



OACI

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

NOTA DE ESTUDIO

NACC/DCA/10 — NE/28  
02/06/21

**Décima Reunión de Directores de Aviación Civil de Norteamérica, Centroamérica y Caribe  
(NACC/DCA/10)**

Fort-de-France, Martinica, Francia, 21 al 23 de junio de 2022

**Cuestión 5 del  
Orden del Día:**

**Implementación regional NAM/CAR de seguridad operacional/navegación  
aérea  
5.2 Implementación de asuntos de seguridad operacional**

**DOCUMENTACIÓN DEL CUMPLIMIENTO CON EL MODELO DE REGULACIÓN DE LA AVIACIÓN CIVIL  
(MCAR) EN EL SISTEMA DE NOTIFICACIÓN ELECTRÓNICA DE DIFERENCIAS (EFOD) DE LA OACI**

(Presentada por los Estados Unidos)

**RESUMEN EJECUTIVO**

Ente los marcos de referencia regulatorios más utilizados mundialmente, el MCAR proporciona a los reguladores un formato para utilizarlo en cumplimiento de las Normas y métodos recomendados (SARPS) de la OACI para los Anexos 1, 2, 6 (todas las tres partes, 7, 8, 18 y 19). A pesar de que muchos Estados incorporan todas las porciones del MCAR como la base de sus sistemas nacionales regulatorios de aviación, cada uno de estos Estados deben individualmente identificar y notificar a la OACI y otros Estados contratantes las diferencias en sus sistemas nacionales regulatorios de aviación en el EFOD. Esta nota propone añadir el MCAR al EFOD, para así permitir la habilitación de un conjunto maestro de diferencias actuales para que estén disponibles en cada emisión de MCAR para el aprovechamiento de los Estados como parte de su obligación de presentar sus diferencias regulatorias con la OACI. Dicho alojamiento de la OACI podría acelerar el cumplimiento individual de los Estados con la presentación de diferencias y apoyar a los esfuerzos de la OACI para fortalecer la Organización regional de vigilancia de la seguridad operacional (RSOO).

<b>Acción:</b>	Las acciones sugeridas se presentan en la Sección 4
<b>Objetivos Estratégicos:</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Seguridad Operacional</li><li>• Capacidad y eficiencia de la navegación aérea</li><li>• Seguridad de la aviación y facilitación</li><li>• Desarrollo económico del transporte aéreo</li></ul>
<b>Referencias:</b>	Disposiciones y material de orientación de la OACI relacionados con la notificación de diferencias: <ul style="list-style-type: none"><li>• Artículos 12, 37, 38, 54, 57, y 90 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional</li><li>• Anexos 9 y 15</li><li>• Resolución A38-11 de la Asamblea; Resolución A39-22 de la Asamblea</li><li>• Manual de notificación y publicación de diferencias (Doc. 10055)</li><li>• Manual de operaciones TRAINAIR PLUS (TPOM) (Doc 10052)</li></ul>

## **1. Introducción**

1.1 El Convenio sobre Aviación Civil Internacional (el Convenio) requiere que los Estados contratantes adopten medidas para garantizar la seguridad operacional mediante la conformidad con las normas internacionales. Estos incluyen legislación que establece y faculta a una Autoridad de aviación civil (AAC) en cada Estado, y la promulgación de reglamentos operativos específicos para la aviación civil. En virtud del Convenio, los Estados también acuerdan ajustarse a las normas presentadas en una serie de Anexos al Convenio y notificar a la OACI las diferencias con las normas. El Anexo 15 también instruye a los Estados a publicar las diferencias significativas en su Publicación de información aeronáutica.

1.2 Como se indica en la Resolución 38-11 de la Asamblea, la Resolución A39-22 de la Asamblea y el Doc 10055 de la OACI, Manual sobre notificación de diferencias, el EFOD de la OACI es el método preferido para presentar las diferencias. El EFOD permite a los Estados presentar diferencias en línea, fuera de línea (copia en papel) y validar esas diferencias con la OACI. El Marco en línea (OLF) que incluye el EFOD también contiene cuadros de mando de los Estados, planes de acción correctiva, autoevaluaciones, listas de verificación de cumplimiento e informes EFOD utilizados junto con el Programa Universal de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional (USOAP) de la OACI.

1.3 La Ley modelo de seguridad operacional de la aviación civil (Ley) y los MCAR se publican para ayudar a los reguladores a cumplir con sus responsabilidades de supervisión. A solicitud de la OACI, Estados Unidos publicó los primeros MCAR en 1998. Los MCAR debían servir como base para el Programa de instrucción de inspectores gubernamentales de seguridad operacional (GSI) aprobado por la OACI. Como se menciona en el Doc 10052 de la OACI, Manual de operaciones de TRAINAIR PLUS (TPOM), el programa GSI es un subconjunto especial del programa TRAINAIR Plus de la OACI que busca brindar capacitación estandarizada y de alta calidad a los inspectores de estándares de vuelo de todas las AAC en todo el mundo. El objetivo de la Ley y de los MCAR es centrarse en el desempeño de las tareas de los inspectores sobre la base de leyes y reglamentos que cumplan plenamente con los SARPS de la OACI. Todo el desarrollo y los cambios de MCAR son aprobados por la OACI.

1.4 En 2003, la OACI reconoció que los MCAR eran utilizados por más de la mitad de sus Estados contratantes. Como resultado, la OACI desarrolló un programa de recopilación de datos destinado a documentar el cumplimiento de los SARPS. Si bien el resultado de ese esfuerzo, el EFOD, ha estado en uso durante años, actualmente no existe ningún mecanismo para ingresar los MCAR en el EFOD a fin de documentar fácilmente el cumplimiento de las normas.

## **2. Discusión**

2.1 Estados Unidos cree que los MCAR podrían agregarse al Enfoque de observación continua (CMA) del USOAP de la OACI y específicamente en el EFOD mediante la inserción de un nuevo modelo de perfil de Estado, lo que permitiría documentar el cumplimiento de los MCAR con las disposiciones de la OACI. Cargar los MCAR en el EFOD brindará importantes beneficios a los Estados contratantes y las RSOO. Para los Estados, una vez que los MCAR se ingresan en el EFOD de la OACI, un Estado tendrá la oportunidad de revisar el cumplimiento de los MCAR con los SARPS de la OACI y estar mejor informado sobre el cumplimiento de los SARPS de su propio Estado. También ayudará a los Estados a reconocer y cerrar las brechas en las reglamentaciones de un Estado, o puede usarse en el desarrollo de acuerdos de seguridad operacional de la aviación, que requieren la comparación del sistema reglamentario de cada parte para identificar puntos en común o áreas de divergencia.

2.2 El enfoque propuesto para los MCAR podría extenderse a otras reglamentaciones en uso en múltiples Estados, incluidas otras reglamentaciones modelo de aviación. Permitir que las RSOO documenten las reglamentaciones comunes en el EFOD (por ejemplo, como lo ha hecho la Agencia Europea de Seguridad Aérea) apoya los esfuerzos de la OACI para fortalecer la supervisión de la seguridad operacional del Estado, la investigación de accidentes e incidentes y las capacidades de gestión de la seguridad operacional, al tiempo que permite una mayor eficiencia y eficacia. uso de recursos limitados y mayor armonización a nivel mundial. Aumentar la visibilidad de las reglamentaciones aeronáuticas comunes en uso en todo el mundo haciendo que sus diferencias con respecto a las disposiciones de la OACI estén fácilmente disponibles en el EFOD podría facilitar este esfuerzo.

2.3 Estados Unidos cree que contar con documentos de comparación de las regulaciones de los Estados y los principales documentos del sistema regulatorio sería beneficioso tanto dentro como fuera de la región NACC. Esto permitirá que los datos de cumplimiento se almacenen en la base de datos EFOD, lo que permitirá actualizaciones oportunas y la recuperación de información crítica para la seguridad. Además, recibe un control de calidad a través del USOAP de la OACI. Este enfoque no solo enfocará a los Estados en su propio cumplimiento con la OACI, sino que también permitirá realizar comparaciones con las reglamentaciones de los sistemas de otras organizaciones a través del proceso de presentación de informes EFOD de la OACI.

2.4 La Ley y los MCAR están probados por su utilización en todo el mundo, para servir como base para un sistema eficaz de supervisión de la seguridad operacional a través de la legislación y las reglamentaciones de aviación. Los MCAR están disponibles en tres idiomas (inglés, francés y español) sin costo para los Estados ni para la OACI. Estados Unidos busca la oportunidad de mejorar aún más este recurso proporcionando acceso por demanda para actualizar detalles sobre el cumplimiento de las MCAR con las normas de la OACI utilizando el EFOD, que es una interfaz ya familiar para las AAC.

### **3. Conclusión**

3.1 Estados Unidos busca el apoyo de los Estados contratantes NACC y la Oficina Regional NACC de la OACI para respaldar y promover esta propuesta a través de los canales oficiales de la OACI para permitir la carga de los MCAR en el EFOD. Como una ayuda para los Estados que usan los MCAR y necesitan presentar diferencias en el EFOD, Estados Unidos cree que este método beneficiaría a todas las partes interesadas y proporcionaría las mejores herramientas para que los Estados logren el cumplimiento de las normas de la OACI. La Administración Federal de Aviación de los EEUU puede ofrecer sus años de experiencia en el desarrollo de MCAR y apoyar proyectos de armonización reglamentaria, y está preparada para proporcionar personal, sin costo alguno para la OACI, para ingresar los MCAR y proporcionar los requisitos funcionales para mantener la actualización anual para garantizar Los Estados siguen cumpliendo con los SARPS de la OACI.

3.2 Si este enfoque de los MCAR descrito en esta nota resultara beneficioso, la OACI podría considerar la posibilidad de cargar otros reglamentos modelo comunes, como los Requisitos de aviación de los territorios internacionales de ultramar de apoyo a la seguridad aérea y los Reglamentos aeronáuticos latinoamericanos del Sistema regional de cooperación para la vigilancia de la seguridad operacional, en el EFOD, si cuenta con el apoyo de la organización responsable.

3.3 Con el apoyo de la Reunión al proyecto de Conclusión propuesto, Estados Unidos planea hacer propuestas similares en otros foros regionales de la OACI con el objetivo de generar apoyo mundial para esta iniciativa antes de la Asamblea 41 de la OACI en septiembre de 2022.

<b>PROPUESTA DE CONCLUSIÓN</b>	
<b>NACC/DCA/10/XX</b>	<b>Modelo de regulación de la aviación civil (MCAR) en el Sistema de Notificación Electrónica de Diferencias (EFOD)</b>
<b>Qué:</b> Que, a. Los Estados respaldan la propuesta de incluir los MCAR en el EFOD de la OACI y consideran apoyar esta propuesta en la Asamblea 41 de la OACI; e b. Instruir a la Oficina Regional NACC de la OACI para llevar esta propuesta a la atención de los órganos/oficinas correspondientes en la Sede de la OACI.	<b>Impacto esperado:</b> <input checked="" type="checkbox"/> Político / Global <input checked="" type="checkbox"/> Inter-regional <input type="checkbox"/> Económico <input type="checkbox"/> Ambiental <input checked="" type="checkbox"/> Técnico/Operacional
<b>Por qué:</b> La inclusión de los MCAR en el EFOD brindará a los Estados una mayor visibilidad para revisar el cumplimiento de los MCAR con los SARPS de la OACI, y ofrecerá beneficios a las RSOO al documentar las reglamentaciones comunes en el EFOD, lo que en última instancia permite un uso más eficiente y eficaz de los recursos limitados y una mayor armonización a nivel mundial.	
<b>Cuándo:</b> Tan pronto como sea posible y antes de la Asamblea 41	<b>Estado:</b> <input checked="" type="checkbox"/> Válida / <input type="checkbox"/> Invalidada / <input type="checkbox"/> Finalizada
<b>Quién:</b> <input checked="" type="checkbox"/> Estados <input checked="" type="checkbox"/> OACI <input type="checkbox"/> Otros:	

#### 4. Acciones sugeridas

4.1 Se invita a la Reunión a:

- a) apoyar la propuesta de Conclusión para permitir subir MCAR en el EFOD de la OACI; y
- b) proporcionar el mismo ajuste a otras normas modelo comunes en caso de que los beneficios se realicen como se describe en este documento.