



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.: +1 514-954-6717

Ref.: AN 4/16.9-18/24

29 de marzo de 2018

**Asunto:** Adopción de la Enmienda 8 del Anexo 14, Volumen II

**Tramitación:** a) notificar toda desaprobación antes del 16 de julio de 2018; b) notificar el cumplimiento y toda diferencia antes del 8 de octubre de 2018; y c) considerar el uso del sistema de notificación electrónica de diferencias (EFOD) para notificar las diferencias y el cumplimiento

Señor/Señora:

1. Tengo el honor de comunicarle que, en la sexta sesión de su 213º período de sesiones, celebrada el 9 de marzo de 2018, el Consejo adoptó la Enmienda 8 de las *Normas y métodos recomendados internacionales, Aeródromos — Helipuertos* (Anexo 14, Volumen II, al Convenio sobre Aviación Civil Internacional). En el sitio web ICAO-NET (<http://portal.icao.int>) pueden obtenerse los textos de la enmienda y la Resolución de adopción, los cuales aparecen adjuntos a la versión electrónica de la presente comunicación, así como toda la demás documentación pertinente.
2. Al adoptar la enmienda, el Consejo fijó el 16 de julio de 2018 como fecha en que surtirá efecto, salvo aquellas partes de la misma respecto a las cuales la mayoría de los Estados contratantes hiciera constar su desaprobación antes de dicha fecha. Además, el Consejo resolvió que la Enmienda 8, en la medida en que surta efecto, sea aplicable a partir del 8 de noviembre de 2018.
3. La Enmienda 8 se deriva de las recomendaciones de la decimosegunda reunión del Grupo de estudio sobre servicios de información aeronáutica (AIS) y gestión de la información aeronáutica (AIM) (AIS-AIMSG/12).
4. Esta es una enmienda consiguiente a la reestructuración del Anexo 15 y los nuevos PANS-AIM. Las referencias se actualizaron como correspondía; todos los requisitos de calidad de los datos aeronáuticos que figuraban originalmente en el Anexo 14, Volumen II se han trasladado al Apéndice 1 de los PANS-AIM (Catálogo de datos aeronáuticos). Se introdujeron requisitos basados en la performance a fin de mantener la integridad de los datos y sustituir las disposiciones originales sobre verificación por redundancia cíclica (CRC).

S18-0757

5. Los temas figuran en la enmienda del Preámbulo del Anexo 14, Volumen II, que se reproduce en el Adjunto A.

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

- a) antes del 16 de julio de 2018, 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 8, utilizando el formulario que figura como Adjunto B a la presente. Le ruego tome nota de que sólo es necesario hacer constar la desaprobación y que, si no hay respuesta, se dará por supuesto que no se desaprueba la enmienda;
- b) antes del 8 de octubre de 2018, utilizando el sistema de notificación electrónica de diferencias (EFOD) o el formulario que figura como Adjunto C:
  - 1) las diferencias que puedan existir al 8 de noviembre de 2018 entre los reglamentos o métodos nacionales de su Gobierno y la totalidad de las disposiciones del Anexo 14, Volumen II, modificadas mediante todas las enmiendas anteriores y por la Enmienda 8 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 14, Volumen II, modificadas mediante todas las enmiendas anteriores y por la Enmienda 8.

7. Respecto a lo que se solicita en el párrafo 6 a), cabe señalar que una notificación de desaprobación respecto a la Enmienda 8 o cualquiera de sus partes con arreglo al Artículo 90 del Convenio no constituye una notificación de diferencias en virtud del Artículo 38 del mismo. Para cumplir esta última disposición, si existen diferencias, es necesario presentar una declaración por separado, tal 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 38º período de sesiones (24 de septiembre al 4 de octubre de 2013), resolvió que debía alentarse a los Estados miembros a que utilicen el sistema EFOD para notificar las diferencias (véase la Resolución A38-11). 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.

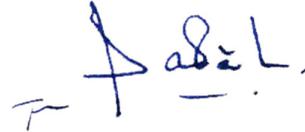
9. En la Nota sobre la notificación de diferencias (Adjunto D) se proporciona orientación sobre la determinación y notificación de diferencias. Puede evitarse reiterar detalladamente las diferencias ya notificadas, en caso de que continúen vigentes, declarando que siguen siendo válidas.

10. Le agradecería que también enviase una 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 existentes, así como una evaluación de sus repercusiones. Los textos correspondientes se presentan, a título informativo, en los Adjuntos E y F, respectivamente.

12. Tan pronto como sea posible después de que haya surtido efecto la Enmienda 8, el 16 de julio de 2018, le remitiremos las páginas sustitutivas correspondientes a la misma.

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

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Fang Liu', with a horizontal line underneath.

Fang Liu  
Secretaria General

**Adjuntos:**

- A — Enmienda del Preámbulo del Anexo 14, Volumen II
- B — Formulario de notificación de desaprobación total o parcial de la Enmienda 8 del Anexo 14, Volumen II
- C — Formulario de notificación de cumplimiento o diferencias con respecto al Anexo 14, Volumen II, Enmienda 8
- 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 8 del Anexo 14, Volumen II
- F — Evaluación de las repercusiones en relación con la Enmienda 8 del Anexo 14, Volumen II



ADJUNTO A a la comunicación AN 4/16.9-18/24

**ENMIENDA DEL PREÁMBULO DEL ANEXO 14, VOLUMEN II**

Añádase lo siguiente al final de la Tabla A:

<i><b>Enmienda</b></i>	<i><b>Origen</b></i>	<i><b>Temas</b></i>	<i><b>Adoptada/Aprobada Surte efecto Aplicable</b></i>
8	Decimosegunda reunión del Grupo de estudio sobre Servicios de información aeronáutica (AIS) – Gestión de la información aeronáutica (AIM) (AIS-AIMSG/12)	Enmiendas consiguientes relacionadas con el cambio de referencias , requisitos de calidad de los datos y requisitos de detección de errores basados en la performance como resultado de la reestructuración del Anexo 15 y la introducción de los PANS-AIM (Doc 10066).	9 de marzo de 2018 16 de julio de 2018 8 de noviembre de 2018

-----



**NOTIFICACIÓN DE DESAPROBACIÓN TOTAL O PARCIAL  
DE LA ENMIENDA 8 DEL ANEXO 14, VOLUMEN II**

A la: Secretaria General  
Organización de Aviación Civil Internacional  
999 Robert-Bourassa Boulevard  
Montreal, Quebec  
CANADA H3C 5H7

(Estado) \_\_\_\_\_ por la presente desea desaprobación las partes siguientes de la Enmienda 8 del Anexo 14, Volumen II:

Firma \_\_\_\_\_

Fecha \_\_\_\_\_

*NOTAS*

- 1) Si desea desaprobación la Enmienda 8 del Anexo 14, Volumen II, en su totalidad o en parte, rogamos que envíe esta notificación de desaprobación de modo que llegue a la Sede de la OACI el 16 de julio de 2018 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 8, no es necesario devolver este aviso de desaprobación.**
- 2) La presente notificación no debería considerarse como notificación de cumplimiento o diferencias con respecto al Anexo 14, Volumen II. Es necesario enviar notificaciones separadas al respecto. (Véase el Adjunto C).
- 3) Utilídense hojas adicionales en caso necesario.

\_\_\_\_\_



**NOTIFICACIÓN DE CUMPLIMIENTO O DIFERENCIAS CON RESPECTO AL  
ANEXO 14, VOLUMEN II  
(Comprendidas todas las enmiendas hasta la Enmienda 8, inclusive)**

A la: Secretaria General  
Organización de Aviación Civil Internacional  
999 Robert-Bourassa Boulevard  
Montreal, Quebec  
CANADA H3C 5H7

1. No existirá diferencia alguna, al \_\_\_\_\_, entre los reglamentos o métodos nacionales de **(Estado)** \_\_\_\_\_ y las disposiciones del Anexo 14, Volumen II, comprendidas todas las enmiendas hasta la núm. 8 inclusive.

2. Existirán las diferencias siguientes, al \_\_\_\_\_, entre los reglamentos o métodos de **(Estado)** \_\_\_\_\_ y las disposiciones del Anexo 14, Volumen II, incluida la Enmienda 8 [véase la Nota 2) a continuación].

- | a) <b>Disposición del Anexo</b><br>(Indíquense los párrafos exactamente) | b) <b>Detalles de la diferencia</b><br>(Describase la diferencia con claridad y concisión) | c) <b>Observaciones</b><br>(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 14, Volumen II, comprendidas todas las enmiendas hasta la núm. 8 inclusive, con respecto a las cuales se han notificado diferencias en el párrafo 2.

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

(Utilícense hojas adicionales en caso necesario)

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.

-----

## 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 sólo 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 sólo 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 a 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](http://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 8 DEL ANEXO 14, VOLUMEN II**

**1. LISTA DE TAREAS PARA LA APLICACIÓN**

1.1 Medidas esenciales que corresponden a los Estados para aplicar la enmienda del Anexo 14, Volumen II:

- a) identificación del procedimiento de reglamentación necesario para incorporar las nuevas disposiciones de la OACI en los reglamentos nacionales;
- b) establecimiento de un plan de implantación nacional que tenga en cuenta las nuevas disposiciones de la OACI;
- c) realización de un análisis de brechas entre las nuevas disposiciones de la OACI y la reglamentación nacional;
- d) redacción de las modificaciones necesarias de los reglamentos nacionales;
- e) adopción oficial de la reglamentación y los medios de cumplimiento nacionales;
- f) modificación del marco de vigilancia conforme a las nuevas reglamentaciones nacionales;
- g) notificación de diferencias estatales a la OACI, de ser necesario;
- h) publicación de las diferencias significativas en las AIP;
- i) aplicación de las nuevas reglamentaciones nacionales por parte de los explotadores de helipuertos; y
- j) vigilancia estatal de la aplicación de las reglamentaciones.

**2. PROCESO DE NORMALIZACIÓN**

2.1 Fecha en que surte efecto: 16 de julio de 2018.

2.2 Fecha de aplicación: 8 de noviembre de 2018.

2.3 Fecha(s) de aplicación integrada(s): N/A.

### 3. DOCUMENTOS DE APOYO

#### 3.1 Documentos de la OACI

<b>Título</b>	<b>Tipo (PANS/IT/Manual/Cir)</b>	<b>Fecha de publicación prevista</b>
<i>Procedimientos para los servicios de navegación aérea — Gestión de la información aeronáutica (PANS-AIM) (Doc 10066)</i>	PANS	Noviembre de 2018
<i>Manual para los servicios de información aeronáutica (Doc 8126)</i>	Texto de orientación actualizado	Noviembre de 2018

#### 3.2 Documentos externos

<b>Título</b>	<b>Organización externa</b>	<b>Fecha de publicación</b>
N/A		

### 4. TAREAS DE ASISTENCIA PARA LA APLICACIÓN

<b>Tipo</b>	<b>Mundial</b>	<b>Regional</b>
Seminarios prácticos	Ninguno	Conferencias/seminarios prácticos sobre AIM

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

5.1 Se prevé introducir cambios en las preguntas de protocolo debido a que se introdujeron modificaciones en las referencias al Anexo 15 y a los nuevos PANS-AIM propuestos.

-----

## EVALUACIÓN DE LAS REPERCUSIONES EN RELACIÓN CON LA ENMIENDA 8 DEL ANEXO 14, VOLUMEN II

### 1. INTRODUCCIÓN

1.1 La Enmienda 8 del Anexo 14, Volumen II, consiste en enmiendas consiguientes a la revisión y la reestructuración del Anexo 15 y la propuesta de un nuevo PANS-AIM, relacionadas con el cambio de referencias, requisitos de calidad de los datos y requisitos de detección de errores basados en la performance.

### 2. EVALUACIÓN DE LAS REPERCUSIONES

2.1 *Repercusiones en la seguridad operacional:* Positivas. La enmienda permite que haya uniformidad entre los requisitos del Anexo 14, Volumen II; del Anexo 15 y de los PANS-AIM (Doc 10066) de modo de evitar errores de interpretación. Asimismo, la introducción de requisitos basados en la performance para la detección de errores de datos permite mayor flexibilidad en cuanto a técnicas de implementación, con lo cual se logra que los procesos sean más eficientes y con resultados de mejor calidad. Esto se traduce en una reducción del riesgo de proporcionar datos erróneos y en un aumento de la seguridad operacional.

2.2 *Repercusiones financieras:* Repercusiones financieras mínimas tanto para los Estados como para la industria.

2.3 *Repercusiones en la seguridad de la aviación:* La aplicación de esta propuesta no tiene repercusiones en la seguridad de la aviación.

2.4 *Repercusiones en el medio ambiente:* Insignificantes.

2.5 *Repercusiones en la eficiencia:* Positivas. La enmienda del Anexo 14, Volumen II, reubica los requisitos de calidad de los datos aeronáuticos en una única referencia (el Catálogo de datos aeronáuticos), que facilitará el cumplimiento por parte de los Estados contratantes y facilitará la actualización de la especificidad de los datos aeronáuticos cuando se introduzcan cambios en el futuro. Los requisitos incluyen referencias recíprocas y, por consiguiente, se los puede encontrar de un modo más eficiente.

2.6 *Plazo de implantación previsto:* Los Estados no necesitarán más de un año para modificar su marco regulatorio e incorporar las nuevas referencias al Anexo 15 y a los PANS-AIM.



**ENMIENDA NÚM. 8**

**DE LAS**

**NORMAS Y MÉTODOS  
RECOMENDADOS INTERNACIONALES**

# **AERÓDROMOS**

**ANEXO 14**

**AL CONVENIO SOBRE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL**

**VOLUMEN II — HELIPUERTOS**

La enmienda del Anexo 14, Volumen II, que figura en este documento fue adoptada por el Consejo de la OACI el **9 de marzo de 2018**. Las partes de esta enmienda que no hayan sido desaprobadas por más de la mitad del número total de Estados contratantes hasta el **16 de julio de 2018**, inclusive, surtirán efecto en dicha fecha y serán aplicables a partir del **8 de noviembre de 2018**, según se especifica en la Resolución de adopción. (Véase la comunicación AN 4/16.9-18/24).

**MARZO DE 2018**

**ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL**



**ENMIENDA 8 DE LAS NORMAS Y MÉTODOS RECOMENDADOS  
INTERNACIONALES**

**ANEXO 14 — AERÓDROMOS, VOLUMEN II — HELIPUERTOS**

**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 9 de marzo de 2018 la Enmienda 8 de las Normas y métodos recomendados internacionales que figuran en el documento titulado *Normas y métodos recomendados internacionales, Aeródromos — Helipuertos* que por conveniencia se designa como Anexo 14, Volumen II, al Convenio;
2. *Prescribe* el 16 de julio de 2018 como fecha en que la referida enmienda surtirá efecto, excepto cualquier parte de la misma 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 de la misma que hayan surtido efecto se apliquen a partir del 8 de noviembre de 2018;
4. *Encarga a la Secretaria General:*
  - a) que notifique inmediatamente a cada Estado contratante las decisiones anteriores, e inmediatamente después del 16 de julio de 2018, 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 8 de noviembre de 2018, 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 8 de octubre de 2018, y después de dicha fecha, que mantenga informada a la Organización acerca de cualesquiera diferencias que puedan surgir;
    - 2) que notifique a la Organización, antes del 8 de octubre de 2018, 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; y
  - 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 b) anterior, sobre las diferencias respecto a las normas.

— — — — —



**NOTAS SOBRE LA PRESENTACIÓN DE  
LA ENMIENDA DEL ANEXO 14, VOLUMEN II**

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:

<del>el texto que ha de suprimirse aparece tachado</del>	texto que ha de suprimirse
el nuevo texto que ha de insertarse se destaca con sombreado	nuevo texto que ha de insertarse
<del>el texto que ha de suprimirse aparece tachado</del> y a continuación aparece el nuevo texto que se destaca con sombreado	nuevo texto que ha de sustituir al actual

**TEXTO DE LA ENMIENDA 8**

**DE LAS**

**NORMAS Y MÉTODOS RECOMENDADOS**

**INTERNACIONALES**

**AERÓDROMOS**

**ANEXO 14**

**AL CONVENIO SOBRE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL**

**VOLUMEN II**

**HELIPUERTOS**

**ÍNDICE**

...

~~APÉNDICE 1.— Requisitos de calidad de los datos aeronáuticos .....AP 1 1~~

---

*Nota de editorial.— Volver a enumerar los Apéndices  
subsiguientes como corresponda.*

---

...

**CAPÍTULO 2. DATOS DE LOS HELIPUERTOS**

**2.1 Datos aeronáuticos**

2.1.1 La determinación y notificación de los datos aeronáuticos relativos a los helipuertos se efectuarán conforme a ~~los requisitos de exactitud e integridad fijados en las Tablas A5 1 a A5 5 del Apéndice 5, teniendo en cuenta al mismo tiempo los procedimientos del sistema de calidad establecido.~~ Los requisitos de exactitud de los datos aeronáuticos se basan en un nivel de probabilidad del 95% y a tal efecto se identificarán tres tipos de datos de posición: puntos objeto de levantamiento topográfico (p. ej., umbral de la pista), puntos calculados (cálculos matemáticos a partir de puntos conocidos objeto de levantamiento topográfico para establecer puntos en el espacio, puntos de referencia) y puntos declarados (p. ej., puntos de los límites de las regiones de información de vuelo) la clasificación de exactitud e integridad que se requiere para satisfacer las necesidades del usuario final de los datos aeronáuticos.

*Nota.— Las especificaciones que rigen el sistema de calidad figuran en el Anexo 15, Capítulo 3. En los PANS-AIM (Doc 10066), Apéndice 1, figuran las especificaciones relacionadas con la clasificación de exactitud e integridad de los datos aeronáuticos relativos al helipuerto.*

2.1.2 ~~Los Estados contratantes se asegurarán de que se mantenga la integridad de los datos aeronáuticos en todo el proceso de datos, desde el levantamiento topográfico/origen hasta el siguiente usuario previsto. Según la clasificación de los datos aeronáuticos de acuerdo con su integridad, los procedimientos de validación y verificación:~~

a) ~~para datos ordinarios: evitarán la alteración durante todo el procesamiento de los datos;~~

- b) ~~para datos esenciales: garantizarán que no haya alteración en etapa alguna del proceso, y podrán incluir procesos adicionales, según sea necesario, para abordar riesgos potenciales en toda la arquitectura del sistema, de modo de asegurar además la integridad de los datos en ese nivel; y~~
- e) ~~para datos críticos: garantizarán que no haya alteración en etapa alguna del proceso, y podrán incluir procesos de aseguramiento de la integridad adicionales para mitigar plenamente los efectos de las fallas identificadas mediante un análisis exhaustivo de toda la arquitectura del sistema, como riesgos potenciales para la integridad de los datos.~~

*Nota.*— ~~Los textos de orientación sobre el procesamiento de datos aeronáuticos e información aeronáutica figuran en el Documento DO-200B de la RTCA y en el Documento ED-76B de la Organización europea para el equipamiento de la aviación civil (EUROCAE), titulado Standards for Processing Aeronautical Data [Normas para el procesamiento de datos aeronáuticos (disponible en inglés y francés únicamente)].~~

2.1.32 ~~La protección de los datos aeronáuticos electrónicos almacenados o en tránsito se supervisará en su totalidad mediante la verificación por redundancia cíclica (CRC). Para lograr la protección del nivel de integridad de los datos aeronáuticos críticos y esenciales clasificados en 2.1.2, se aplicará respectivamente un algoritmo CRC de 32 o de 24 bits. Durante la transmisión y/o almacenamiento de conjuntos de datos aeronáuticos y de datos digitales, se utilizarán técnicas de detección de errores de datos digitales.~~

*Nota.*— ~~En los PANS-AIM (Doc 10066) figuran especificaciones detalladas acerca de las técnicas de detección de errores de datos digitales).~~

2.1.4 ~~**Recomendación.**— Para lograr la protección del nivel de integridad de los datos aeronáuticos ordinarios clasificados en 2.1.2, se aplicará un algoritmo CRC de 16 bits.~~

*Nota.*— ~~Los textos de orientación sobre los requisitos de calidad de los datos aeronáuticos (exactitud, resolución, integridad, protección y rastreo) figuran en el Manual del sistema geodésico mundial — 1984 (WGS 84) (Doc 9674). Los textos de apoyo con respecto a las disposiciones del Apéndice 1 relativas a la resolución e integridad de la publicación de los datos aeronáuticos figuran en el Documento DO-201A de la RTCA y en el Documento ED-77 de la Organización europea para el equipamiento de la aviación civil (EUROCAE) titulado “Industry Requirements for Aeronautical Information” (Requisitos de la industria en materia de información aeronáutica).~~

2.1.5 ~~Las coordenadas geográficas que indiquen la latitud y la longitud se determinarán y notificarán a la autoridad de los servicios de información aeronáutica en función de la referencia geodésica del Sistema geodésico mundial — 1984 (WGS 84) identificando las coordenadas geográficas que se hayan transformado a coordenadas WGS 84 por medios matemáticos y cuya exactitud del trabajo en el terreno original no satisfaga los requisitos establecidos en el Apéndice 1, Tabla A1-1.~~

2.1.6 ~~El grado de exactitud del trabajo en el terreno será el necesario para que los datos operacionales de navegación resultantes correspondientes a las fases de vuelo, se encuentren dentro de las desviaciones máximas, con respecto a un marco de referencia apropiado, como se indica en las tablas del Apéndice 1.~~

2.1.7 ~~Además de la elevación (por referencia al nivel medio del mar) de las posiciones específicas en tierra objeto de levantamiento topográfico en los helipuertos, se determinará con relación a esas posiciones la ondulación geoidal (por referencia al elipsoide WGS 84), según lo indicado en el Apéndice 1, y se notificará a la autoridad de los servicios de información aeronáutica.~~

*Nota 1.— Un mapeo de referencia apropiado será el que permita aplicar el WGS 84 a un helipuerto determinado y en función del cual se expresen todos los datos de coordenadas.*

*Nota 2.— Las especificaciones que rigen la publicación de las coordenadas WGS 84 figuran en el Anexo 4, Capítulo 2, y en el Anexo 15, Capítulo 3.*

...

## 2.4 Dimensiones y otros datos afines de los helipuertos

...

2.4.5 Se medirán las coordenadas geográficas de los obstáculos en el Área 2 (la parte que se encuentra dentro de los límites del aeródromo/helipuerto) y en el Área 3 y se notificarán a la autoridad de los servicios de información aeronáutica en grados, minutos, segundos y décimas de segundo. Además, se notificarán a la autoridad de los servicios de información aeronáutica la máxima elevación de los obstáculos, así como el tipo, señales e iluminación (en caso de haberla) de dichos obstáculos.

*Nota 1.— Véanse en el Anexo 15, Apéndice 81, las ilustraciones gráficas de las superficies de recolección de datos de obstáculos y criterios utilizados para la determinación de datos sobre obstáculos en las Áreas 2 y 3.*

*Nota 2.— En el los PANS-AIM (Doc 10066), Apéndice 1, de este Anexo figuran los requisitos para la determinación de datos sobre obstáculos en las Áreas 2 y 3.*

*Nota 3.— La aplicación de las disposiciones 10.1.4 y 10.1.6 del Anexo 15, relativa a la disponibilidad, al 12 de noviembre de 2015, de datos sobre obstáculos conforme a las especificaciones del Área 2 y del Área 3 se facilitaría mediante la planificación avanzada y apropiada de la recolección y el procesamiento de esos datos.*

...

## 2.6 Coordinación entre la autoridad de los servicios de información aeronáutica y la autoridad del helipuerto

...

2.6.3 Particularmente importantes son los cambios en la información aeronáutica que afectan a las cartas o sistemas de navegación automatizados, cuya notificación requiere utilizar el sistema de reglamentación y control de información aeronáutica (AIRAC) tal como se especifica en el Anexo 15, Capítulo 6 y Apéndice 4. Los servicios de helipuerto responsables cumplirán con los plazos establecidos por las fechas de entrada en vigor AIRAC predeterminadas, acordadas internacionalmente, previendo además 14 días adicionales contados a partir de la fecha de envío de para remitir la información/datos brutos que remitan a los servicios de información aeronáutica.

*Nota.— En los PANS-AIM (Doc 10066), Capítulo 6, figuran especificaciones detalladas acerca del sistema AIRAC.*

2.6.4 Los servicios de helipuerto responsables de suministrar la información/datos brutos aeronáuticos a los servicios de información aeronáutica tendrán debidamente en cuenta los requisitos de exactitud e integridad de los datos aeronáuticos especificados en el Apéndice 1 del presente Anexo necesarios para satisfacer las necesidades del usuario final de los datos aeronáuticos.

*Nota 1.— En los PANS-AIM (Doc 10066), Apéndice 1, figuran las especificaciones relacionadas con la clasificación de exactitud e integridad de los datos aeronáuticos relativos a los helipuertos.*

*Nota 12.— Las especificaciones relativas a la expedición de NOTAM y SNOWTAM figuran en el Anexo 15, Capítulo 56 y los PANS-AIM (Doc 10066), Apéndices 63 y 24, respectivamente.*

*Nota 23.— La información AIRAC será distribuida por el servicio de información aeronáutica (AIS) por lo menos con 42 días de antelación respecto a las fechas de entrada en vigor AIRAC, de forma que los destinatarios puedan recibirla por lo menos 28 días antes de la fecha de entrada en vigor.*

*Nota 34.— El calendario de fechas comunes AIRAC, predeterminadas y acordadas internacionalmente, de entrada en vigor a intervalos de 28 días, y las orientaciones relativas al uso de AIRAC figuran en el Manual para los servicios de información aeronáutica (Doc 8126, Capítulo 2, 2.6).*

...

#### **APÉNDICE 1.— REQUISITOS DE CALIDAD DE LOS DATOS AERONÁUTICOS**

---

*Nota editorial.— Suprímase el Apéndice 1 en su totalidad, y vuélvanse a enumerar los apéndices y párrafos subsiguientes, como corresponda.*

---

...

— FIN —

