 10 (RNP 10) o RNP 4 y la otra RNAV 10 (RNP10). Separación: 50 NM longitudinal y 50 NM lateral.
- Al menos una aeronave no PBCS². Separación: 10 minutos longitudinal y 50 NM lateral.

¹Hasta el 15 de abril de 2027 se aplicará una separación mínima de 50 NM longitudinal y lateral entre las aeronaves que transiten por el corredor EUR/SAM en sentido sur.

² aeronaves con capacidad RCP 240 Y RSP 180.





PBCS = RCP 240 + RSP 180

FECHAS	CAPACIDAD PBN / PBCS				MINIMA HORIZONTAL SEPARACION	
	ACFT 1		ACFT 2		SEP LONG	SEP LAT
	PBN	PBCS	PBN	PBCS		
ANTES DE 26 NOV 2026	CUALQUIERA	NO APLICA	CUALQUIERA	NO APLICA	10 min	50 NM
A PARTIR DE 26 NOV 2026	CUALQUIERA	NO PBCS	CUALQUIERA	CUALQUIERA	10 min	50 NM
	RNAV 10 (RNP 10)	RCP 240 y RSP 180	RNAV 10 (RNP 10) o RNP 4	RCP 240 y RSP 180	50 NM	50 NM
	RNP 4	RCP 240 y RSP 180	RNP 4	RCP 240 y RSP 180	30 NM	23 NM

Tabla 1 - Mínima separación horizontal aplicable según capacidad PBN y PBCS.