



OACI

Doc 10055

Manual de notificación y publicación de diferencias

Primera edición, 2019



Aprobado por la Secretaría General y publicado bajo su responsabilidad

ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL



| OACI

Doc 10055

Manual de notificación y publicación de diferencias

Primera edición, 2019

Aprobado por la Secretaría General y publicado bajo su responsabilidad

ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL

Publicado por separado en español, árabe, chino, francés, inglés y ruso,
por la ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL
999 Robert-Bourassa Boulevard, Montréal, Quebec, Canada H3C 5H7

La información sobre pedidos y una lista completa de los agentes de ventas
y libreros pueden obtenerse en el sitio web de la OACI: www.icao.int

Primera edición, 2019

Doc 10055, *Manual de notificación y publicación de diferencias*

Número de pedido: 10055

ISBN 978-92-9258-751-2

© OACI 2019

Reservados todos los derechos. No está permitida la reproducción de ninguna parte de esta publicación, ni su tratamiento informático, ni su transmisión, de ninguna forma ni por ningún medio, sin la autorización previa y por escrito de la Organización de Aviación Civil Internacional.

PREÁMBULO

ANTECEDENTES

El Artículo 38 del *Convenio sobre Aviación Civil Internacional* (de ahora en adelante denominado “Convenio de Chicago”) prescribe que:

“Cualquier Estado que considere impracticable cumplir, en todos sus aspectos, con cualesquiera de tales normas o procedimientos internacionales, o concordar totalmente sus reglamentaciones o métodos con alguna norma o procedimiento internacionales, después de enmendados estos últimos, o que considere necesario adoptar reglamentaciones o métodos que difieran en cualquier aspecto particular de lo establecido por una norma internacional, notificará inmediatamente a la Organización de Aviación Civil Internacional las diferencias entre sus propios métodos y lo establecido por la norma internacional...”.

Si bien las diferencias respecto de los métodos recomendados no han de notificarse en virtud del Artículo 38 del Convenio, la Asamblea ha instado a que los Estados lo hagan.

Sin embargo, de acuerdo con los resultados de las actividades realizadas en el marco del Programa universal de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional (USOAP) y del Programa universal de auditoría de la seguridad de la aviación (USAP), el nivel de notificación y publicación de diferencias ha distado de ser satisfactorio: más de 70% de los Estados no han establecido un sistema eficaz de identificación y notificación de diferencias a la OACI. En vista de la importancia que reviste este asunto, el Grupo de trabajo sobre notificación de diferencias (FDTF) realizó un estudio integral para tratar de mejorar las normas y los procedimientos correspondientes, así como ofrecer una orientación adicional para ayudar a los Estados contratantes. A través de la nota C-WP/13954 se informó al Consejo acerca de los resultados principales del estudio integral, a saber: a) problemas de notificación y publicación de diferencias; b) las recomendaciones hechas por el FDTF; y c) las medidas que ha tomado la Secretaría.

Se presentó un informe sobre los resultados del estudio al 38º período de sesiones de la Asamblea (A38-WP/48), lo cual condujo a la adopción de la Resolución A38-11: *Formulación y aplicación de normas y métodos recomendados (SARPS) y de procedimientos para los servicios de navegación aérea (PANS) y notificación de diferencias*. La Resolución A38-11 fue seguidamente sustituida por la Resolución A39-22, bajo el mismo título, en el 39º período de sesiones de la Asamblea.

Una de las cláusulas clave de esta resolución se refiere a ofrecer orientación adicional con respecto a la notificación y publicación de diferencias (véase la Cláusula dispositiva 15). Se llevó a cabo un examen exhaustivo de las orientaciones existentes de la OACI relacionadas con las diferencias, tras el cual resultó evidente que se requería mayor claridad y coherencia en las directrices en cuanto a lo que constituye una diferencia, y que era necesario proporcionar textos de orientación adicionales para ayudar a los Estados contratantes a cumplir sus obligaciones en materia de detección y notificación de diferencias.

En virtud de esta resolución, y para ofrecer a los Estados mayor claridad y coherencia con respecto a la detección y publicación de diferencias, la Secretaría, con el apoyo de los miembros del FDTF, preparó una enmienda de la Nota sobre la notificación de diferencias (la “Nota”). La enmienda propuesta se distribuyó para recabar comentarios mediante las comunicaciones AN 1/1-14/66 del 26 de septiembre de 2014 y AN 1/1-15/73 del 23 de octubre de 2015.

Las respuestas a las comunicaciones fueron examinadas por la Comisión de Aeronavegación, el Comité de Transporte Aéreo y el Comité sobre Interferencia Ilícita, después de lo cual el Consejo acordó la enmienda de la Nota en la sexta sesión de su 207^o período de sesiones el 26 de febrero de 2016. En la oportunidad, el Consejo resaltó la importancia de elaborar un manual que sirva de orientación a los Estados sobre este asunto.

ALCANCE Y OBJETIVO

El objetivo de este documento es complementar la Nota, que es la orientación principal para ayudar a los Estados a cumplir con sus obligaciones en virtud del Artículo 38 del Convenio. Asimismo, debe tenerse en cuenta que la orientación está dirigida a los Estados y no directamente a terceros u organizaciones regionales que puedan tener participación en la forma en la que un Estado cumple con las obligaciones del Artículo 38, pues tales arreglos se consideran asuntos internos del Estado o los Estados en cuestión.

ACTUALIZACIONES FUTURAS

Se agradecen sugerencias para mejorar este manual en cuanto a su formato, contenido o presentación, a fin de mantener su pertinencia y velar por su exactitud. Todas las recomendaciones o sugerencias se examinarán y, de considerarse pertinentes, se incluirán en las actualizaciones periódicas del manual. La revisión periódica asegurará que el manual continúe siendo pertinente y exacto.

Los comentarios acerca del manual deben dirigirse a:

La Secretaria General
Organización de Aviación Civil Internacional
999 Robert-Bourassa Boulevard
Montreal, Quebec
Canadá H3C 5H7

ÍNDICE

	<i>Página</i>
Abreviaturas y siglas	(ix)
Publicaciones	(xi)
Capítulo 1. Obligaciones y requisitos relacionados con las diferencias	1-1
1.1 Generalidades	1-1
1.2 Artículo 38 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional.....	1-2
1.3 Resolución de la Asamblea	1-3
1.4 Requisitos del Anexo 15.....	1-3
1.5 Propósito y beneficios de la notificación de diferencias	1-4
Capítulo 2. Determinación de diferencias	2-1
2.1 Partes de los Anexos para las cuales rige el proceso de notificación de diferencias	2-1
2.2 SARPS no aplicables	2-1
2.3 Directrices generales para determinar las diferencias.....	2-2
2.4 Categorías y descripciones de diferencias	2-3
Capítulo 3. Notificación y publicación de diferencias.....	3-1
3.1 Cuándo notificar las diferencias	3-1
3.2 Medios de notificación	3-1
Capítulo 4. Proceso y procedimientos para la gestión de diferencias	4-1
4.1 Generalidades	4-1
4.2 Proceso de determinación y notificación de diferencias	4-1

ABREVIATURAS Y SIGLAS

(usadas en este manual)

AIP	Publicación de información aeronáutica
EFOD	Sistema de notificación electrónica de diferencias
OACI	Organización de Aviación Civil Internacional
PANS	Procedimientos para los servicios de navegación aérea
SARPS	Normas y métodos recomendados
SUPPS	Procedimientos suplementarios regionales

PUBLICACIONES

(a las que se hace referencia en este manual)

Anexos del Convenio

Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Doc 7300)

Manual para los servicios de información aeronáutica (Doc 8126)

Manual de vigilancia de la seguridad operacional, Parte A — Establecimiento y gestión de un sistema estatal de vigilancia de la seguridad operacional (Doc 9734)

Capítulo 1

OBLIGACIONES Y REQUISITOS RELACIONADOS CON LAS DIFERENCIAS

1.1 GENERALIDADES

1.1.1 El Artículo 1 del *Convenio sobre Aviación Civil Internacional* (el Convenio de Chicago) reconoce que todo Estado tiene soberanía plena y exclusiva en el espacio aéreo situado sobre su territorio.

1.1.2 De conformidad con el Artículo 37 del Convenio de Chicago, cada Estado contratante se compromete a colaborar a fin de lograr el más alto grado de uniformidad posible en todas las cuestiones en las cuales tal uniformidad facilite y mejore la navegación aérea.

1.1.3 A tal efecto, la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) regularmente adopta y enmienda, cuando se estima necesario, normas y métodos recomendados (SARPS) y procedimientos internacionales relacionados con la seguridad operacional, la regularidad y la eficiencia de la navegación aérea.

1.1.4 Los SARPS son adoptados por el Consejo en virtud de los Artículos 37, 54 y 90 del Convenio de Chicago y por comodidad se denominan Anexos del Convenio.

1.1.5 El Convenio de Chicago no define ni el término “norma” ni el término “método recomendado”. La Asamblea adoptó originalmente las definiciones en 1947 en su Resolución A1-31, la cual se incorporó inicialmente y fue luego sustituida en resoluciones posteriores de la Asamblea. Ulteriormente, estas definiciones se incorporaron, mediante decisión del Consejo, en el preámbulo de cada uno de los Anexos. Dado que con esta medida las definiciones pasaron a formar parte de los Anexos aprobada oficialmente por el Consejo, se retiraron posteriormente de la resolución pertinente de la Asamblea.

1.1.6 La definición original en la Resolución A1-31 establecía que la aplicación uniforme de las especificaciones contenidas en las normas internacionales por parte de los Estados contratantes era necesaria para la seguridad operacional o regularidad de la navegación aérea internacional, mientras que la aplicación uniforme de las especificaciones de los métodos recomendados se consideraba deseable en aras de la seguridad operacional, regularidad y eficiencia de la navegación aérea internacional. Las definiciones de “normas” y “métodos recomendados” para el Anexo 9 — *Facilitación* (FAL) son ligeramente diferentes, como se explicará con mayor detalle en el párrafo siguiente.

1.1.7 Las definiciones de los términos “norma” y “método recomendado” en el Anexo 9 se acordaron por unanimidad en el Comité de Transporte Aéreo tras exhaustivos debates en un grupo de trabajo y en varias reuniones del comité en pleno. La naturaleza de las disposiciones sobre FAL exige que las Normas y métodos recomendados (SARPS) se basen en el concepto general de “uniformidad [que] facilite y mejore la navegación aérea”, como se establece en el primer párrafo del Artículo 37, y no en los aspectos más específicos de “seguridad [operacional], regularidad y eficiencia” mencionados al final de dicho artículo (Doc 6764 [C/780]).

1.2 ARTÍCULO 38 DEL CONVENIO SOBRE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL

Aun cuando, por definición, la aplicación de las normas se considera necesaria, el Convenio de Chicago también reconoce con el Artículo 38 que existen instancias en las que esto resulta impracticable o que obligan a adoptar reglamentos o métodos que difieren de aquellos establecidos por las normas.

1.2.1 El Artículo 38 del Convenio de Chicago establece que:

Cualquier Estado que considere impracticable cumplir, en todos sus aspectos, con cualesquiera de tales normas o procedimientos internacionales, o concordar totalmente sus reglamentaciones o métodos con alguna norma o procedimiento¹ internacionales, después de enmendados estos últimos, o que considere necesario adoptar reglamentaciones o métodos que difieran en cualquier aspecto particular de lo establecido por una norma internacional, notificará inmediatamente a la Organización de Aviación Civil Internacional las diferencias entre sus propios métodos y lo establecido por la norma internacional. En el caso de enmiendas a las normas internacionales, todo Estado que no haga las enmiendas adecuadas en sus reglamentaciones o métodos lo comunicará al Consejo dentro de sesenta días a partir de la adopción de la enmienda a la norma internacional o indicará las medidas que se proponga adoptar. En tales casos, el Consejo notificará inmediatamente a todos los demás Estados las diferencias que existan entre uno o varios puntos de una norma internacional y el método nacional correspondiente del Estado en cuestión.

1.2.2 De conformidad con el Artículo 38, un Estado contratante debe notificar a la OACI en todo momento (o en cualquier momento) si no cumple con la norma en todos sus aspectos; si no logra concordar totalmente sus reglamentos o métodos con alguna norma; o si adopta reglamentos o métodos que difieren en cualquier aspecto particular de lo establecido por la norma.

1.2.3 Las resoluciones de adopción del Anexo 2 — *Reglamento del aire*, el Anexo 3 — *Servicio meteorológico para la navegación aérea internacional*, y el Anexo 5 — *Unidades de medida que se emplearán en las operaciones aéreas y terrestres*, aprobadas por el Consejo en la 22^a sesión de su tercer período de sesiones, definían con mayor detalle el término “diferencias” como un término que abarca “el incumplimiento de cualquier aspecto” de una norma.

1.2.4 A continuación se presenta una lista no exhaustiva de circunstancias en las cuales sería necesario notificar una diferencia:

- a) *Una situación en la cual el Estado no concuerda totalmente sus métodos con la norma.* Por ejemplo, cuando un Estado contratante ya ha incorporado una norma a sus reglamentos nacionales, pero solo la ha puesto en práctica o la ha aplicado parcialmente.
- b) *Una situación en la cual la reglamentación del Estado (o la falta de ésta) difiere de la norma.* Por ejemplo, cuando un Estado contratante pone en práctica una norma sin haberla incorporado a sus reglamentos nacionales.
- c) *Una situación en la cual el Estado no cumple con la norma en ninguno de sus aspectos.* Por ejemplo, cuando un Estado contratante ni incorpora una norma a sus reglamentos nacionales ni la aplica o pone en práctica.

1. La palabra “procedimiento” de los Artículos 37 y 38 del Convenio de Chicago no se refiere a los Procedimientos para los servicios de navegación aérea (PANS) o los Procedimientos suplementarios regionales (SUPPS). Los redactores del Convenio de Chicago sólo habían previsto Normas internacionales y Métodos recomendados (SARPS) que abarcaban una variedad de textos, como especificaciones de equipos, procedimientos (para las comunicaciones y el control de tránsito aéreo, por ejemplo) y prácticas (C/817).

1.2.5 Pueden darse circunstancias en las cuales un Estado tenga diferencias temporales o de corto plazo (por ejemplo, exenciones o excepciones). En dichos casos, se debe alentar a los Estados a notificar las diferencias y ofrecer esa información a través de otros medios, como un aviso a los aviadores (NOTAM) o una circular de información aeronáutica (AIC) de conformidad con el Anexo 15 — *Servicios de información aeronáutica*. El Artículo 38 exige expresamente a los Estados notificar inmediatamente las diferencias a la OACI, sin excepción. Por ende, cualesquiera otras medidas que los Estados puedan emprender en lo referente a diferencias temporales o de corto plazo no servirían para eximirlos de sus obligaciones en virtud del Artículo 38.

1.2.6 Cabe señalar que la notificación de las diferencias no exime a un Estado de sus obligaciones derivadas del Convenio de Chicago y puede aún dar lugar a una constatación del Programa universal de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional (USOAP) acerca de un SARP específico.

1.3 RESOLUCIÓN DE LA ASAMBLEA

Si bien el Artículo 38 establece la obligación de notificar las diferencias respecto de las normas, se reconoce que el conocimiento de las diferencias respecto de métodos recomendados puede ser también muy importante para la seguridad operacional, regularidad y eficiencia de la navegación aérea. La Asamblea de la OACI resolvió que el Consejo debería instar a los Estados miembros a que notifiquen a la Organización (OACI) las diferencias que existan entre sus reglamentos y métodos nacionales y las disposiciones de los SARPS, así como también la fecha o fechas en que se ajustarán a los SARPS (Resolución A39-22 de la Asamblea).

1.4 REQUISITOS DEL ANEXO 15

1.4.1 Anexo 15 — *Servicios de información aeronáutica*, en su párrafo 5.2.2 establece:

Las AIP incluirán:

...

- c) una lista de diferencias importantes entre los reglamentos y métodos nacionales del Estado y las correspondientes normas, métodos recomendados y procedimientos de la OACI, en forma tal que permita al usuario distinguir fácilmente entre los requisitos del Estado y las disposiciones pertinentes de la OACI;
- d) la elección hecha por un Estado en cada caso importante en que las normas, métodos recomendados y procedimientos de la OACI prevean una opción.

1.4.2 El objeto de publicar las diferencias importantes en las AIP es primordialmente ofrecer a las tripulaciones de vuelo y otras partes interesadas información que es esencial para las operaciones internacionales y que no es fácil de encontrar. El *Manual para los servicios de información aeronáutica* (Doc 8126) contiene más orientación sobre diferencias importantes.

1.5 PROPÓSITO Y BENEFICIOS DE LA NOTIFICACIÓN DE DIFERENCIAS

1.5.1 El objeto principal de la notificación de diferencias es promover la seguridad operacional, eficiencia y regularidad de la navegación aérea al velar por que todas las partes interesadas en la aviación civil internacional estén al tanto de los reglamentos y métodos nacionales que difieran de aquellos prescritos en los SARPS. Por lo tanto, la falta de información sobre las diferencias crea incertidumbre y representa un peligro potencial para la seguridad operacional, regularidad y eficiencia de la navegación aérea.

1.5.2 La divulgación de las diferencias aumenta la transparencia de la información sobre la seguridad operacional y, en consecuencia, facilita la toma de decisiones por parte de los Estados específicamente en el contexto de la gestión de la seguridad operacional. Una notificación incorrecta de las diferencias también podría causar malentendidos y posiblemente llevar a situaciones operacionales no deseadas, o afectar al reconocimiento de certificados y licencias, inspecciones en la plataforma, y en última instancia a los derechos de tráfico.

1.5.3 Por lo tanto, la notificación de diferencias constituye una medida importante y útil que contribuye a asegurar un crecimiento ordenado y seguro de la aviación civil internacional.

Capítulo 2

DETERMINACIÓN DE DIFERENCIAS

2.1 PARTES DE LOS ANEXOS PARA LAS CUALES RIGE EL PROCESO DE NOTIFICACIÓN DE DIFERENCIAS

2.1.1 En el preámbulo de los Anexos se describen los componentes que se consideran el material que conforma el Anexo. Las descripciones y la aplicación de las obligaciones relacionadas con la notificación de diferencias son las siguientes:

- a) *Norma*. Toda especificación de características físicas, configuración, material, performance, personal o procedimiento, cuya aplicación uniforme se considera necesaria para la seguridad operacional o regularidad de la navegación aérea internacional y a la que, de acuerdo con el Convenio, se ajustarán los Estados contratantes. En el caso de que sea imposible su cumplimiento, el Artículo 38 del Convenio estipula que es obligatorio hacer la correspondiente notificación al Consejo.
- b) *Método recomendado*. Toda especificación de características físicas, configuración, material, performance, personal o procedimiento, cuya aplicación uniforme se considera conveniente por razones de seguridad operacional, regularidad o eficiencia de la navegación aérea internacional, y a la cual, de acuerdo con el Convenio, tratarán de ajustarse los Estados contratantes; en el caso de que no se cumpla, las resoluciones de la Asamblea alientan a los Estados a notificarlo al Consejo.
- c) *Apéndices*. Material agrupado por separado por conveniencia, pero que forma parte de las normas y métodos recomendados que ha adoptado el Consejo. Por tanto, la notificación de diferencias rige para los apéndices. Cuando se presente una diferencia con respecto a un apéndice, los Estados deberían presentar la diferencia respecto de los SARPS donde se hace referencia al apéndice en cuestión.
- d) *Definiciones*. Las definiciones no tienen carácter independiente, pero son parte esencial de cada uno de los SARPS en que se usa el término, ya que cualquier cambio en el significado de este afectaría la disposición. Por tanto, toda diferencia respecto de definiciones debería ser notificada. Una vez hecha la notificación de la diferencia con una definición, deben también notificarse las diferencias con respecto a los SARPS que usen dicha definición. Deben tenerse presentes las consecuencias de amplia repercusión que ulteriormente pudiera causar la adopción de una definición que difiera en esencia de la definición de un Anexo.
- e) *Tablas y figuras*. Las mismas aclaran o ilustran una norma o método recomendado, forman parte de la norma o método recomendado correspondiente y tienen el mismo carácter. Por tanto, la notificación de diferencias rige para tales tablas y figuras. Cuando sea necesario presentar una diferencia con respecto a una tabla o figura, los Estados deberían presentar la diferencia con respecto a los SARPS a los que se refiere dicha tabla o figura.

2.1.2 El proceso de notificación de diferencias no rige para los preámbulos, las introducciones, las notas y los adjuntos.

2.2 SARPS NO APLICABLES

Aun cuando la mayoría de los SARPS rigen para todos los Estados, algunos SARPS pueden aplicarse sólo a algunos Estados. Tal es el caso del Anexo 3, que contiene algunas disposiciones que rigen únicamente para los Estados que han aceptado la responsabilidad de proporcionar un centro mundial de pronósticos de área (WAFC) en el marco del Sistema mundial de pronósticos de área. Asimismo, el Anexo 8 — *Aeronavegabilidad* contiene disposiciones para el Estado de diseño de un tipo de aeronave particular. En esos casos, los Estados no tienen que notificar diferencias con respecto al SARP que no rige para ellos. No obstante, deben indicar que el SARP no rige en su caso cuando presenten sus diferencias con respecto al Anexo.

2.3 DIRECTRICES GENERALES PARA DETERMINAR LAS DIFERENCIAS

2.3.1 Cuando se deba determinar si existe una diferencia con respecto a un SARP, el Estado debería evaluar en qué medida se cumplen las condiciones del Artículo 38. Para ello, debería considerarse lo siguiente.

2.3.2 En general, puede decirse que el cumplimiento de los SARPS tiene dos características principales. La primera se refiere a los arreglos administrativos necesarios para hacer cumplir los requisitos de la OACI dentro del Estado; la segunda comprende los arreglos prácticos necesarios, como el suministro de instalaciones, personal, equipos, orientaciones y mecanismos de aplicación, para la implementación efectiva del SARP.

2.3.3 En consecuencia, en términos generales, la implementación de una norma sólo puede considerarse satisfactoria cuando existen arreglos administrativos y prácticos apropiados. Por ejemplo, cuando se tiene un arreglo administrativo que pone en vigor una reglamentación pero que no se aplica en la práctica, o cuando no existe un arreglo administrativo apropiado pero se llevan a cabo algunas actividades prácticas de implementación, el Estado debería notificar una diferencia con respecto a la norma correspondiente hasta tanto se logre el cumplimiento.

2.3.4 La implementación de los métodos recomendados se considera deseable en aras de la seguridad operacional, la regularidad o la eficiencia. Cuando un Estado decide implementar un método recomendado específico, debería contar con un requisito con la suficiente fuerza administrativa. Por ejemplo, el Anexo 10 — *Telecomunicaciones aeronáuticas*, Volumen I — *Radioayudas para la navegación*, Método recomendado 2.1.4.2 establece:

Recomendación.— *Los Estados que aprueben operaciones basadas en el GNSS deberían asegurarse de que se graban los datos del GNSS pertinentes a esas operaciones.*

Cuando un Estado decida implementar este método recomendado, debería dictar un requisito nacional de manera de asegurar que se graben los datos de las operaciones basadas en el GNSS.

2.3.5 Por lo tanto, cuando un Estado determina que ha implementado el SARP mediante arreglos administrativos suficientes (como reglamentos u otros documentos que cuenten con suficiente fuerza administrativa), y que dichos arreglos han entrado en vigor y han sido implementados, el Estado no necesita notificar a la OACI las diferencias dado que “cumple en todos los aspectos” con el requisito de la OACI y ha hecho que sus “reglamentos y métodos” se conformen a cabalidad con el mismo.

2.3.6 La determinación de diferencias debe ser llevada a cabo por las autoridades reglamentarias del Estado y en cumplimiento del compromiso de éste de respetar el Convenio en su carácter de Estado contratante.

2.3.7 Según el Doc 8126, cualquier desviación respecto de las disposiciones¹ que deba tomarse en cuenta en las operaciones de aeronaves debería constituir una “diferencia importante” y publicarse en la AIP.

2.4 CATEGORÍAS Y DESCRIPCIONES DE DIFERENCIAS

2.4.1 Categorías de diferencias

2.4.1.1 Dado que las notificaciones de diferencias pueden corresponder a situaciones diferentes, se han establecido las siguientes categorías de diferencias como una guía para determinar si existe una diferencia en el contexto del Artículo 38:

- a) *El requisito de un Estado contratante es más estricto o excede el 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 es de particular importancia si un Estado contratante exige una norma más elevada que afecta la explotación de aeronaves de otros Estados contratantes en su territorio y sobre él;

Ejemplo:

Referencia del Anexo	Disposición	Texto de la diferencia	Comentarios, incluida la razón de la diferencia
Anexo 2, 3.3.1.3	Se presentará un plan de vuelo a una oficina de notificación de los servicios de tránsito aéreo antes de la salida, o se transmitirá durante el vuelo, a la dependencia de los servicios de tránsito aéreo o a la estación de radio de control aeroterrestre competente a menos que se hayan efectuado otros arreglos para la presentación de planes de vuelo repetitivos.	Para los vuelos que crucen fronteras internacionales, el plan de vuelo debería ser presentado al menos 30 minutos antes de la salida.	Este requisito adicional es necesario para los procedimientos y el sistema de gestión de afluencia de tránsito aéreo utilizados (en el Estado que notifica la diferencia).

1. En el caso de cualquier norma internacional; métodos recomendados que sean importantes para la seguridad operacional de la navegación aérea o, en el caso de la facilitación, para la tramitación oportuna y el despacho en aduanas, inmigración, etc., de la aeronave y la carga que transporta; los Procedimientos para los servicios de navegación aérea (PANS) que sean importantes para la seguridad operacional de la navegación aérea; y los Procedimientos suplementarios regionales (SUPPS) que sean importantes para la seguridad operacional de la navegación aérea.

- b) *El requisito de un Estado contratante es de índole distinta o tiene otros medios de cumplimiento (Categoría B).* Esta categoría se aplica cuando la reglamentación y los métodos nacionales son de índole distinta al SARP correspondiente, o cuando los reglamentos o métodos nacionales difieren en cuanto a principio, tipo o sistema del SARP correspondiente, sin que necesariamente se imponga una obligación adicional. La expresión “*es de índole distinta o tiene otros medios de cumplimiento*” en este inciso se aplicaría a un reglamento o método nacional que logra por otros medios el mismo objetivo que los SARPS correspondientes de la OACI, por lo que no puede clasificarse bajo los incisos a) o c); y

Ejemplo:

Referencia del Anexo	Disposición	Texto de la diferencia	Comentarios, incluida la razón de la diferencia
Anexo 3, 6.5.3	Los pronósticos de área para vuelos a poca altura preparados para respaldar la expedición de información AIRMET, se expedirán cada 6 horas con un período de validez de 6 horas y se transmitirán a las oficinas de vigilancia meteorológicas y/u oficinas meteorológicas de aeródromo correspondientes a más tardar una hora antes del comienzo del período de validez.	Los pronósticos de área se expiden cada 3 horas en vez de cada 6 horas, desde las 0700 hasta las 2200 hora local, y una vez a la 0100 con una validez de 6 horas (hasta las 0700).	Se considera que esa frecuencia y esos períodos de expedición ofrecen una mejor relación costo-beneficio.

- 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; cuando no se ha promulgado una reglamentación nacional que trate el SARP correspondiente, en su totalidad o en parte; o cuando el Estado contratante no ha concordado sus métodos plenamente con el SARP correspondiente.

Ejemplo:

Referencia del Anexo	Disposición	Texto de la diferencia	Comentarios, incluida la razón de la diferencia
Anexo 11, 2.33.1	A todas las zonas prohibidas, restringidas y peligrosas establecidas por un Estado se les asignará una identificación, en el momento del establecimiento inicial, y se promulgarán detalles completos de cada zona.	Aunque esta norma se implementa en la práctica, no se ha incorporado a los reglamentos nacionales.	Se ha previsto la incorporación en la actualización del código de reglamentación de los servicios de tránsito aéreo de 2018.

2.4.2 Descripción de diferencias

2.4.2.1 Las diferencias de fondo deberían describirse de forma clara y concisa, para permitir al lector comprender con facilidad el alcance de las diferencias. En general, la descripción no debería ser una copia del requisito nacional, dejando en manos del lector la detección de las diferencias entre los requisitos nacionales y los requisitos de la OACI, sino una descripción de las divergencias. Para más ejemplos, se alienta a los Estados a examinar las diferencias notificadas por otros Estados [disponibles en el marco en línea del Programa universal de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional (<http://www.icao.int/usoap>)].

Capítulo 3

NOTIFICACIÓN Y PUBLICACIÓN DE DIFERENCIAS

3.1 CUÁNDO NOTIFICAR LAS DIFERENCIAS

3.1.1 La OACI remite una comunicación a los Estados contratantes y a las organizaciones internacionales para informar acerca de la adopción de la enmienda y solicitar la notificación de cualquier desaprobación y diferencia antes de determinadas fechas.

3.1.2 De conformidad con el Artículo 90 del Convenio de Chicago, la enmienda entrará en vigor a los tres meses de haber sido transmitida la comunicación a los Estados, salvo por cualquier parte de la misma sobre la cual la mayoría de los Estados contratantes registren su desaprobación ante el Consejo.

3.1.3 Las enmiendas, o las partes de las mismas que hayan entrado en vigor, son aplicables a partir de las fechas estipuladas por el Consejo. Se espera que los Estados cumplan e implementen todas las partes de la enmienda que rijan para ellos.

3.1.4 Mediante un boletín electrónico de la OACI, se notifica a los Estados tan pronto como las enmiendas hayan entrado en vigor. No obstante, se alienta a los Estados a no esperar hasta ese momento para comenzar a prepararse para la implementación de la enmienda y la notificación de las diferencias.

3.1.5 El Consejo establece la fecha en la cual se pide a los Estados contratantes que notifiquen a la OACI las diferencias entre sus reglamentos y métodos nacionales y los SARPS enmendados (Resolución de adopción).

3.1.6 Se pide a los Estados que, cuando corresponda, proporcionen actualizaciones sobre las diferencias que hayan notificado previamente después de cada enmienda, y que continúen haciéndolo hasta que la diferencia deje de existir.

3.2 MEDIOS DE NOTIFICACIÓN

3.2.1 Las diferencias pueden notificarse mediante el envío a la sede de la OACI de un *Formulario de notificación de cumplimiento o diferencias* (proceso por escrito) que se adjunta a todas las comunicaciones de la OACI que notifican a los Estados la adopción de una enmienda; o a través del sistema de notificación electrónica de diferencias (EFOD) en www.icao.int/usoap.

3.2.2 El sistema EFOD, establecido el 1 de abril de 2011, es una herramienta en línea que permite a los Estados contratantes notificar información sobre diferencias y facilita el intercambio de información entre los Estados por intermedio de la OACI. Una vez que se completa, el sistema EFOD brinda al personal de los Estados la facilidad de acceder a un repositorio de información sobre cumplimiento y diferencias que se ha ingresado con anterioridad. El sistema también ofrece información adicional y funcionalidades como:

- a) las disposiciones más recientes de la OACI para las cuales se requiere presentar nuevamente las diferencias;

- b) observaciones que pueden ayudar al personal de un Estado a gestionar el cumplimiento de SARPS específicos y a transmitir el conocimiento a su nuevo personal;
- c) datos estadísticos que ofrecen una visión general de la situación en el Estado; y
- d) Información sobre diferencias provenientes de otros Estados.

3.2.3 Si bien el proceso por escrito que usa el *Formulario de notificación de cumplimiento o diferencias* es aún el medio principal, se ha alentado a los Estados contratantes a que comiencen a utilizar el sistema EFOD para resolver demoras de notificación y/o divulgación de diferencias, como se estipula en el Artículo 38 del Convenio de Chicago.

Capítulo 4

PROCESO Y PROCEDIMIENTOS PARA LA GESTIÓN DE DIFERENCIAS

4.1 GENERALIDADES

4.1.1 A efectos de mantener actualizada la situación de las diferencias, los Estados contratantes deben organizarse adecuadamente y disponer de personal calificado para cumplir estas tareas [para mayor orientación, véase el *Manual de vigilancia de la seguridad operacional*, Parte A — *Establecimiento y gestión de un sistema estatal de vigilancia de la seguridad operacional* (Doc. 9734)].

4.1.2 La determinación de diferencias, su descripción clara y concisa y la notificación requieren, entre otras cosas, del buen conocimiento y comprensión de los siguientes aspectos:

- a) los requisitos, orientaciones, plantillas y herramientas de la OACI en materia de notificación de diferencias;
- b) el contexto reglamentario nacional y los SARPS correspondientes; y
- c) los métodos nacionales, específicamente el grado de implementación de los SARPS en el Estado.

4.1.3 Lo ideal sería que cuando se redacten los reglamentos nacionales los órganos reguladores consideren que en algún momento habrá que determinar y notificar las diferencias según sea necesario. Los reguladores podrían incluso aprovechar para detectar y formular las diferencias cuando estén elaborando o enmendando los reglamentos nacionales, dado que es importante determinar el grado de cumplimiento o de desviación respecto de los SARPS. Este tipo de enfoque puede facilitar el cumplimiento de los SARPS así como la notificación de diferencias, de ser necesario.

4.1.4 Como se mencionó anteriormente, el grado de cumplimiento o alineación, o no alineación, de las normas y reglamentos nacionales con los SARPS de la OACI puede influir considerablemente en la complejidad de la determinación y formulación de las diferencias. Si bien la notificación de diferencias puede considerarse una tarea tediosa, es sólo una fracción del trabajo y el tiempo que se necesitan para la implementación de los SARPS (redacción de legislación nacional, reglamentos, normas y textos relacionados, información de las entidades reguladas, aplicación de la normativa, etc.). Un proceso similar debería seguirse para los procedimientos.

4.2 PROCESO DE DETERMINACIÓN Y NOTIFICACIÓN DE DIFERENCIAS

4.2.1 Para poder cumplir con sus obligaciones relativas a la notificación de diferencias, un Estado contratante debe establecer e implementar un proceso adecuado que concuerde con sus marcos normativos y orgánicos y cuente con los recursos necesarios para que funcione correctamente, especialmente para la determinación efectiva de todas las diferencias existentes.

4.2.2 A efectos de notificar las diferencias de forma eficaz y económica, se alienta a los Estados a establecer y aplicar un procedimiento de notificación sencillo y adecuado. Dicho procedimiento podría:

- a) definir un coordinador en el Estado (puede tratarse de una persona o una sección) para procesar las comunicaciones de la OACI relacionadas con las enmiendas a los Anexos, incluidas las propuestas para la enmienda y notificación de diferencias;
- b) definir las unidades especializadas correspondientes a cada Anexo y asegurar la participación de todas las entidades y expertos pertinentes, incluidos los expertos jurídicos y técnicos;
- c) instruir al coordinador para que distribuya, tan pronto como sea posible, las comunicaciones relacionadas con las propuestas de enmienda a los expertos del Estado que tengan competencia en las disposiciones correspondientes de la OACI;
- d) facultar al coordinador para que pida a las entidades y expertos pertinentes los aportes necesarios en un plazo determinado (por ejemplo, un mes antes del vencimiento del plazo establecido por la OACI), y solicite que las diferencias que se agreguen o eliminen fuera del ciclo de las comunicaciones a los Estados se entreguen a la entidad coordinadora en tiempo oportuno. El ingreso de los datos en el sistema EFOD por parte del experto o los expertos podría considerarse una entrega de los aportes requeridos al coordinador; y
- e) incluir la información siguiente cuando se notifiquen las diferencias:
 - 1) el número del párrafo o inciso enmendado que contenga el SARP al cual se refiere la diferencia;
 - 2) las razones de la diferencia por la cual el Estado no cumple con el SARP, o por la cual considera necesario adoptar métodos o reglamentos diferentes;
 - 3) una descripción clara y concisa de la diferencia; y
 - 4) una declaración de intención del Estado de cumplir en el futuro y una fecha para la cual tiene previsto confirmar su cumplimiento y eliminar la diferencia con el SARP con respecto al cual se haya notificado la misma (Nota sobre la notificación de diferencias).

ISBN 978-92-9258-751-2



9

789292

587512