



## NOTA DE ESTUDIO

### SEGUNDA CONFERENCIA DE ALTO NIVEL SOBRE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN (HLCAS/2)

Montreal, 29 – 30 de noviembre de 2018

#### Cuestión 3: Plan global para la seguridad de la aviación (GASeP)

#### EXAMEN DE LOS INDICADORES DEL ENFOQUE DE OBSERVACIÓN CONTINUA DEL PROGRAMA UNIVERSAL DE AUDITORÍA DE LA SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN (USAP-CMA)

(Nota presentada por la Secretaría)

#### RESUMEN

En la presente nota se proponen modificaciones al método por el cual el enfoque de observación continua del Programa universal de auditoría de la seguridad de la aviación (USAP-CMA) informa sobre la capacidad de vigilancia de los Estados miembros y su cumplimiento indicativo de las normas del Anexo 17 — *Seguridad*. Los indicadores propuestos cumplirán con más eficacia las expectativas de los Estados miembros, ya que brindarán una indicación clara de la aplicación operacional de las medidas de seguridad de la aviación y reflejarán de modo más preciso la sostenibilidad del sistema de vigilancia de la seguridad de la aviación de cada Estado.

Las medidas propuestas a la Conferencia de alto nivel sobre seguridad de la aviación figuran en el párrafo 6.

## 1. INTRODUCCIÓN

1.1 El enfoque de observación continua del Programa universal de auditoría de la seguridad de la aviación (USAP-CMA), presentado en enero de 2015, tiene por objeto promover la seguridad de la aviación mundial mediante la auditoría y la observación continuas del rendimiento de los Estados miembros en materia de seguridad de la aviación. Ese rendimiento en materia de seguridad de la aviación se evalúa sobre la base de dos indicadores:

- a) un indicador de vigilancia, que representa la capacidad de los Estados para establecer e implantar un sistema eficaz y sostenible de vigilancia de la seguridad de la aviación; y
- b) un indicador de cumplimiento, que representa el nivel de cumplimiento por el Estado de las normas del Anexo 17 – *Seguridad*.

1.2 La Asamblea de la OACI, en su 39º período de sesiones (véase la Resolución A39-18 de la Asamblea, Apéndice E), pidió al Consejo que encargase a la Secretaría de la OACI que examinara el alcance y la metodología del USAP, en consulta con los Estados miembros, a fin de asegurarse de que ofreciera información fiable a los Estados miembros en lo que respecta a la aplicación efectiva de medidas de seguridad de la aviación en tierra y que la metodología tuviera en cuenta un enfoque basado en los riesgos para la aplicación de las medidas de seguridad de la aviación. El grupo de estudio de la Secretaría (SSG) sobre el USAP es quien se encarga de efectuar dicho examen.

1.3 En los debates del SSG se trató una variedad de temas, uno de los cuales es velar por que el programa de auditoría siga estando basado en los riesgos y centrado en los resultados. Se está abordando esta cuestión mediante un examen integral de las preguntas del protocolo (PQ) del USAP-CMA, que se completarán en diciembre de 2018.

1.4 El SSG también examinó cuestiones relativas a la divulgación de los resultados de auditoría y la función del programa de auditoría en la evaluación de la aplicación de medidas de seguridad de la aviación. Sin embargo, ha quedado claro para la Secretaría que existe un malentendido persistente respecto del significado de los indicadores existentes, tal como están definidos en la actualidad. En esta nota se presenta una solución para hacer frente a las inquietudes con respecto a los indicadores existentes. Más específicamente, se propone un enfoque para proporcionar resultados de auditoría que reflejen con mayor precisión la situación respecto de la seguridad de la aviación en los Estados miembros de la OACI, respetando a su vez los requisitos de confidencialidad del Memorando de acuerdo (MoU) sobre el USAP-CMA concertado entre la OACI y cada Estado.

## 2. INDICADORES ACTUALES DE VIGILANCIA Y CUMPLIMIENTO

2.1 En el marco del USAP-CMA, se han elaborado PQ para evaluar la aplicación sostenible de cada norma del Anexo 17. Cada PQ está asociada con uno de los ocho elementos críticos (CE) del sistema de vigilancia de la seguridad de la aviación de un Estado. En conjunto, la información recopilada en las respuestas a esas PQ proporciona un panorama completo del sistema de vigilancia de un Estado, que se expresa como el nivel de implementación efectiva (EI) de los elementos críticos y se presenta en un diagrama que describe el estado de cada CE. Ese diagrama se publica en el portal seguro del USAP-CMA.

2.2 El Anexo 17, Capítulo 4 – *Medidas preventivas de seguridad*, incluye todas las medidas preventivas de seguridad que deben aplicar los Estados. En el marco del USAP-CMA, se evalúa la aplicación operacional de esas normas mediante PQ asociadas con el CE-8 (Resolución de problemas de seguridad de la aviación). Por lo tanto, el diagrama actual de indicadores de vigilancia descrito incluye una evaluación de la aplicación operacional de las medidas de seguridad de la aviación relativas al CE-8. Además, el informe de auditoría USAP-CMA remitido a los Estados auditados contiene un desglose de cada CE en subgrupos para que el Estado tenga la mayor cantidad posible de información. En el CE-8, los subgrupos correspondientes reflejan los subtítulos del Anexo 17, Capítulo 4, y muestran la aplicación operacional de las medidas de seguridad de la aviación en tierra.

2.3 Un segundo diagrama, publicado en el portal seguro del USAP-CMA, indica el cumplimiento de las normas del Anexo 17 desglosando todas las PQ por norma y agrupando las normas por área de auditoría. El Apéndice A contiene muestras de ambos diagramas.

## 3. DIVULGACIÓN DE RESULTADOS DE AUDITORÍA

3.1 En la oración final de la Sección 32 del MoU genérico, aprobado por el Consejo de la OACI en su 203º período de sesiones, celebrado en 2014, se indica que “[...] en el sitio web seguro del USAP, se pondrá a disposición de todos los Estados miembros diagramas que ilustran el nivel de

aplicación de los elementos críticos de un sistema de vigilancia de la seguridad de la aviación del Estado y una indicación del cumplimiento, por parte del Estado de las normas del Anexo 17”.

#### **4. OPCIONES PARA LA MODIFICACIÓN DE LOS INDICADORES DE VIGILANCIA Y CUMPLIMIENTO**

4.1 Con el fin de abordar la necesidad de contar con un panorama más claro, tanto de la sostenibilidad de los sistemas de vigilancia de los Estados como de la aplicación operacional de las medidas de seguridad de la aviación, se propone modificar el formato de los indicadores utilizados para presentar los resultados de auditoría del USAP-CMA. En este sentido, se renombraría el diagrama actual de indicadores de vigilancia que muestra la “implementación efectiva (EI) de los elementos críticos de los sistemas de vigilancia de la seguridad de la aviación de un Estado” como “Indicador de sostenibilidad de la seguridad de la aviación del Estado”. Este título refleja con más precisión la finalidad del diagrama: proporcionar una indicación de la sostenibilidad del sistema de vigilancia de la seguridad de la aviación de un Estado. Además, ya no se utilizarían las PQ del CE-8 relacionadas con la aplicación operacional de medidas de seguridad de la aviación para crear ese diagrama. En consecuencia, la columna CE-8 solo proporcionaría resultados sobre la capacidad del Estado para subsanar las deficiencias identificadas por medio de sus actividades de vigilancia. Con esta modificación, el diagrama sería más coherente con el objetivo de evaluar la sostenibilidad del sistema de vigilancia de la seguridad de la aviación del Estado.

4.2 Sobre la base de los debates que tuvieron lugar durante las reuniones del SSG y con los representantes de los Estados durante otros encuentros sobre seguridad de la aviación, también ha quedado claro que, cuando se analiza el indicador de cumplimiento, existe interés en modificar dicho indicador a fin de que refleje más fielmente la aplicación operacional de las medidas de seguridad de la aviación. En consecuencia, se han identificado dos opciones para abordar esta cuestión. La primera opción sería reemplazar el indicador de cumplimiento existente por una sola medición, expresada en porcentaje, que refleje la aplicación operacional de las normas del Anexo 17, Capítulo 4. Los resultados de cada Estado tendrían entonces en el portal seguro del USAP un indicador de cumplimiento con una cifra porcentual única. Sin embargo, se podrían efectuar análisis regionales y mundiales del indicador utilizando los subtítulos del Anexo 17, Capítulo 4, lo que brindaría una mayor oportunidad de orientar la asistencia de manera más efectiva, tanto a nivel mundial como regional, y medir el impacto del GASEP.

4.3 La segunda opción sería publicar un diagrama que muestre los resultados operacionales de auditoría (PQ del CE-8), divididos en función de los subtítulos del Anexo 17, Capítulo 4, en el portal seguro del USAP, al igual que el indicador de cumplimiento. Esto facilitaría orientar la asistencia relacionada con la aplicación operacional de medidas de seguridad de la aviación y, al igual que con el indicador anterior, se podría emplear para generar análisis regionales y mundiales y medir el impacto del GASEP. El Apéndice B contiene una muestra del indicador de cumplimiento propuesto.

#### **5. IMPACTO DE LAS MODIFICACIONES PROPUESTAS EN LAS ESTADÍSTICAS DEL USAP**

5.1 En caso de que el Consejo de la OACI respalde y luego apruebe las modificaciones de los indicadores, se actualizaría la información publicada actualmente en el portal seguro del USAP de manera que figuren los nuevos indicadores de todos los Estados. Asimismo, se actualizaría la plantilla del informe de auditoría del USAP-CMA, al igual que las estadísticas anuales que elabora la Sección de auditoría de la seguridad de la aviación.

5.2 Aunque los indicadores revisados representarían con mayor precisión la situación de seguridad de la aviación en los Estados miembros, la adopción de los indicadores revisados implicaría que algunos Estados tendrían un indicador de sostenibilidad más alto que el EI anterior, mientras que ese indicador se reduciría en otros Estados. La Secretaría ha modelizado el impacto de esta modificación y, en

la mayoría de los casos, la variación del porcentaje total entre el EI y el indicador de sostenibilidad sería inferior al 2 %. Además, para la mayoría de los Estados, esto representa una variación, en más o en menos, inferior a 10 puntos porcentuales en la barra del CE-8 del diagrama. A nivel mundial, el indicador de sostenibilidad sería un 0,24 % inferior al correspondiente al EI mundial actual. El Apéndice C contiene una tabla que refleja las modificaciones aproximadas entre el EI y el indicador de sostenibilidad, por región.

5.3 Debido a la modificación que se propone para el indicador de cumplimiento, que se basaría en datos diferentes, no es posible realizar una comparación entre el indicador anterior y el actualizado.

## 6. MEDIDAS PROPUESTAS A LA CONFERENCIA DE ALTO NIVEL

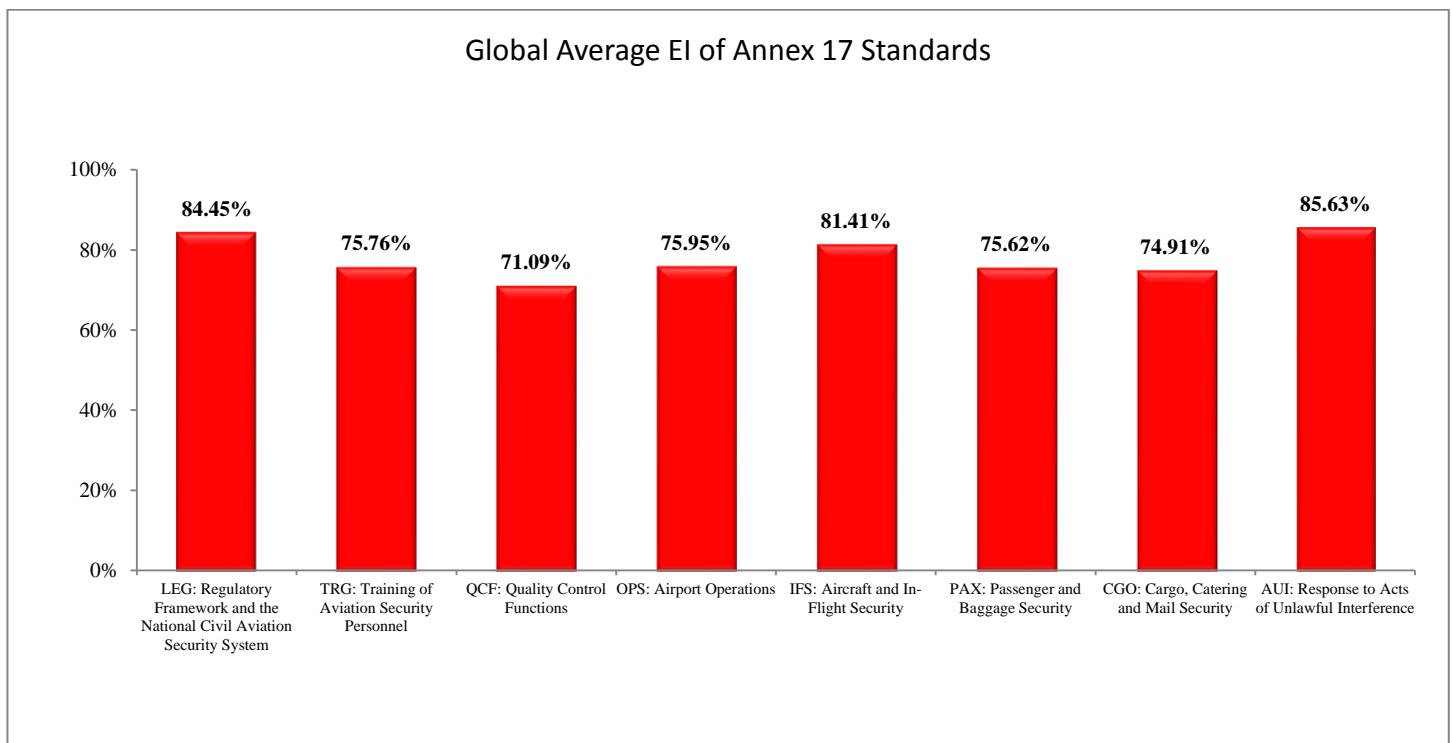
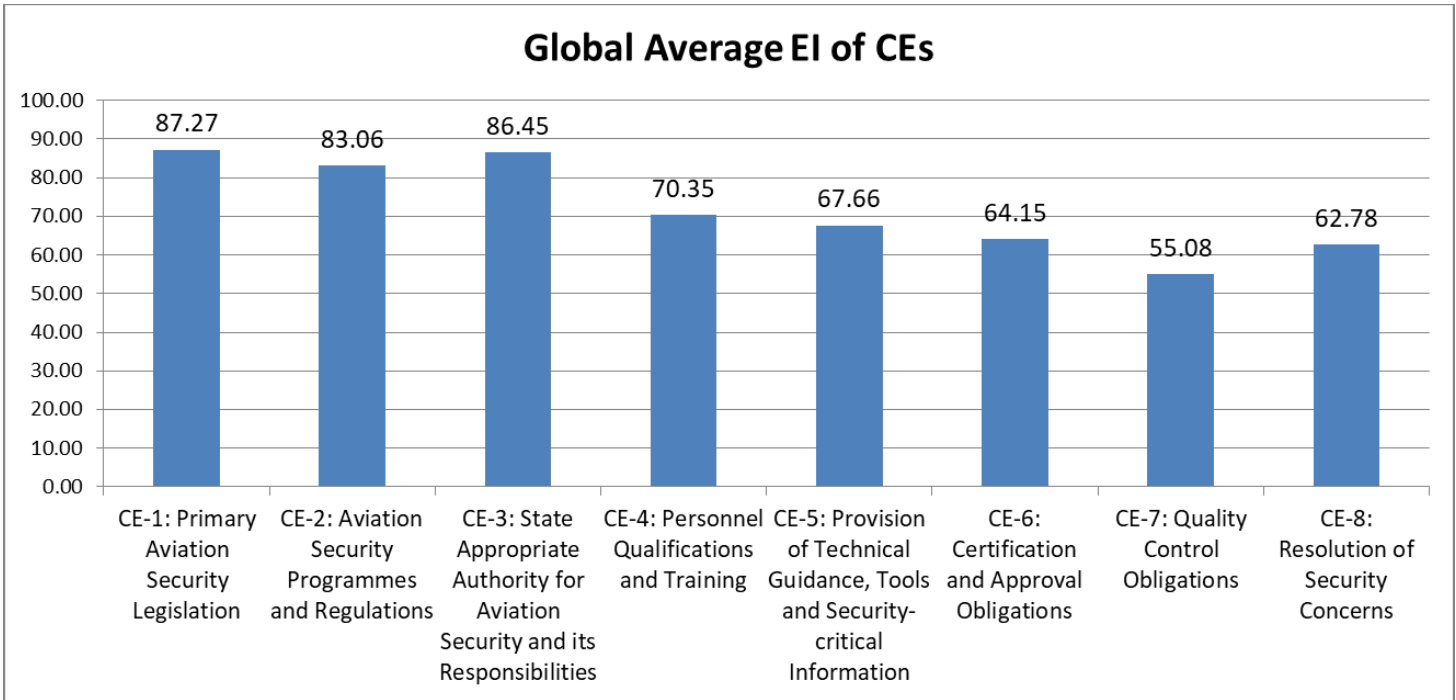
6.1 Se invita a la Conferencia de alto nivel sobre seguridad de la aviación a:

- a) acordar que los resultados del USAP-CMA deberían reflejar más fielmente la sostenibilidad del sistema de vigilancia de la seguridad de la aviación de los Estados miembros y la aplicación de las normas de seguridad operacional de la aviación;
- b) respaldar el cambio de nombre del indicador de vigilancia actual por “indicador de sostenibilidad”, con la modificación menor que se describe en la presente nota de estudio; y
- c) respaldar la sustitución del indicador de cumplimiento existente por uno que se centre en la aplicación por los Estados de las normas del Anexo 17, Capítulo 4, ya sea:
  - i) un diagrama del CE-8, dividido en función de los subtítulos del Capítulo 4 del Anexo 17; o
  - ii) una cifra única, expresada en porcentaje.

-----

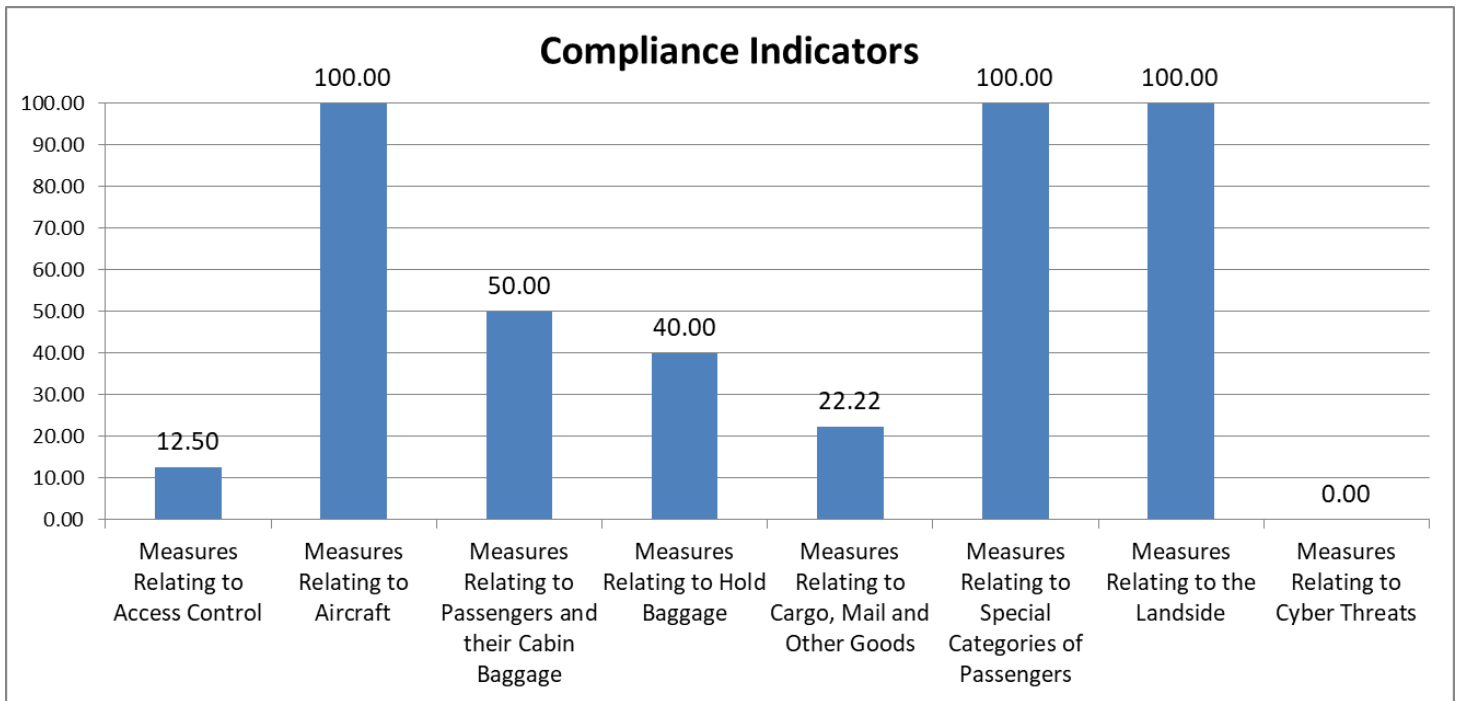
**APPENDIX A**

**Current Oversight and Compliance Indicators**



**APPENDIX B**

**Sample of Proposed Compliance Indicators**



-----

**APPENDIX C**

**Forecast Changes between the EI and Sustainability Indicator**  
(Based on August 2018 results)

	Global EI	APAC EI	ESAF EI	EUR/NAT EI	MID EI	NACC EI	SAM EI	WACAF EI	AFI EI
CE-8: Resolution of Security Concerns – including operational implementation results	62.54	58.52	43.54	84.00	54.29	57.72	58.85	46.76	43.97
CE-8: Resolution of Security Concerns – without operational implementation results	60.62	54.44	42.78	83.27	54.46	58.69	59.96	38.79	39.81
CE-8: Variance	-1.91	-4.07	-0.76	-0.73	0.17	0.97	1.11	-7.97	-4.16

	Global EI	APAC EI	ESAF EI	EUR/NAT EI	MID EI	NACC EI	SAM EI	WACAF EI	AFI EI
Current Oversight Indicator (all CEs)	72.10	67.58	58.84	88.67	71.30	69.61	71.35	55.34	56.84
Forecast Sustainability Indicator (all CEs)	71.86	67.07	58.74	88.58	71.28	69.49	71.21	54.34	56.32
Impact on Sustainability Indicator (all CEs)	-0.24	-0.51	-0.10	-0.09	0.02	0.12	0.14	-1.00	-0.52

— FIN —