

**NOTA DE ESTUDIO****ASAMBLEA — 39º PERÍODO DE SESIONES****COMISIÓN TÉCNICA****Cuestión 33: Seguridad operacional de la aviación y navegación aérea — Supervisión y análisis****ENFOQUE DE OBSERVACIÓN CONTINUA DEL PROGRAMA UNIVERSAL DE AUDITORÍA DE LA VIGILANCIA DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL (CMA DEL USOAP) – PROPUESTA DE EXAMEN POSTERIOR A LA IMPLANTACIÓN**

(Nota presentada por Australia, Bangladesh, Chile, India, Japón, Malasia, Nepal, Nueva Zelandia, República de Corea, Federación de Rusia, Singapur, Tonga y Vanuatu)

RESUMEN

En la presente nota de estudio se reconoce que el diseño y la implantación del marco en línea del CMA del USOAP han sido satisfactorios y que ello ofrece sustanciales ventajas a la OACI y a sus Estados miembro. También se propone en esta nota que la OACI lleve a cabo un examen posterior a la implantación (PIR) del CMA del USOAP, incluidos el diseño y la funcionalidad del marco en línea. Dicho PIR brindaría a los Estados miembro la posibilidad de proporcionar retroinformación de los usuarios que se tendría en cuenta en el diseño y desarrollo futuros del programa y permitiría a la Secretaría de la OACI impulsar la elaboración de planes de trabajo con miras a mejorar el diseño y la función del marco en línea del CMA del USOAP, de forma que siguiera siendo una herramienta eficaz y útil tanto para los Estados miembro como para la OACI.

Decisión de la Asamblea: Se invita a la Asamblea a:

- constituir un equipo especial formado por representantes de los Estados miembro y la OACI;
- llevar a cabo un examen posterior a la implantación del Enfoque de observación continua del Programa universal de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional, incluido el marco en línea, con respecto a las preguntas pertinentes que figuran en el párrafo 2.6;
- concluir dicho examen en junio de 2018; y
- notificar los resultados del examen al 40º Período de sesiones de la Asamblea en 2019, incluidas recomendaciones para que el Enfoque de observación continua redunde en beneficio de la OACI y sus Estados miembro a largo plazo.

<i>Objetivos estratégicos:</i>	Esta nota de estudio se relaciona con el Objetivo estratégico Seguridad operacional
<i>Repercusiones financieras:</i>	Se propone que el Examen posterior a la implantación se lleve a cabo con sujeción a la disponibilidad de recursos en el marco de la propuesta de Presupuesto del Programa Regular de la OACI para 2017-2019 y/o con contribuciones extrapresupuestarias. Las propuestas de mejoras técnicas sustanciales, u otras actividades que requieran un nivel moderado o significativo de recursos a raíz de dicho Examen, deberán tenerse en cuenta en la formulación del presupuesto del Programa Regular de la OACI para 2020-21-22.
<i>Referencias:</i>	Documento 10022: <i>Resoluciones vigentes de la Asamblea (al 4 de octubre de 2013)</i> - A32-11, Establecimiento del Programa universal OACI de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional

	<p>- A37-5, El enfoque de observación continua del Programa universal de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional (USOAP)</p> <p>A38-WP/50, Enfoque de observación continua del Programa universal de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional (CMA del USOAP)</p>
--	--

1. INTRODUCCIÓN

1.1 En el 32° Período de sesiones de la Asamblea celebrado en 1998 se decidió establecer un Programa universal de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional (USOAP) con objeto de que la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) pudiera llevar a cabo auditorías de la vigilancia de la seguridad operacional con carácter periódico, obligatorio, sistemático y armonizado. En última instancia, el objetivo del USOAP es promover la seguridad operacional a escala mundial por medio de auditorías periódicas de los sistemas de vigilancia de la seguridad operacional en todos los Estados miembro de la OACI.

1.2 A raíz de la implantación satisfactoria del USOAP, en el 37° Período de sesiones de la Asamblea que tuvo lugar en 2010 se encargó al Secretario General que dieran comienzo en 2011 las actividades de transición al USOAP a fin de integrar un enfoque de observación continua (CMA).

1.3 La OACI adoptó un marco en línea de apoyo a la introducción del CMA con objeto de que constituyera la principal herramienta de los Estados miembro para gestionar y notificar sus actividades de cumplimiento de la seguridad operacional de la aviación. Dicho marco comprende la realización de preguntas del protocolo (PQ), cuestionarios de actividades aeronáuticas del Estado, planes de medidas correctivas y aportaciones al Sistema de notificación electrónica de diferencias.

1.4 El CMA es plenamente operacional desde el 1 de enero de 2013.

2. ANÁLISIS

2.1 La transición al CMA del USOA brinda a los Estados miembro sustanciales beneficios en lo concerniente a la mejora del rendimiento en materia de seguridad operacional. La implantación del marco en línea ofrece a esos Estados la posibilidad de gestionar y notificar sus actividades de cumplimiento de la seguridad operacional de la aviación de forma más eficaz, así como de gestionar sus obligaciones en materia de auditorías de la seguridad operacional de la aviación. La utilización de recursos adecuados de la OACI para el apoyo a los usuarios de la herramienta puede ofrecer, tanto a la OACI como a los Estados miembro, beneficios significativos en materia de costos en el futuro.

2.2 Si bien los Estados miembro han tenido la posibilidad de proporcionar retroinformación sobre el marco en línea del CMA desde que comenzó su actividad el 1 de enero de 2013, no se ha llevado a cabo ningún examen sistémico del CMA, incluido el marco en línea. La gobernanza sobre prácticas idóneas de este elemento primordial del programa de trabajo de la OACI debería comprender un examen transparente y objetivo del diseño y la implantación del sistema, así como la determinación de nuevas mejoras de índole estructural o sistémica que redunden en beneficio máximo de la OACI y los Estados miembro.

2.3 La realización de un examen posterior a la implantación (PIR) se considera la mejor práctica para implantar un nuevo sistema establecido con el objetivo de lograr resultados específicos. A continuación se enumeran los objetivos generales de un PIR:

- a) determinar el grado de éxito del proyecto, en particular en qué medida ha cumplido sus objetivos, ha contribuido a lograr los beneficios previstos y ha observado los requisitos específicos definidos inicialmente;
- b) examinar la eficacia de todos los elementos de la solución de trabajo utilizada para determinar si pueden realizarse nuevas mejoras a fin de optimizar los beneficios ofrecidos; e
- c) identificar nuevas mejoras o modificaciones de índole funcional que permitan obtener mayores beneficios, en particular mejoras específicas requeridas en procedimientos, documentos o actividades de apoyo.

2.4 Los PIR se llevan a cabo, por lo general, tras la implantación de un nuevo programa, una vez que se han subsanado los problemas asociados a su “puesta en marcha”, y antes de que el diseño y la operación finales del programa se acepten como norma. Si bien se reconoce y valora la labor del equipo de diseño del CMA del USOAP de la OACI encaminada a seguir introduciendo mejoras técnicas en el marco en línea desde 2013, cabe señalar que sigue siendo pertinente llevar a cabo una evaluación general del programa con objeto de asegurar el cumplimiento de sus objetivos en todo momento.

2.5 El PIR examinaría la eficacia global del CMA, incluida, de ser posible, la plena participación de los Estados miembro con recursos limitados en relación con las actividades de cumplimiento. Si bien la retroinformación de los Estados miembro ha sido muy positiva, en líneas generales, algunos Estados miembro con recursos limitados han tenido dificultades para cumplir las obligaciones relativas al CMA, en particular la carga de trabajo que conlleva la gestión de sus respuestas a través del marco en línea de la OACI. Sobre este particular, los Estados miembro deberían poder determinar los medios más adecuados y eficaces, acordes con su costo, para supervisar y notificar pertinentemente el rendimiento en materia de seguridad operacional de la aviación.

2.6 Se propone que la OACI lleve a cabo un PIR en lo concerniente a dos amplias esferas, a saber, la eficiencia de los procesos y la metodología del CMA del USOAP, mediante las preguntas enumeradas a continuación:

2.6.1 Eficiencia de los procesos:

- a) ¿existe una relación eficiente y lógica entre el examen y la revisión sistémicos y planificados de los Anexos, y el examen del texto de las PQ?
- b) el actual modelo del marco en línea y los planes de mejora funcional por incremento, ¿redundan en beneficio máximo para los Estados miembro con respecto a las actividades de cumplimiento, notificación y planificación?
- c) ¿puede disponerse de otros métodos para aumentar la eficiencia del marco en línea?
- d) ¿es posible seguir desarrollando el marco en línea con objeto de aumentar la eficacia de la labor de los Estados miembro mediante la actualización periódica de sus datos de performance, además del examen anual de las PQ realizado actualmente?

- e) ¿existen incoherencias en la estructura lógica del CMA, incluido el marco en línea, que deban subsanarse?
- f) ¿se dispone de recursos suficientes en el presupuesto de la OACI para mantener de forma eficaz el marco en línea y velar por la continuidad de la supervisión de las actividades de conformidad en la aviación?

2.6.2 Metodología del CMA del USOAP:

- a) ¿constituye el diseño general del CMA el medio más eficaz para los Estados miembro y la OACI para la mejora de la seguridad operacional de la aviación?
- b) ¿permite el índice de aplicación eficaz (EI) evaluar de forma eficaz el grado de seguridad operacional lograda?
- c) ¿se notifican las actuales actividades de establecimiento de prioridades y programación en materia de auditoría, así como los ejercicios de validación pertinentes, sobre la base de evaluaciones de riesgo de los Estados miembro adecuadas?
- d) ¿es el actual proceso de reevaluación de los índices de EI el más adecuado para la OACI y los Estados miembro?

2.7 El PIR debería llevarlo a cabo un equipo especial formado por un grupo reducido de representantes de la OACI y los Estados miembro bajo la dirección de la Comisión de Aeronavegación. Los resultados y las recomendaciones obtenidos a raíz del PIR deberían tenerse en cuenta en la formulación del presupuesto del Programa Regular de la OACI para 2020-2022 con objeto de seguir asegurando la idoneidad de la herramienta del CMA y sus recursos. El equipo especial del PIR debería notificar los resultados y las recomendaciones de su examen al 40º Período de sesiones de la Asamblea y proporcionar información actualizada al respecto a la Conferencia de navegación aérea de 2018.