



NOTA DE INFORMACIÓN

RASG-PA ESC/39 — NI/07
15/05/24

Trigésimo Novena Reunión del Comité Directivo Ejecutivo del Grupo Regional de Seguridad Operacional de la Aviación – Pan América (ESC/39)
Ciudad de México, 29 y 30 de mayo de 2024

Asunto 2: Proceso de gestión de la seguridad operacional del RASG-PA

ENMIENDA 49 DEL ANEXO 6 PARTE I RELATIVA A FDAP

(Presentado por: Secretaría)

RESUMEN EJECUTIVO	
Esta Nota presenta información relativa a la Enmienda 49 del Anexo 6 Parte I relativa a los programas de análisis de datos de vuelo (FDAP), que nacieron de una iniciativa del RASG-PA.	
Action:	Se invita a la Reunión a tomar nota de la información proporcionada en esta nota de información.
Objetivo Estratégico:	<ul style="list-style-type: none">• Safety
Referencias:	

1. Introducción

1.1 En 2017 el RASG-PA realizó un estudio para determinar el costo-beneficio de proponer una enmienda al Anexo 6 Parte I, para reducir el peso mínimo de las aeronaves a partir de cuál se requiera el establecimiento de un Programa de Análisis de datos de vuelo (FDAP) como parte del Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional de los explotadores de servicios aéreos.

1.2 En análisis al que se refiere el párrafo anterior puede accederse a través del siguiente enlace:

<https://www.icao.int/RASGPA/RASGPADocuments/FDAP%20Cost%20Benefit%20Analysis%202017.pdf>

1.3 Dicho análisis fue presentado por el RASG-PA a la Comisión de Navegación Aérea (ANC) de la OACI para su consideración por parte de comités técnicos del Panel de Operaciones, para que se considere su incorporación al Anexo 6 Parte I.

1.4 La Comisión de Navegación Aérea trató el tema a través de diversos organismos técnicos. El avance de este tratamiento ha sido notificado periódicamente por la Secretaría en las reuniones Plenarias de las reuniones del ESC.

1.5 Finalmente, en la quinta sesión de su 231º período de sesiones, celebrada el 18 de marzo de 2024, el Consejo adoptó la Enmienda 49 de las Normas y métodos recomendados internacionales, Operación de aeronaves — Transporte aéreo comercial internacional — Aviones (Anexo 6, Parte I, al Convenio sobre Aviación Civil Internacional), que incluye las recomendaciones de la séptima reunión del

Grupo Experto en Operaciones de Vuelo (FLTOPSP/7) relativas a programas de análisis de datos de vuelo (FDAP), que emanan del estudio conducido por el RASG-PA.

1.6 Los detalles de la enmienda figuran en la Carta a los Estados AN 11/1.3.36-24/34 de 18 de abril de 2024, cuya copia se adjunta en calidad de **Apéndice** a esta Nota Informativa.



International
Civil Aviation
Organization

Organisation
de l'aviation civile
internationale

Organización
de Aviación Civil
Internacional

Международная
организация
гражданской
авиации

منظمة الطيران
المدني الدولي

国际民用
航空组织

Tel.: +1 514-315-2449

Ref.: AN 11/1.3.36-24/34

18 de abril de 2024

Asunto: Adopción de la Enmienda 49 del Anexo 6, Parte I

Tramitación: a) notificar toda desaprobación antes del 22 de julio de 2024; b) notificar el cumplimiento y toda diferencia antes del 28 de octubre de 2024; y c) considerar el uso del sistema de notificación electrónica de diferencias (EFOD) para notificar las diferencias y el cumplimiento

Señora/Señor:

1. Tengo el honor de comunicarle que, en la quinta sesión de su 231º período de sesiones, celebrada el 18 de marzo de 2024, el Consejo adoptó la Enmienda 49 de las *Normas y métodos recomendados internacionales, Operación de aeronaves — Transporte aéreo comercial internacional — Aviones* (Anexo 6, Parte I, al Convenio sobre Aviación Civil Internacional). Los textos de la enmienda y la resolución de adopción aparecen adjuntos a la versión electrónica de la presente comunicación en el sitio web ICAO-NET (<http://portal.icao.int>), donde podrá acceder a todos los demás documentos pertinentes.

2. Al adoptar la enmienda, el Consejo fijó el 22 de julio de 2024 como fecha en que surtirá efecto, salvo en lo que se refiere a aquellas partes respecto de las cuales la mayoría de los Estados contratantes hiciera constar su desaprobación antes de dicha fecha. Además, el Consejo resolvió que la Enmienda 49, en la medida en que surta efecto, sea aplicable a partir del 28 de noviembre de 2024.

3. La Enmienda 49 se deriva de:

- a) las recomendaciones de la séptima reunión del Grupo Experto en Operaciones de Vuelo (FLTOPSP/7) relativas a programas de análisis de datos de vuelo (FDAP); y
- b) las recomendaciones de la cuarta reunión del Grupo Experto en Requisitos y Eficiencia de la Gestión del Tránsito Aéreo (ATMRPP/4) sobre la implementación inicial de los servicios de información de vuelo y flujo para el entorno cooperativo (FF-ICE).

4. La enmienda relativa a FDAP tiene por objeto aumentar la seguridad operacional estableciendo un umbral más bajo para el requisito de disponer de un programa de análisis de datos de vuelo. Se ha determinado que el umbral más bajo revisado, seleccionado tras un amplio análisis de datos de accidentes, abarca la mayoría de los aviones comerciales de gran porte (con una masa superior a 5 700 kg) para transporte de personas actualmente en uso. La enmienda relativa a la implementación inicial de los servicios FF-ICE es una enmienda consiguiente que introduce nuevas definiciones actualizadas de plan de vuelo y aclara las referencias a los planes de vuelo en las partes pertinentes del Anexo.

5. Los temas se especifican en la enmienda del preámbulo del Anexo 6, Parte I, que se reproduce en el adjunto A.

6. De conformidad con la resolución de adopción, me permito solicitarle que me comunique:

- a) antes del 22 de julio de 2024, si su Gobierno desea hacer constar su desaprobación respecto a alguna parte de las enmiendas adoptadas de las normas y métodos recomendados (SARPS) incluidas en la Enmienda 49, utilizando el formulario que figura como adjunto B a la presente. Solo es necesario hacer constar la desaprobación y, si no hay respuesta, se dará por supuesto que no se desaprueba la enmienda;
- b) antes del 28 de octubre de 2024, utilizando el sistema de notificación electrónica de diferencias (EFOD) o el formulario que figura como adjunto C:
 - 1) las diferencias que puedan existir al 28 de noviembre de 2024 entre los reglamentos o métodos nacionales de su Gobierno y la totalidad de las disposiciones del Anexo 6, Parte I, modificadas por todas las enmiendas anteriores y por la Enmienda 49 y, posteriormente, cualquier otra diferencia que pueda surgir; y
 - 2) la fecha o fechas en las cuales su Gobierno habrá dado cumplimiento a la totalidad de las disposiciones del Anexo 6, Parte I, modificadas por todas las enmiendas anteriores y por la Enmienda 49.

7. Respecto a lo que se solicita en el párrafo 6 a), cabe señalar que la notificación de desaprobación respecto a la Enmienda 49 o cualquiera de sus partes con arreglo al artículo 90 del Convenio no constituye notificación de diferencias en virtud de su artículo 38. Para cumplir esta última disposición, si existen diferencias, es necesario presentar una declaración por separado, como se solicita en el párrafo 6 b) 1). A este respecto, se recuerda que las normas internacionales de los Anexos tienen carácter vinculante condicional en la medida en que el Estado o Estados en cuestión no hayan notificado diferencias en virtud del Artículo 38 del Convenio.

8. En relación con lo solicitado en el párrafo 6 b) precedente, cabe señalar también que la Asamblea de la OACI, en su 39º período de sesiones (27 de septiembre – 6 de octubre de 2016), resolvió que debía alentarse a los Estados miembros a que utilicen el sistema EFOD para notificar las diferencias (véase la resolución A39-22). Actualmente, el sistema EFOD se encuentra en el sitio web de acceso restringido (<http://www.icao.int/usoap>) del Programa Universal de Auditoría de la Vigilancia de la Seguridad Operacional (USOAP), al cual tienen acceso todos los Estados miembros. Se le invita a que considere su utilización para la notificación de cumplimiento y diferencias.

9. En la nota sobre la notificación de diferencias (adjunto D) se proporciona orientación sobre la determinación y notificación de diferencias. Puede evitarse reiterar detalladamente las diferencias ya notificadas, en caso de que continúen estando en vigor, declarando que siguen siendo válidas.

10. Le agradecería que también transmita copia de las notificaciones mencionadas en el párrafo 6 b) a la oficina regional de la OACI acreditada ante su Gobierno.

11. En la quinta sesión de su 204º período de sesiones, el Consejo pidió que, cuando se comunique a los Estados la adopción de enmiendas de Anexos, se les proporcione información sobre la aplicación y los textos de orientación disponibles, así como una evaluación de sus repercusiones. Los correspondientes textos se presentan, a título informativo, en los adjuntos E y F, respectivamente. Asimismo, el adjunto G contiene para su información una reseña del proceso de aprobación de la Enmienda 49 del Anexo 6, Parte I.

12. Tan pronto como sea posible después de que haya surtido efecto la Enmienda 49, el 28 de noviembre de 2024, le remitiremos las páginas sustitutivas correspondientes.

Le ruego acepte el testimonio de mi mayor consideración y aprecio.

for Juan Carlos Salazar
Secretario General

Adjuntos:

- A — Enmienda del Preámbulo del Anexo 6, Parte I
- B — Formulario de notificación de desaprobación total o parcial de la Enmienda 49 del Anexo 6, Parte I
- C — Formulario de notificación de cumplimiento o diferencias con respecto al Anexo 6, Parte I
- D — Nota sobre la notificación de diferencias
- E — Lista de tareas para la aplicación y reseña de los textos de orientación relacionados con la Enmienda 49 del Anexo 6, Parte I
- F — Evaluación de las repercusiones de la Enmienda 49 del Anexo 6, Parte I
- G — Reseña del proceso de aprobación de la Enmienda 49 del Anexo 6, Parte I

ADJUNTO A a la comunicación AN 11/1.3.36-24/34

ENMIENDA DEL PREÁMBULO DEL ANEXO 6, PARTE I

Añádase lo siguiente al final de la tabla A:

<i>Enmienda</i>	<i>Origen</i>	<i>Temas</i>	<i>Adoptada Surtió efecto Aplicable</i>
48	Séptima reunión del Grupo Experto en Operaciones de Vuelo (FLTOPSP/7) y cuarta reunión del Grupo Experto en Requisitos y Eficiencia de la Gestión del Tránsito Aéreo (ATMRPP/4).	a) programas de análisis de datos de vuelo (FDAP); y b) definiciones relativas a los planes de vuelo y a la implementación inicial de los servicios de información de vuelo y flujo para el entorno cooperativo (FF-ICE).	18 de marzo de 2024 22 de julio de 2024 28 de noviembre de 2024

ADJUNTO B a la comunicación AN 11/1.3.36-24/34

**NOTIFICACIÓN DE DESAPROBACIÓN TOTAL O PARCIAL
DE LA ENMIENDA 49 DEL ANEXO 6, PARTE I**

Al: Secretario General
Organización de Aviación Civil Internacional
999 Robert-Bourassa Boulevard
Montreal, Quebec
CANADÁ H3C 5H7

(Estado) _____ por la presente desea desaprobar las partes siguientes de la Enmienda 49 del Anexo 6, Parte I:

Firma _____

Fecha _____

NOTAS

- 1) Si desea desaprobar la Enmienda 49 del Anexo 6, Parte I, en su totalidad o en parte, rogamos que envíe esta notificación de desaprobación de modo que llegue a la sede de la OACI el 22 de julio de 2024 a más tardar. Si no se hubiera recibido para esa fecha, se supondrá que no desaprueba la enmienda. **Si aprueba todas las partes de la Enmienda 49, no es necesario devolver este aviso de desaprobación.**
- 2) Esta notificación no debería considerarse como notificación de cumplimiento o diferencias con respecto al Anexo 6, Parte I, para lo cual es preciso enviar notificación por separado. (Véase el adjunto C).
- 3) Utilícense hojas adicionales en caso necesario.

**NOTIFICACIÓN DE CUMPLIMIENTO O DIFERENCIAS RESPECTO
AL ANEXO 6, PARTE I
(comprendidas todas las enmiendas hasta la núm. 49 inclusive)**

Al: Secretario General
Organización de Aviación Civil Internacional
999 Robert-Bourassa Boulevard
Montréal, Quebec
CANADA H3C 5H7

1. No existirá diferencia alguna, al _____, entre los reglamentos o métodos nacionales de (**Estado**) _____ y las disposiciones del Anexo 6, Parte I, comprendidas todas las enmiendas hasta la núm. 49 inclusive.

2. Existirán las diferencias siguientes, al _____, entre los reglamentos o métodos de (**Estado**) _____ y las disposiciones del Anexo 6, Parte I, incluida la Enmienda 49 [véase la nota 2) a continuación].

- | | | |
|--|--|--|
| a) Disposición del Anexo
(Indíquense los párrafos exactamente) | b) Detalles de la diferencia
(Describase la diferencia con claridad y concisión) | c) Observaciones
(Indíquense los motivos de la diferencia) |
|--|--|--|

(Utilícense hojas adicionales en caso necesario)

3. En las fechas que se indican más abajo, (**Estado**)_____ habrá cumplido con las disposiciones del Anexo 6, Parte I, comprendidas todas las enmiendas hasta la núm. 49 inclusive, respecto a las cuales se han notificado diferencias en el párrafo 2.

- | | | |
|--|-----------------|-----------------------|
| a) Disposición del Anexo
(Indíquense los párrafos exactamente) | b) Fecha | c) Comentarios |
|--|-----------------|-----------------------|

Firma _____

Fecha _____

NOTAS

- 1) Si el párrafo 1 fuera aplicable a su Estado, sírvase completarlo y devolver este formulario a la sede de la OACI. Si el párrafo 2 fuera aplicable en su caso, sírvase completar los párrafos 2 y 3 y devolver este formulario a la sede de la OACI.
- 2) Puede evitarse reiterar en detalle las diferencias anteriormente notificadas, en caso de que continúen vigentes, declarando que siguen siendo válidas.
- 3) En la nota sobre la notificación de diferencias y en el *Manual sobre la notificación y publicación de diferencias* (Doc 10055) se proporciona orientación sobre la notificación de diferencias.
- 4) Rogamos enviar una copia de la presente notificación a la Oficina Regional de la OACI acreditada ante su Gobierno.

(Utilícense hojas adicionales en caso necesario)

NOTA SOBRE LA NOTIFICACIÓN DE DIFERENCIAS

(Preparada y publicada de acuerdo con las instrucciones del Consejo)

1. *Introducción*

1.1 El artículo 38 del *Convenio sobre Aviación Civil Internacional* (“el Convenio”) prescribe que un Estado contratante notifique a la OACI cuando no cumple con una norma en todos sus aspectos, cuando no concuerda totalmente sus reglamentaciones o métodos con alguna norma, o cuando adopta reglamentaciones o métodos que difieren en algún aspecto particular de lo establecido por la norma.

1.2 La Asamblea y el Consejo, al examinar las notificaciones de diferencias que se han recibido de los Estados contratantes en cumplimiento del artículo 38 del Convenio, han observado repetidamente que la oportunidad y vigencia de tales notificaciones no son enteramente satisfactorias. Por consiguiente, se publica esta nota con el fin de reiterar el principal objetivo del Artículo 38 del Convenio y facilitar la determinación y notificación de diferencias.

1.3 El principal objeto de la notificación de diferencias es fomentar la seguridad operacional, regularidad y eficiencia de la navegación aérea, asegurándose de que los organismos gubernamentales y demás entidades interesadas en la aviación civil internacional, incluidos los explotadores y otros proveedores de servicios, estén informados sobre la reglamentación y las disposiciones nacionales en la medida en que difieran de las prescritas en las normas contenidas en los Anexos al Convenio.

1.4 Por consiguiente, se solicita a los Estados contratantes que presten particular atención a la notificación de diferencias respecto a las normas de todos los Anexos, como se describe en el párrafo 4 b) 1) de la resolución de adopción.

1.5 Aunque en virtud del artículo 38 del Convenio no es necesario notificar las diferencias respecto a los métodos recomendados, la Asamblea ha instado a los Estados contratantes a que también hagan extensivas las consideraciones antedichas a los métodos recomendados contenidos en los Anexos al Convenio.

2. *Notificación de diferencias respecto a las normas y métodos recomendados (SARPS)*

2.1 La orientación a los Estados contratantes en cuanto a la notificación de diferencias respecto a las normas y métodos recomendados (SARPS), solamente puede darse en términos muy generales. Además, se recuerda a los Estados contratantes que el cumplimiento de los SARPS generalmente va más allá de la publicación de reglamentos nacionales y requiere el establecimiento de arreglos prácticos para la aplicación, tal como el suministro de instalaciones, personal y equipo, así como mecanismos de aplicación eficaces. Los Estados contratantes deberían tener esos elementos en cuenta al determinar su cumplimiento y diferencias. Las categorías de diferencias que figuran a continuación se proporcionan a título de guía para determinar si existe una diferencia que debe notificarse:

- a) *el requisito de un Estado contratante es más estricto o excede un SARP (Categoría A)*. Esta categoría se aplica cuando la reglamentación y los métodos nacionales son más exigentes que el SARP correspondiente, o imponen una obligación en el ámbito del Anexo que no está especificada en el SARP. Esto reviste particular importancia cuando un Estado contratante exige una norma más elevada que afecta a la operación de las aeronaves de otros Estados contratantes en su territorio y sobre él;

- b) *el requisito de un Estado contratante es de índole distinta o el Estado contratante ha establecido otros medios de cumplimiento (Categoría B)**. Esta categoría se aplica en particular cuando la reglamentación y los métodos nacionales son de índole distinta al SARP correspondiente, o cuando la reglamentación y los métodos nacionales difieren en principio, tipo o sistema del SARP correspondiente, sin imponer necesariamente una obligación adicional; y
- c) *el requisito de un Estado contratante ofrece menos protección, se aplica parcialmente o no se aplica (Categoría C)*. Esta categoría se aplica cuando la reglamentación y los métodos nacionales ofrecen menos protección que el SARP correspondiente, o cuando no se ha promulgado ninguna reglamentación nacional que trate el tema del SARP correspondiente, en su totalidad o en parte; o cuando el Estado contratante no ha concordado plenamente sus prácticas con el SARP correspondiente.

Estas categorías no se aplican a “SARP no aplicable” (véase el párrafo a continuación).

2.2 **SARP no aplicable.** Cuando un Estado contratante considere que un SARP relativo a aeronaves, operaciones, equipo, personal o instalaciones y servicios de navegación aérea no es aplicable a las actividades aeronáuticas existentes en ese Estado, no será necesario notificar una diferencia. Por ejemplo, a un Estado contratante que no sea Estado de diseño ni de fabricación y que no cuente con reglamentación nacional sobre el asunto no se le exigiría que notifique las diferencias con respecto a las disposiciones del Anexo 8 relativas al diseño y construcción de aeronaves.

2.3 **Diferencias con respecto a los apéndices, tablas y figuras.** El texto comprendido en un SARP incluye no solo el SARP propiamente dicho, sino también los apéndices, tablas y figuras relacionados con el SARP. Por consiguiente, en virtud del Artículo 38, deben notificarse las diferencias con respecto a los apéndices, tablas y figuras. Para notificar una diferencia con respecto a un apéndice, tabla o figura, los Estados deberían notificar una diferencia con respecto al SARP que hace referencia al apéndice, tabla o figura.

2.4 **Diferencias con respecto a las definiciones.** Los Estados contratantes deberían notificar las diferencias con respecto a las definiciones. La definición de un término utilizado en un SARP no tiene una categoría independiente, pero es parte esencial de cada SARP en el que se utiliza dicho término. Por consiguiente, una diferencia con respecto a la definición del término puede resultar en una diferencia respecto de cualquier SARP en el que se haya utilizado dicho término. A tal efecto, los Estados contratantes deberían tener en cuenta las diferencias con respecto a las definiciones al determinar el cumplimiento o las diferencias respecto a los SARPS en que se hayan utilizado dichos términos.

2.5 La notificación de diferencias no solo debería hacerse con respecto a la última enmienda, sino con respecto a todo el Anexo, incluida dicha enmienda. En otras palabras, se pide a los Estados contratantes que hayan notificado diferencias con anterioridad, que proporcionen actualizaciones regulares de toda diferencia notificada previamente hasta que dicha diferencia deje de existir.

2.6 En el *Manual sobre la notificación y publicación de diferencias* (Doc 10055) figuran orientaciones adicionales sobre la identificación y notificación de diferencias, ejemplos de diferencias bien definidas y ejemplos de procesos y procedimientos modelo para la gestión de la notificación de diferencias.

* La expresión “índole distinta u otros medios de cumplimiento” que figura en b) se aplicará la reglamentación y método nacionales con que se logra por otros medios el mismo objetivo que con el SARP correspondiente o que por otras razones fundamentales no puede incluirse en los incisos a) o c).

3. *Forma de notificación de diferencias*

3.1 Las diferencias pueden notificarse mediante:

- a) el envío a la sede de la OACI de un formulario de notificación de cumplimiento o de diferencias; o
- b) el sistema de notificación electrónica de diferencias (EFOD) en www.icao.int/usoap.

3.2 Al notificar las diferencias, debería proporcionarse la siguiente información:

- a) el número del párrafo o subpárrafo que contenga el SARP respecto al cual existe la diferencia*;
- b) los motivos por los cuales el Estado no cumple con el SARP o considera necesario adoptar reglamentaciones o métodos diferentes;
- c) una descripción clara y concisa de la diferencia; y
- d) las intenciones de cumplimiento en el futuro, así como la fecha para la cual su Gobierno prevé confirmar el cumplimiento con el SARP y eliminar la diferencia que se haya notificado con respecto a ese SARP.

3.3 Las diferencias notificadas se pondrán a disposición de otros Estados contratantes, normalmente tal como las haya notificado el Estado contratante. Con el objeto de que la información sea lo más útil posible, se solicita a los Estados contratantes asegurarse de que:

- a) las declaraciones sean lo más claras y concisas posible y se limiten a los puntos esenciales;
- b) la presentación de extractos de reglamentos nacionales no se considere suficiente a los fines de cumplir con la obligación de notificar diferencias; y
- c) se eviten los comentarios generales, así como acrónimos y referencias que sean poco claros.

* Esto se aplica únicamente cuando la notificación se hace de la manera indicada en 3.1 a).

**LISTA DE TAREAS PARA LA APLICACIÓN Y RESEÑA DE LOS TEXTOS
DE ORIENTACIÓN RELACIONADOS CON LA ENMIENDA 49 DEL ANEXO 6, PARTE I**

1. LISTA DE TAREAS PARA LA APLICACIÓN

1.1 Medidas esenciales que corresponden a los Estados para aplicar la Enmienda 49 del Anexo 6,
Parte I:

- a) determinación del proceso de reglamentación necesario para incorporar las disposiciones de la OACI modificadas a los reglamentos nacionales, teniendo en cuenta la fecha de aplicación;
- b) establecimiento de un plan de implementación nacional que incorpore las disposiciones de la OACI modificadas;
- c) redacción de la modificación de los reglamentos y medios de cumplimiento nacionales;
- d) sanción oficial de los reglamentos y medios de cumplimiento nacionales;
- e) notificación a la OACI de las diferencias, en su caso;
- f) publicación de las diferencias significativas en la publicación de información aeronáutica (AIP), si fuera necesario;
- g) enmienda de los procedimientos de vigilancia (manuales de inspección, etc.) e impartición de instrucción al personal de inspección sobre el uso de las nuevas disposiciones.

2. PROCEDIMIENTO DE NORMALIZACIÓN

2.1 Fecha en que surte efecto: 22 de julio de 2024.

2.2 Fecha de aplicación: 28 de noviembre de 2024.

2.3 Fecha(s) de aplicación integrada(s): no tiene.

3. DOCUMENTACIÓN DE APOYO

3.1 Documentos de la OACI

Título	Tipo (PANS/IT/Manual/Cir)	Fecha de publicación prevista
<i>Procedimientos para los servicios de navegación aérea — Gestión del tránsito aéreo (Doc 4444)</i>	PANS	T3 2024 (Enmienda 12)
<i>Manual de programas de análisis de datos de vuelo (FDAP) (Doc 10000)</i>	Manual	Disponible
<i>Manual sobre información de vuelo y flujo para el entorno cooperativo (FF-ICE) (Doc 9965)</i>	Manual	T3 2024 (2ª edición)

3.2 Documentos externos

Título	Organización externa	Fecha de publicación
Ninguno		

4. TAREAS DE ASISTENCIA PARA LA APLICACIÓN

Tipo	Mundial	Regional
Ninguna		

5. PROGRAMA UNIVERSAL DE AUDITORÍA DE LA VIGILANCIA DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL (USOAP)

5.1 El contenido de la presente comunicación podría exigir que se enmienden las preguntas del protocolo del enfoque de observación continua (CMA) del USOAP en el área de las operaciones de aeronaves (OPS) para evaluar la implementación efectiva por parte de los Estados. Esto se evaluará durante el próximo ciclo de enmiendas de las preguntas del protocolo.

EVALUACIÓN DE LAS REPERCUSIONES EN RELACIÓN CON LA ENMIENDA 49 DEL ANEXO 6, PARTE I

1. INTRODUCCIÓN

1.1 La Enmienda 49 del Anexo 6, Parte I, tiene por objeto aumentar la seguridad operacional estableciendo un umbral más bajo para el requisito de disponer de un programa de análisis de datos de vuelo. Se ha determinado que el umbral más bajo revisado, seleccionado tras un amplio análisis de datos sobre accidentes, abarca la mayoría de los aviones comerciales de gran porte (con una masa superior a 5 700 kg) para transporte de personas actualmente en uso.

1.2 La enmienda incluye también cambios consiguientes surgidos del trabajo del ATMRPP. Se actualizan las nuevas definiciones de plan de vuelo y se aclaran las referencias a los planes de vuelo en las partes pertinentes del Anexo.

2. EVALUACIÓN DE LAS REPERCUSIONES

2.1 Enmienda relativa a los programas de análisis de datos de vuelo (FDAP)

2.1.1 *Repercusiones en la seguridad operacional:* Positivas.

2.1.2 *Repercusiones económicas:* Habrá un pequeño incremento en los costos para los Estados que tengan que realizar una vigilancia adicional. Aumento de los costos para los explotadores que a causa de la enmienda deban establecer y mantener un FDAP.

2.1.3 *Repercusiones en la seguridad de la aviación:* No tiene.

2.1.4 *Repercusiones en el medioambiente:* No tiene.

2.1.5 *Repercusiones en la eficiencia:* No tiene.

2.1.6 *Plazo de implementación previsto:* Los Estados pueden necesitar de uno a dos años para modificar sus reglamentos nacionales y dictar orientación para el personal de inspección. En el caso de los explotadores que tengan que establecer FDAP, puede que necesiten entre dos y cinco años, aunque el proceso debería ser sencillo para los explotadores que dispongan de un SMS eficaz.

2.2 Enmienda consiguiente relativa a la implementación inicial de los servicios de información de vuelo y flujo para el entorno cooperativo (FF-ICE)

2.2.1 *Repercusiones en la seguridad operacional:* Positivas.

2.2.2 *Repercusiones económicas:* Dado que la enmienda es de aplicación optativa, los costos se producirán cuando se determine la necesidad de los servicios FF-ICE. Para los Estados, el costo sería mínimo en la medida en que no se trata de una enmienda de gran magnitud y es posible integrarla en el proceso de reglamentación ordinario. Para los explotadores que opten por usar los servicios FF-ICE, los costos se relacionarán con las modificaciones necesarias de los sistemas informáticos y la instrucción de personal.

2.2.3 Repercusiones *en la seguridad de la aviación*: No tiene.

2.2.4 Repercusiones *en el medioambiente*: No tiene.

2.2.5 Repercusiones *en la eficiencia*: Positivas.

2.2.6 *Plazo de implementación previsto*: Los Estados pueden necesitar de uno a dos años para modificar sus reglamentos nacionales y dictar orientación para el personal de inspección. Los explotadores que decidan usar servicios FF-ICE requerirán entre dos y cinco años para adaptar sus sistemas de planificación de vuelo y capacitar al personal.

ADJUNTO G a la comunicación AN 11/1.3.36-24/34

RESEÑA DEL PROCESO DE APROBACIÓN DE LA ENMIENDA 49 DEL ANEXO 6, PARTE I

Enmienda sobre	Origen	Examen preliminar por la ANC	Comunicación y fecha	Examen final por la ANC	Núm. de respuestas al efectuar el examen final	Adoptada Surtió efecto Aplicable
Programas de análisis de datos de vuelo (FDAP)	Séptima reunión del Grupo Experto en Operaciones de Vuelo (FLTOPSP/7)	8 de junio de 2021 (AN Min. 217-6) AN-WP/9513 Rev.1 y DP 1 AN-WP/9513.PDP	AN 11/1.1.35-21/50 ² 17 de agosto de 2021	16 de marzo de 2022 (ANC 219-9) AN-WP/9523, adendas 1 y 2 y DP 1	46 Estados contratantes (16) 4 organizaciones internacionales Total: 50 respuestas	18 de marzo de 2024 22 de julio de 2024 28 de noviembre de 2024
Enmienda consiguiente relativa a la implementación inicial de los servicios de información de vuelo y flujo para el entorno cooperativo (FF-ICE)	Cuarta reunión del Grupo Experto en Requisitos y Eficiencia de la Gestión del Tránsito Aéreo (ATMRPP/4)	29 de noviembre de 2022 (ANC 221-6) AN-WP/9574 y DP 1 AN-WP/9574.PDP	AN 13/1.8, AN 7/63.1.2, AN 13/2.5, AN 2/33.1-22/108 ³ y Corr. 1 en ruso únicamente 29 de diciembre de 2022	2 de noviembre de 2023 (ANC 224-6) AN-WP/9689	63 Estados contratantes (18) 5 organizaciones internacionales Total: 68 respuestas	18 de marzo de 2024 22 de julio de 2024 28 de noviembre de 2024

— FIN —

ENMIENDA NÚM. 49

DE LAS

**NORMAS Y MÉTODOS
RECOMENDADOS INTERNACIONALES**

OPERACIÓN DE AERONAVES

ANEXO 6

AL CONVENIO SOBRE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL

PARTE I

TRANSPORTE AÉREO COMERCIAL INTERNACIONAL — AVIONES

La enmienda del Anexo 6, Parte I, que figura en este documento fue adoptada por el Consejo de la OACI el **18 de marzo de 2024**. Las partes de esta enmienda que no hayan sido desaprobadas por más de la mitad del número total de Estados contratantes hasta el **22 de julio de 2024**, inclusive, surtirán efecto en dicha fecha y serán aplicables a partir del **28 de noviembre de 2024**, según se especifica en la resolución de adopción. (Véase la comunicación AN 11/1.3.36-24/34).

MARZO DE 2024

ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL

**ENMIENDA 49
DE LAS NORMAS Y MÉTODOS RECOMENDADOS INTERNACIONALES**

**ANEXO 6 — OPERACIÓN DE AERONAVES,
PARTE I — TRANSPORTE AÉREO COMERCIAL INTERNACIONAL — AVIONES**

RESOLUCIÓN DE ADOPCIÓN

El Consejo,

Obrando de conformidad con el Convenio sobre Aviación Civil Internacional y especialmente con lo dispuesto en los artículos 37, 54 y 90:

1. *Adopta por la presente* el 18 de marzo de 2024 la Enmienda 49 de las normas y métodos recomendados internacionales que figuran en el documento titulado *Normas y métodos recomendados internacionales, Operación de aeronaves, Transporte aéreo comercial internacional — Aviones*, que por conveniencia se designa como Anexo 6, Parte I al Convenio;
2. *Prescribe* el 22 de julio de 2024 como fecha en que la referida enmienda surtirá efecto, excepto cualquier parte acerca de la cual la mayoría de los Estados contratantes hayan hecho constar su desaprobación ante el Consejo con anterioridad a dicha fecha;
3. *Resuelve* que dicha enmienda o aquellas partes que hayan surtido efecto se apliquen a partir del 28 de noviembre de 2024, a menos que se indique otra cosa;
4. *Encarga al Secretario General:*
 - a) que notifique inmediatamente a cada Estado contratante las decisiones anteriores, e inmediatamente después del 22 de julio de 2024 aquellas partes de la enmienda que hayan surtido efecto;
 - b) que pida a cada uno de los Estados contratantes:
 - 1) que notifique a la Organización (de conformidad con la obligación que le impone el Artículo 38 del Convenio) las diferencias que puedan existir al 28 de noviembre de 2024 entre sus reglamentos o métodos nacionales y las disposiciones de las normas contenidas en el Anexo tal como queda enmendado por la presente, debiendo hacerse tal notificación antes del 28 de octubre de 2024, y que después de dicha fecha mantenga informada a la Organización acerca de las diferencias que puedan surgir;
 - 2) que notifique a la Organización, antes del 28 de octubre de 2024, la fecha o fechas a partir de la cual o de las cuales se ajustará a las disposiciones de las normas del Anexo según queda enmendado por la presente;
 - c) que invite a cada Estado contratante a que notifique, además, cualquier diferencia entre sus propios métodos y los establecidos por los métodos recomendados conforme al procedimiento especificado en el subpárrafo b) anterior sobre las diferencias respecto a las normas.

— — — — —

NOTAS SOBRE LA PRESENTACIÓN DE LA ENMIENDA 49 DEL ANEXO 6, PARTE I

El texto de la enmienda se presenta de modo que el texto que ha de suprimirse aparece tachado y el texto nuevo se destaca con sombreado, como se ilustra a continuación:

~~el texto que ha de suprimirse aparece tachado~~

texto que ha de suprimirse

el nuevo texto que ha de insertarse se destaca
con sombreado

nuevo texto que ha de insertarse

~~el texto que ha de suprimirse aparece tachado~~
a continuación aparece el nuevo texto que se
destaca con sombreado

nuevo texto que ha de sustituir al actual

TEXTO DE LA ENMIENDA 49 DE LAS
NORMAS Y MÉTODOS
RECOMENDADOS INTERNACIONALES

ANEXO 6

AL CONVENIO SOBRE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL
OPERACIÓN DE AERONAVES

PARTE I

TRANSPORTE AÉREO COMERCIAL INTERNACIONAL — AVIONES

...

PUBLICACIONES
(citadas en este Anexo)

Publicaciones de la OACI

...

Manuales¹

...

Manual sobre información de vuelo y flujo para el entorno cooperativo (FF-ICE) (Doc 9965)

...

CAPÍTULO 1. DEFINICIONES

...

Autoridad ATS competente. La autoridad apropiada designada por el Estado responsable de proporcionar los servicios de tránsito aéreo en el espacio aéreo de que se trate.

...

Plan de vuelo actualizado (CPL). Plan de vuelo que refleja las modificaciones en el plan de vuelo presentado, de haberlas, que resultan de incorporar autorizaciones ATC posteriores.

...

Plan de vuelo presentado (FPL o eFPL). Último plan de vuelo presentado por el piloto, un explotador o un representante designado, para ser utilizado por las dependencias ATS.

¹ NdT: Las definiciones se mantienen en el mismo orden que el inglés original a fin de facilitar el examen de la propuesta de enmienda y se ordenarán alfabéticamente en una fase posterior del proceso.

Nota.— La abreviatura FPL indica un plan de vuelo presentado, intercambiado mediante el servicio fijo aeronáutico, mientras que la abreviatura eFPL indica un plan de vuelo presentado, intercambiado mediante los servicios FF-ICE. El eFPL permite el intercambio de información adicional que no se incluye en el FPL.

...

Plan de vuelo. Información especificada que, respecto a un vuelo proyectado o a una parte de un vuelo previsto de una aeronave, se somete a las dependencias de los servicios de tránsito aéreo.

Nota 1.— El término “plan de vuelo” puede ir acompañado de los adjetivos “preliminar”, “presentado”, “actualizado” u “operacional” a fin de señalar el contexto y las diferentes etapas de un vuelo.

Nota 2.— Cuando se utilizan las palabras “mensaje de” delante de esta expresión, se refiere al contenido y formato de los datos del plan de vuelo tal como han sido transmitidos.

...

Plan de vuelo preliminar (PFP). Información relativa a un vuelo presentada por un explotador o un representante designado para planificar un vuelo en colaboración antes de presentar un plan de vuelo.

...

CAPÍTULO 3. GENERALIDADES

...

3.3 GESTIÓN DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL

Nota— El Anexo 19 contiene disposiciones sobre gestión de la seguridad operacional para los explotadores de servicios aéreos. En el Manual de gestión de la seguridad operacional (Doc 9859) figura más amplia orientación al respecto.

3.3.1 Recomendación.— El explotador de un avión que tenga una masa máxima certificada de despegue superior a ~~20 000~~ 15 000 kg debería establecer y mantener un programa de análisis de datos de vuelo como parte de su sistema de gestión de la seguridad operacional.

3.3.2 Todos los aviones que tengan una masa máxima certificada de despegue superior a:

a) 27 000 kg; o

b) 15 000 kg, con capacidad para más de 19 pasajeras o pasajeros y que tengan un certificado de aeronavegabilidad emitido por primera vez el 1 de enero de 2027 o posteriormente

deberán estar equipados con medios que permitan el uso de un programa de análisis de datos de vuelo.

3.3.3 El explotador de un avión equipado según se describe en 3.3.2 establecerá y mantendrá un programa de análisis de datos de vuelo como parte de su sistema de gestión de la seguridad operacional.

3.3.24 El explotador de un avión que tenga una masa máxima certificada de despegue superior a 27 000 kg establecerá y mantendrá un programa de análisis de datos de vuelo como parte de su sistema de gestión de la seguridad operacional.

Nota editorial.— Renumérense los párrafos subsiguientes.

...

CAPÍTULO 4. OPERACIONES DE VUELO

...

4.3 PREPARACIÓN DE LOS VUELOS

...

4.3.4 Aeródromos de alternativa

...

4.3.4.2 Aeródromos de alternativa en ruta

Los aeródromos de alternativa en ruta, estipulados en 4.7 para las operaciones con tiempo de desviación extendido de aviones con dos motores de turbina, se seleccionarán y se especificarán en el plan de vuelo preliminar y/o presentado, así como en el plan operacional de vuelo y, si corresponde, en el plan de vuelo preliminar y en el plan de vuelo para los servicios de tránsito aéreo (ATS).

4.3.4.3 Aeródromos de alternativa de destino

4.3.4.3.1 Para un vuelo que haya de efectuarse de acuerdo con las reglas de vuelo por instrumentos, se seleccionará y especificará al menos un aeródromo de alternativa de destino en el plan de vuelo preliminar y/o presentado, así como en el plan operacional de vuelo y, si corresponde, en el plan de vuelo preliminar y en el plan de vuelo ATS, a no ser que:

- a) la duración del vuelo desde el aeródromo de salida, o desde el punto de nueva planificación en vuelo al aeródromo de destino sea tal que, teniendo en cuenta todas las condiciones meteorológicas y la información operacional relativa al vuelo, a la hora prevista de su utilización, exista certidumbre razonable de que:

...

4.3.4.3.2 En el plan de vuelo preliminar y/o presentado, así como en el plan operacional de vuelo y, si corresponde, en el plan de vuelo preliminar, y en el plan de vuelo ATS se seleccionarán y especificarán dos aeródromos de alternativa de destino cuando, para el aeródromo de destino:

- a) las condiciones meteorológicas, a la hora prevista de su utilización, estarán por debajo de los mínimos de utilización de aeródromo establecidos por el explotador para el vuelo; o
- b) no se dispone de información meteorológica.

...

4.4 PROCEDIMIENTOS DURANTE EL VUELO

...

4.4.7 Instrucciones operacionales durante el vuelo

Las instrucciones operacionales que impliquen un cambio en el plan de vuelo ATS presentado o actualizado se coordinarán, siempre que sea posible, con la correspondiente dependencia ATS, antes de transmitir las al avión.

Nota.— Cuando no sea posible llevar a efecto tal coordinación, las instrucciones sobre operaciones no eximen al piloto de la responsabilidad de obtener la debida autorización de la dependencia ATS, si corresponde, antes de alterar el plan de vuelo.

...

4.6 OBLIGACIONES DEL ENCARGADO DE OPERACIONES DE VUELO/DESPACHADOR DE VUELO

4.6.1 Las funciones del encargado de operaciones de vuelo/despachador de vuelo conjuntamente con un método de control y supervisión de operaciones de vuelo, según 4.2.1.3, serán:

- a) ayudar al piloto al mando en la preparación del vuelo y proporcionar la información pertinente;
- b) ayudar al piloto al mando en la preparación del plan operacional de vuelo y del plan de vuelo ATS, firmar, cuando corresponda, y que se va a presentar el plan de vuelo ATS a la dependencia ATS apropiada;
- c) ayudar, cuando corresponda, al piloto al mando en la preparación del plan de vuelo preliminar y presentarlo a la dependencia designada por la autoridad ATS competente;
- d) firmar, cuando corresponda, y presentar el plan de vuelo a una dependencia designada por la autoridad ATS competente;
- ee) suministrar al piloto al mando, durante el vuelo, por los medios adecuados, la información necesaria para realizar el vuelo con seguridad; y
- df) notificar a la dependencia ATS pertinente cuando la posición del avión no pueda determinarse mediante una capacidad de seguimiento de aeronaves y los intentos de establecer comunicación no tengan éxito.

Nota 1.— Los requisitos relativos a los planes de vuelo figuran en el Anexo 2 — Reglamento del aire, y los procedimientos relativos a los planes de vuelo y los servicios conexos figuran en los Procedimientos para los servicios de navegación aérea — Gestión del tránsito aéreo (PANS-ATM, Doc 4444).

Nota 2.— En el Manual sobre información de vuelo y flujo para el entorno cooperativo (FF-ICE) (Doc 9965) figura orientación detallada sobre el uso de los servicios FF-ICE, incluido el uso de un plan de vuelo preliminar.

...