



OACI

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

NOTA DE INFORMACIÓN

NACC/WG/8 — NI/03  
17/08/23

**Octava Reunión del Grupo de Trabajo de Norteamérica, Centroamérica y Caribe (NACC/WG/8)**  
Ciudad de México, México, 29 de agosto al 1 de septiembre 2023

**Cuestión 3 del  
Orden del Día:**

**Seguimiento del Plan de Acción 2022-2023 del NACC/WG**

**3.6 Avances del NACC/WG en las operaciones: AO, Gestión de Tránsito Aéreo (ATM), Búsqueda y Salvamento (SAR), ATFM y Aeródromos y Ayudas Terrestres (AGA)**

**PLAN DE APLICACIÓN POR LA FAA DE LA NORMA DE SEPARACIÓN LATERAL DE 23 MN**

(Presentada por Estados Unidos)

**RESUMEN EJECUTIVO**

La introducción de la norma de separación lateral de 23 NM en las Áreas de Control Oceánico (OCA) de la FAA logrará la armonización con los Estados que prestan servicios de tránsito aéreo en los que la norma de separación lateral de 23 NM se aplica o se aplicará en una FIR adyacente, al efectuar un traspaso eficiente y en tránsito de aeronaves entre centros de control de tránsito aéreo adyacentes.

<i>Objetivos Estratégicos:</i>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Seguridad Operacional</li><li>• Capacidad y eficiencia de la navegación aérea</li><li>• Desarrollo económico del transporte aéreo</li><li>• Protección del medio ambiente</li></ul>
<i>Referencias:</i>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Doc 4444 de la OACI, Procedimientos para los servicios de navegación - Gestión del tránsito aéreo (PANS-ATM)</li></ul>

**1. Introducción**

1.1 En noviembre de 2016, la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) publicó la decimosexta edición del Doc 4444 de la OACI, Procedimientos para los servicios de navegación - Gestión del tránsito aéreo (PANS-ATM). Las enmiendas incluían la adición de la norma de separación lateral de 23 NM basada en el rendimiento. El beneficio para la seguridad operacional "permite a los Estados garantizar que la aplicación segura de las operaciones de gestión del tránsito aéreo (ATM) basadas en el rendimiento de las comunicaciones y/o la vigilancia a los operadores elegibles y que el incumplimiento se detecte y corrija de manera oportuna" (carta de Estado de la OACI AN 11/1.3.29-16/12, 8 de abril de 2016).

1.2 Se aplicará una norma de separación lateral de 23 NM en o por encima del suelo del espacio aéreo controlado por la FAA en las tres OCA/FIR oceánicas, excluido el Ártico.

1.3 En el espacio aéreo oceánico de EE.UU., las normas de separación basadas en el rendimiento se habilitan utilizando el sistema de Tecnologías Avanzadas y Procedimientos Oceánicos (ATOP), un sistema de procesamiento de datos de vuelo actualizable utilizado por la FAA para apoyar el control del tránsito aéreo oceánico.

## 2. Discusión

2.1 El concepto PBCS caracteriza la capacidad de comunicación y vigilancia, mediante especificaciones de performance de comunicación requerido (RCP) y performance de vigilancia requerido (RSP) asociado con la aplicación de normas de separación lateral y longitudinal reducida.

2.2 Los estándares de separación basados en el rendimiento, incluyendo 23 NM lateral, sólo se autorizarán para aeronaves turborreactores que estén certificadas y aprobadas para Separación Vertical Mínima Reducida (RVSM); Performance de Navegación Requerido (RNP) relevante; Vigilancia Dependiente Automática-Contrato (ADS-C) las aprobaciones RSP y RCP apropiadas; y Comunicación de Enlace de Datos Controlador Piloto (CPDLC). Las aeronaves no autorizadas para RCP240 y RSP180, y las que no se comunican con ADS-C y CPDLC seguirán pudiendo volar dentro de las OCA. La norma de separación lateral de 23 NM no se aplicará entre pares de dichas aeronaves ni entre pares en los que sólo una aeronave esté aprobada para la aplicación de la norma de 23 NM.

2.3 Los códigos apropiados para la certificación PBCS en el plan de vuelo de la OACI informan al sistema de automatización oceánica de la FAA, ATOP, de que una aeronave está aprobada y es elegible para la aplicación de la norma de separación lateral de 23 NM.

2.4 Como se especifica en el Doc 4444 de la OACI, para una separación mínima entre pistas de 23 NM, se prescribe un rendimiento de navegación de RNP4 o RNP2. El sistema de comunicación deberá cumplir la norma RCP240 y el sistema de vigilancia deberá cumplir la norma RSP180.

2.5 El sistema ATOP sólo permitirá a los controladores aplicar una separación reducida a las aeronaves que estén registradas e indiquen el equipamiento adecuado en su plan de vuelo. El sistema ATOP de Nueva York rechazará un intento de conexión si el plan de vuelo OACI no contiene al menos uno de los códigos J que indican la capacidad de comunicaciones por satélite (SATCOM) (J5 o J7).

2.6 Para poder aplicar la norma de separación lateral de 23 NM, el último informe de posición ADS recibido para el vuelo debe contener una figura de mérito (FOM) que cumpla o supere el umbral mínimo RNP4 adaptado.

2.7 Debe tenerse en cuenta lo siguiente en relación con la aplicación de la norma lateral de 23 NM:

- a) Los proveedores de servicios de tránsito aéreo adyacentes no tendrán que realizar ningún cambio como consecuencia de esta aplicación.
- b) Las aeronaves que operen en el espacio aéreo adyacente a los OCA oceánicos de la FAA no tendrán que realizar ningún cambio como consecuencia de esta aplicación.

2.8 La implementación de la separación lateral de 23 NM estará disponible tras la última actualización de ATOP, cuya publicación está prevista para octubre de 2023.