



ASAMBLEA — 42º PERÍODO DE SESIONES

COMITÉ EJECUTIVO

Cuestión 14: Programas de auditoría por el enfoque de observación continua

POSIBILIDAD DE MEJORAR EL SISTEMA DE NOTIFICACIÓN DEL CMA DEL USOAP, TENIENDO EN CUENTA LA DIMENSIÓN Y LA COMPLEJIDAD DE LAS ACTIVIDADES DE AVIACIÓN EN UN ESTADO

(Nota presentada por Sudáfrica)

RESUMEN

La Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) considerará la posibilidad de mejorar el sistema de notificación del Enfoque de Observación Continua del Programa Universal de Auditoría de la Vigilancia de la Seguridad Operacional (CMA del USOAP), teniendo en cuenta la dimensión y la complejidad de las actividades de aviación civil de los distintos Estados miembros, agrupando a los Estados con niveles similares de actividades de aviación civil. Este enfoque facilitaría las comparaciones dentro de subconjuntos comparables, mejorando así la pertinencia y la eficacia de la colaboración entre los Estados.

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

- tomar nota del contenido de la presente nota de estudio; y
- solicitar a la OACI que estudie, de conformidad con el plan de trabajo, cómo se pueden mejorar los informes de desempeño para reflejar la dimensión y la complejidad de las actividades de aviación civil entre los Estados miembros, sobre la base de un mecanismo de clasificación o agrupamiento que distinga los resultados entre los Estados con niveles similares de actividades de aviación civil y haga recomendaciones en la próxima Asamblea.

<i>Objetivos estratégicos:</i>	Esta nota de estudio se relaciona con el objetivo estratégico: <i>Todos los vuelos son seguros y protegidos.</i>
<i>Repercusiones financieras:</i>	La presente nota de estudio no tiene repercusiones financieras.
<i>Referencias:</i>	Marco en línea (OLF) del Enfoque de Observación Continua del Programa Universal de Auditoría de la Vigilancia de la Seguridad Operacional (CMA del USOAP) de la OACI Sistema Integrado de Análisis y Notificación de Tendencias de Seguridad Operacional (iSTARS).

1. INTRODUCCIÓN

1.1 Esta nota de estudio tiene como objetivo informar y solicitar que la OACI explore la posibilidad de mejorar el sistema de notificación del Enfoque de Observación Continua del Programa

Universal de Auditoría de la Vigilancia de la Seguridad Operacional (CMA del USOAP) considerando categorías de Estados miembros con actividades de aviación civil similares o comparables, agrupándolos en distintos subgrupos y calificando su implementación efectiva (EI) en consecuencia, considerando varios niveles de actividades y complejidad de la aviación civil.

1.2 En la actualidad, el sitio web del Sistema Integrado de Análisis y Notificación de Tendencias de Seguridad Operacional (iSTARS) 4.0 de la OACI proporciona información que permite a los Estados comparar su desempeño dentro de sus respectivas regiones y a nivel mundial. Sin embargo, no permite comparar el desempeño de un Estado con otros que tienen complejidades y actividades de aviación civil comparables. Esta brecha hace imposible que los Estados puedan evaluar eficazmente su desempeño con el de sus pares. Si se cerrara la brecha, esto permitiría a los Estados mejorar significativamente su habilidad para evaluar su cumplimiento y efectividad. De ser posible, también ayudaría a los Estados que requieren asistencia, en el marco de la iniciativa de la OACI *Ningún país se queda atrás* (NCLB), a identificar otros Estados con los que pudieran asociarse para ayudarse mutuamente.

2. ANTECEDENTES

2.1 El CMA del USOAP funciona como mecanismo para la evaluación de la capacidad de los Estados de llevar a cabo una vigilancia efectiva de la seguridad operacional. Utiliza una fórmula que puede adaptarse a todos los Estados miembros, independientemente del nivel de sus actividades de aviación civil. La metodología es sólida, particularmente en cuanto a excluir del cálculo aquellas preguntas del protocolo (PQ) que no se apliquen al Estado en cuestión.

2.2 El sistema de aviación civil mundial es intrínsecamente colaborativo, y los Estados trabajan juntos para mejorar la seguridad operacional de la aviación civil. Algunos Estados gestionan muchas más actividades de aviación que otros, y los niveles de EI también varían considerablemente.

2.3 Si bien actualmente es posible generar informes de seguridad operacional de los Estados a nivel regional y mundial, sería beneficioso que los Estados elaboraran informes comparativos con otros Estados que compartan características similares. Entre ellas se incluyen los niveles comparables de EI, así como un nivel equivalente de actividades de aviación civil identificables a través del Cuestionario de actividades de aviación del Estado (SAAQ).

2.4 Este enfoque propuesto ofrecería una representación más precisa y relevante del entorno de la aviación civil mundial y proporcionaría los siguientes beneficios a los Estados miembros:

2.4.1 Asignación más eficaz de los recursos de asistencia por parte de la OACI, para que la asistencia se dirija hacia donde más se necesita y pueda tener la mayor repercusión.

2.4.2 Una mejor comprensión del alcance y la distribución de las actividades de aviación civil en relación con los recursos disponibles, principalmente entre los Estados afiliados a una misma organización regional de vigilancia de la seguridad operacional (RSOO), mejorará el apoyo de los Estados al objetivo de la OACI *Ningún país se queda atrás* (NCLB).

2.4.3 La capacidad de comparar y evaluar el desempeño entre Estados pares con sistemas de aviación civil y niveles de actividad comparables, fomentando así la colaboración y la mejora continua.

2.4.4 Mayor apoyo al objetivo NCLB de la OACI al permitir que los Estados que necesitan acceso a la asistencia de otros Estados miembros puedan identificarse fácilmente, maximizando la pertinencia y la eficacia de la cooperación y los esfuerzos de colaboración.

3. ANÁLISIS

3.1 Todos los Estados miembros tienen acceso a informes de desempeño y a sesiones informativas del Estado sobre la seguridad operacional a través de la plataforma iSTARS. Este recurso centralizado permite a los Estados comparar sus resultados en materia de desempeño y seguridad operacional de la aviación con los de otros Estados, tanto dentro de sus respectivas regiones como a escala mundial. Este análisis comparativo puede aprovecharse para fomentar la transparencia, alentar el intercambio de las mejores prácticas e impulsar mejoras continuas en el sistema de seguridad operacional de la aviación civil. Sin embargo, es importante reconocer que no todos los Estados realizan actividades de aviación civil a un mismo nivel o de la misma complejidad. Es posible que los Estados con operaciones de aviación relativamente limitadas no tengan muchos indicadores de desempeño o actividades de seguridad operacional, ya que muchas preguntas del protocolo (PQ) quizás no sean directamente aplicables o pertinentes. En consecuencia, el enfoque actual de un sistema de notificación igual para todos podría ser insuficiente para captar los perfiles significativos de seguridad operacional y de desempeño de estos Estados, lo que podría dar lugar a comparaciones engañosas o a que la información obtenida luego no pueda traducirse en acciones concretas.

3.2 Además, cuando iSTARS genera informes de desempeño regionales y mundiales, el contexto de comparación suele pasar por alto la diversidad en cuanto a la infraestructura de aviación, los entornos normativos y la complejidad operacional de los Estados. Por ejemplo, un Estado con un entorno de aviación muy complejo que incluye aeropuertos internacionales, múltiples líneas aéreas y amplias operaciones de carga y público pasajero se enfrenta a dificultades de gestión de la seguridad operacional muy diferentes si se lo compara con un Estado que tiene un tránsito aéreo nacional limitado y pocas actividades de aviación general. Evaluar ambos casos utilizando los mismos parámetros y sin agruparlos por contexto puede sesgar las evaluaciones de desempeño. Esta falta de diferenciación podría arrojar resultados errados de una evaluación comparativa; por ejemplo, un Estado más pequeño podría parecer que tiene un desempeño inferior simplemente porque ciertos parámetros no se aplican en su caso o, por el contrario, en un Estado de mayor complejidad se podrían disimular riesgos críticos al promediar los datos. Para hacer frente a esta limitación, sería muy ventajoso incorporar un mecanismo de clasificación o agrupamiento en los informes de desempeño. Ese mecanismo clasificaría a los Estados en función de parámetros como el volumen y la complejidad de las actividades de aviación, la gama de operaciones de aviación civil realizadas, la capacidad de la infraestructura aeroportuaria y la madurez normativa.

3.3 Los informes de desempeño agrupados mejorarían la facilidad de interpretación y la pertinencia de los datos que se tomarían como base concreta para la formulación de políticas, la asignación de recursos y la vigilancia reglamentaria. También proporcionarían un marco de evaluación más justo, motivando a todos los Estados a participar más activamente en las mejoras de la seguridad operacional sin tener que preocuparse por una evaluación desproporcionada. En última instancia, refinar de esta forma la metodología de notificación se alinea con el objetivo más amplio de mejorar la seguridad operacional de la aviación mundial, ya que permitirá contar con información más pertinente sobre el desempeño, que luego podrá traducirse más fácilmente en acciones concretas.