



**Cuestión 5 del
Orden del Día:**

Asuntos relativos a la seguridad de la aviación (AVSEC)
5.1 Programa universal de la OACI de auditoría de la seguridad de la aviación (USAP)

PROGRAMA UNIVERSAL DE LA OACI DE AUDITORÍA DE LA SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN (USAP)

(Presentada por la Secretaría)

RESUMEN	
Esta nota de estudio presenta información sobre las actividades y resultados respecto al desarrollo y resultados del Programa universal de la OACI de auditoría de la seguridad de la aviación (USAP) y el progreso de la implantación de los planes de acción de medidas correctivas que los Estados deben aplicar para cumplir con las normas y métodos recomendados sobre seguridad de la aviación (AVSEC) del Anexo 17 y, de esta forma, reforzar las medidas de seguridad de sus propios Estados y de la aviación civil internacional.	
Referencias:	
<ul style="list-style-type: none">• Anexo 17 – Seguridad• Anexo 9 – Facilitación• Documentos de viaje de lectura mecánica (Doc 9303, Parte I)• Manual de seguridad para la protección de la aviación civil contra los actos de interferencia ilícita (Doc 8973)• Programa universal de la OACI de auditoría de la seguridad de la aviación (USAP)• Manual de vigilancia de seguridad operacional (Doc 9734), Parte C Establecimiento y Gestión de un Sistema Estatal de Vigilancia de la Seguridad de la Aviación.	
Objetivo Estratégico	<i>Esta nota de estudio se relaciona con el Objetivo estratégico B.</i>

1. Introducción

1.1 Esta nota de estudio presenta información para la consideración y acción correspondiente por parte de la Reunión a fin de apoyar la implantación del Objetivo Estratégico B de la OACI – *Seguridad de la Aviación – Mejorar la protección de la aviación civil mundial*, y la responsabilidad por parte de los Estados para implantar las acciones pertinentes para dar cumplimiento a su compromiso respecto al Anexo 17 del Convenio de Aviación Civil Internacional.

2. Discusión

2.1 El Programa universal de la OACI de auditoría de la seguridad de la aviación (USAP) finalizó su primer ciclo de auditorías a nivel mundial en diciembre de 2007, habiéndose auditado 182 Estados Contratantes. El primer ciclo de auditorías y sus visitas de seguimiento en las Regiones CAR/SAM finalizó en marzo de 2009 con las visitas de seguimiento realizadas a Bahamas, Belice y Panamá. El segundo ciclo de auditorías USAP se inició en enero de 2008, siendo Jamaica el primer Estado auditado en las Regiones CAR/SAM, seguido por Trinidad y Tabago en febrero, y continuando con Bolivia, Paraguay y México en el mes de septiembre de ese mismo año.

2.2 Para el año 2009, se han programado 30 auditorías a nivel mundial. En las Regiones CAR/SAM se inició con la auditoría de Honduras en el mes de marzo; y se tienen programadas para el segundo semestre de 2009 las auditorías de Antigua y Barbuda, Colombia, El Salvador, Nicaragua, Suriname, San Kitts y Nevis y Venezuela; totalizando a la fecha, 34 Estados auditados a nivel mundial bajo el segundo ciclo de auditorías del USAP.

2.3 Con referencia a los resultados del USAP en la Región, es importante mencionar que las visitas de seguimiento han demostrado algunos importantes avances respecto a los resultados de la primera auditoría en muchos Estados. Sin embargo, se verificó que todavía existen deficiencias en algunas áreas, y que las autoridades de aviación civil deberían considerar resolver para una ejecución efectiva y para el cumplimiento de las fechas establecidas en sus planes de acción de medidas correctivas respecto a las recomendaciones del informe de la primera y segunda auditoría AVSEC, cuando corresponda. Al respecto, es necesario señalar las siguientes áreas críticas en la seguridad de la aviación:

Ámbito Nacional

- a) Programa nacional de seguridad de la aviación civil (PNSAC), (Norma 3.1.1, Anexo 17);
- b) Control de calidad y autoridad suficiente (Normas de la Parte 3.4, Anexo 17);
- c) Certificación de las personas que llevan a cabo las operaciones de inspección de seguridad (Norma 3.4.3, Anexo 17); y
- d) Instrucción en seguridad de la aviación civil (Normas 3.1.6 y 3.4.2, Anexo 17).

Ámbito Aeroportuario

- a) Organización y administración aeroportuaria (Normas de la Parte 3.2, Anexo 17);
- b) Medidas relativas al control de acceso (Normas y prácticas recomendadas [SARPS] de la Parte 4.2, Anexo 17);
- c) Seguridad de los pasajeros y su equipaje de mano (SARPS de la Parte 4.4, Anexo 17);
- d) Seguridad del equipaje de bodega (SARPS de la Parte 4.5, Anexo 17);
- e) Seguridad de la carga y el aprovisionamiento de a bordo (SARPS de la Parte 4.6, Anexo 17);
- f) Seguridad de la aeronave y categorías especiales de pasajeros (SARPS de la Partes 4.3 y 4.7, Anexo 17); y
- g) Respuesta a actos de interferencia ilícita (SARPS de la Parte 5.2, Anexo 17)

2.4 El **Apéndice A** muestra de forma general el nivel de implementación de los SARPS del Anexo 17 en los Estados NAM/CAR de acuerdo a las deficiencias en las diferentes áreas. El **Apéndice B** muestra las áreas críticas específicas en el campo AVSEC.

2.5 Entre los temas pendientes, está el PNSAC, mismo que ha sido elaborado en todos los Estados de la Región; no obstante en muchos de los casos este programa todavía se encuentra en fase de borrador, o en proceso de aprobación por los Estados, originando deficiencias en su marco legal y normativo a nivel nacional. En los casos donde el PNSAC ha sido aprobado, generalmente, no ha sido difundido ampliamente y cuenta con una implementación limitada.

2.6 Otro de los temas, es la activación efectiva de los Comités Nacionales de seguridad de la aviación o entidades similares, cuya activación permitiría una mayor interacción y coordinación entre las entidades gubernamentales para dar un respaldo pleno a la autoridad competente sobre todos los aspectos relacionados con seguridad de la aviación.

2.7 Es importante mencionar que las auditorías de la seguridad de la aviación (AVSEC) del segundo ciclo del USAP se centran, en la medida de lo posible, en la capacidad de los Estados para vigilar, a nivel nacional, las actividades AVSEC en sus Estados. Las auditorías del nuevo ciclo del USAP incluyen aspectos de seguridad relacionados con el *Anexo 9 – Facilitación*, tales como los Documentos de viaje de lectura mecánica (Doc 9303, Parte I) y el nuevo enfoque sistémico que verifica ocho (8) elementos críticos (CE) del sistema AVSEC de los Estados, como se describe a continuación:

CE 1:	Legislación sobre seguridad de la aviación;
CE 2:	Programas y reglamentos sobre seguridad de la aviación;
CE 3:	Autoridad estatal competente en materia de seguridad de la aviación y sus responsabilidades;
CE 4:	Calificaciones e instrucción del personal;
CE 5:	Orientación técnica, instrumentos e información crítica para la seguridad;
CE 6:	Obligaciones en materia de certificación y aprobación;
CE 7:	Obligaciones en materia de control de calidad; y
CE 8:	Solución de problemas de seguridad.

2.8 A fin de asistir a los Estados para prepararse a recibir las auditorías del segundo ciclo del USAP, la OACI ha desarrollado la Parte C del Doc 9734 *Manual de vigilancia de seguridad operacional* que titula *Establecimiento y Gestión de un Sistema Estatal de Vigilancia de la Seguridad de la Aviación*, la misma que ya se encuentra publicada, y que a la vez asistirá a las autoridades de los Estados para que realicen una vigilancia eficaz de la aplicación eficiente de las medidas y procedimientos AVSEC dentro sus propios Estados.

2.9 También es importante señalar que de acuerdo con la solicitud del 36° período de sesiones de la Asamblea de la OACI para que el Consejo considerara la introducción de un nivel de transparencia limitado con respecto a los resultados de las auditorías de la seguridad de la aviación, el Consejo aprobó una propuesta para introducir dicha transparencia. Dicha propuesta, que equilibra la necesidad de que los Estados conozcan los problemas de seguridad de la aviación no resueltos con la necesidad de mantener fuera del ámbito público información delicada sobre seguridad de la aviación, se encuentra a disposición de todos los Estados contratantes a través de una representación gráfica, en el sitio web seguro USAP.

2.10 Finalmente, es importante recordar que de conformidad con las disposiciones del Consejo de la OACI, la Junta de examen de los resultados de las auditorías (ARRB), analiza el avance de la aplicación de los planes de acción correctivos por parte de los Estados y cuando corresponde, adopta medidas en aquellos Estados que no muestran una mejora en sus sistemas de seguridad de la aviación con respecto a las recomendaciones de los informes de las auditorías y las visitas de seguimiento para el cumplimiento de las Normas y Métodos Recomendados.

3. Conclusiones

3.1 Desde su creación, el USAP ha contado con el apoyo de los Estados contratantes y promueve cambios positivos a medida que los Estados se van sensibilizando cada vez más respecto de los requisitos internacionales. Las auditorías demostraron su utilidad para identificar problemas de seguridad de la aviación y proporcionar recomendaciones para su solución. Si bien las misiones de seguimiento del USAP han corroborado el notable aumento del nivel de cumplimiento de las normas de seguridad de la aviación de la OACI, lo que evidencia el compromiso de los Estados, es importante que este compromiso sea efectivo y permanente para lograr el objetivo del USAP de fortalecer la seguridad de la aviación dentro de sus Estados y contribuir así al fortalecimiento de la seguridad a nivel mundial.

4. Acción sugerida

4.1 Se invita a la Reunión a considerar la información de la presente nota de estudio y aprobar el siguiente Proyecto de Conclusión:

PROYECTO DE CONCLUSIÓN 10/X

PROGRAMA UNIVERSAL DE LA OACI DE AUDITORÍA DE LA SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN (USAP)

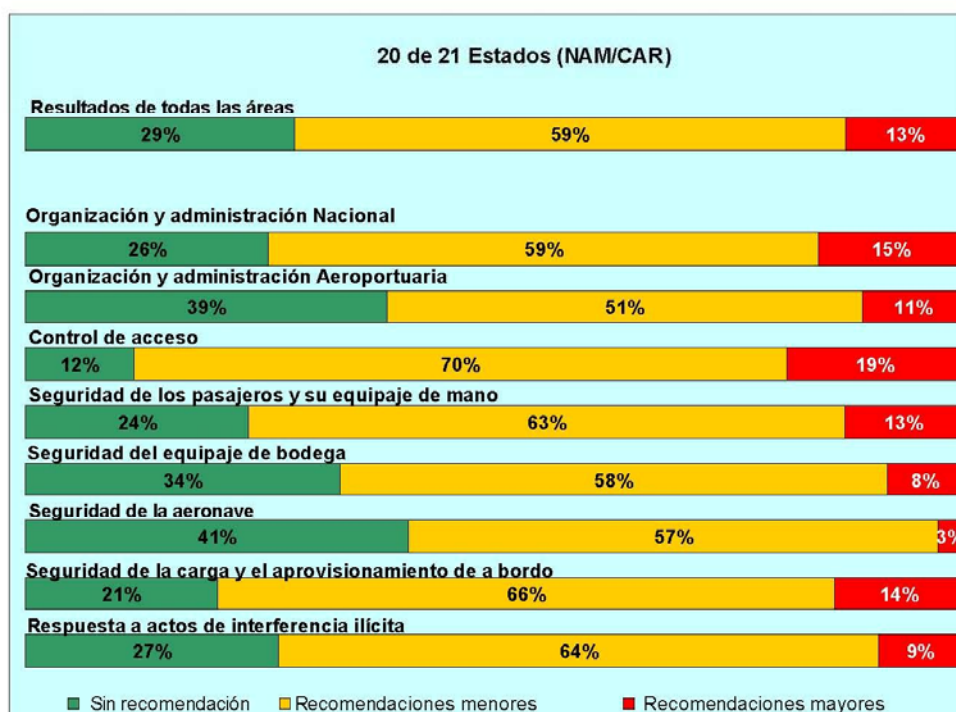
Que los Estados C/CAR:

- a) aseguren el apoyo necesario a su organismo AVSEC dentro de su administración para la elaboración, aprobación e implementación efectiva de sus Programas Nacionales de Seguridad de la Aviación Civil (PNSAC) y otros programas y documentos derivados del mismo, así como el funcionamiento de sus Comités Nacionales de seguridad de la aviación o entidades similares;
- b) se aseguren de completar la implementación efectiva de su Plan de acción correctivo respecto a las recomendaciones del informe de auditoría USAP del primer ciclo, antes del la auditoría USAP del segundo ciclo, notificando el avance de sus planes de acción a la OACI; y
- c) notifiquen a la OACI sus diferencias en caso de que algunas diferencias detectadas durante la auditoría USAP aún no hubieran sido corregidas.

APÉNDICE A

NIVEL DE IMPLEMENTACIÓN NORTEAMÉRICA, CENTROAMÉRICA Y CARIBE (NAM/CAR)

La siguiente gráfica muestra, por resultado de área, el nivel de implementación de las Normas y Métodos del Anexo 17 de los Estados analizados de la Región de Norteamérica, Centroamérica y Caribe. Haití no ha sido auditado debido a la fase de seguridad actual de las Naciones Unidas.



En general, el cumplimiento con las Normas del Anexo 17 tuvo un promedio de 29 por ciento en esta región, por debajo del 34 por ciento global, siendo las principales áreas de preocupación el control de acceso, seguido por la seguridad de la carga y el aprovisionamiento de a bordo.

Notas: ■ **Recomendaciones menores:** algunas mejoras son necesarias para corregir las deficiencias detectadas, pero generalmente son una cuestión de ajustes menores solamente. Ejemplo: El Estado tiene un Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil, pero no ha sido revisado para reflejar los nuevos requerimientos.

■ **Recomendaciones mayores:** mejoras significativas son necesarias para corregir las deficiencias detectadas, y generalmente requieren un esfuerzo mayor para asegurar el cumplimiento. Ejemplo: El Estado no tiene un Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil o un Programa de Control de Calidad de la Seguridad de la aviación.

La regiones NAM/CAR están compuestas por los siguientes Estados: Antigua y Barbuda, Bahamas, Barbados, Belice, Canadá, Costa Rica, Cuba, El Salvador, Estados Unidos, Grenada, Guatemala, Haití, Honduras, Jamaica, México, Nicaragua, República Dominicana, San Kitts y Nevis, Santa Lucía, San Vicente y las Granadinas y Trinidad y Tabago.

APÉNDICE B

ÁREAS CRÍTICAS ESPECÍFICAS EN AVSEC

La siguiente es información específica respecto a las observaciones del informe del primer ciclo de auditoría, las visitas de seguimiento, y el avance de la implementación oportuna de los planes de acción de medidas correctivas por los Estados respecto a las recomendaciones del informe de auditoría AVSEC.

Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil (PNSAC) ***(Norma 3.1.1, Anexo 17)***

1. El PNSAC ha sido elaborado en todos los Estados de la región. No obstante, en muchos de los casos este programa todavía se encuentra en fase de borrador, o en proceso de aprobación por el ejecutivo del Gobierno de los Estados o por la autoridad competente, originando falencias en el marco legal y normativo. En los casos donde el PNSAC ha sido aprobado, generalmente, no ha sido difundido y mucho menos implementado.

Programa Nacional de Instrucción de la Seguridad de la Aviación Civil (PNISAC) ***(Norma 3.1.6, Anexo 17)***

2. En muchos de los casos el PNISAC todavía se encuentra en fase de desarrollo o borrador, o en proceso de aprobación por la autoridad competente, por ende, tiene falencias en el marco legal y normativo respecto a la instrucción en materia de seguridad de la aviación de las partes interesadas y el personal involucrado en tareas de revisión e inspección AVSEC. En los casos donde el PNISAC ha sido aprobado, no ha sido difundido ni tampoco ha sido aplicado o por el contrario, no contiene los criterios claros y específicos para la formación de personal AVSEC, instrucción en el puesto de trabajo (OJT) ni tampoco criterios y procedimientos para asegurar la certificación del personal e instructores AVSEC (Norma 3.4.3).

Programa Nacional de Control de la Calidad (PNCC) ***(Norma 3.4.4, Anexo 17)***

3. Como en los casos anteriores, el PNCC se encuentra en proceso de desarrollo o esperando aprobación; generalmente este documento no incluye los procedimientos de cómo la autoridad de aviación civil se asegura de la vigilancia eficiente de la aplicación eficaz de las medidas y procedimientos de seguridad ejecutadas por los proveedores de estos servicios; sean explotadores de aeropuertos, entidades privadas contratadas por el Estado o aeropuerto, o entidades estatales asignadas a realizar estas tareas.

4. En la mayoría de los casos, las autoridades competentes encargadas de realizar las tareas de vigilancia AVSEC, carecen de los medios materiales y de personal calificado idóneo para llevar a cabo la vigilancia a nombre del Estado. Este personal en muchos casos carece de la potestad legal para implantar la vigilancia AVSEC, o en su caso formas y medios legales (reglamentos de infracciones y/o sanciones), para hacer cumplir con las leyes nacionales y normativas AVSEC.

***Plan de Contingencia
(Norma 5.1.4, Anexo 17)***

5. Si bien muchos Estados han desarrollado Planes de Contingencia, estos planes no fueron coordinados con las entidades involucradas, principalmente con aquellas entidades estatales que prestan la respuesta ante un acto de interferencia ilícita, lo que refleja el desconocimiento de los procedimientos que cada entidad involucrada debería ejecutar llegado el momento. Además y a pesar de que no existe un requerimiento para establecer un Plan nacional de contingencia, sería importante considerar que las entidades involucradas deberían tener los conocimientos sobre cuales son los criterios y las políticas del Estado respecto al manejo y los procedimientos ante la ocurrencia de un acto de interferencia ilícita. Por lo tanto, se hace imperativa la necesidad de la elaboración de un Plan nacional de contingencia coordinado entre todas las entidades a nivel gubernamental involucradas en la respuesta ante un acto de interferencia ilícita.

***Comité Nacional de Seguridad de la Aviación (CNSA)
(Norma 3.1.5, Anexo 17)***

6. Si bien existen leyes para la creación de un Comité Nacional de Seguridad de la Aviación o arreglos similares, en muchos de los Estados, el CNSA no se ha reunido desde su creación y por lo general, las leyes requieren ajustes sobre la composición de los miembros de dichos comités. La activación de estos Comités Nacionales permitiría una mayor interacción y coordinación entre las entidades gubernamentales para dar un respaldo pleno a la autoridad competente sobre todos los aspectos relacionados con seguridad de la aviación.

***Programa de Seguridad de Aeropuerto (PSA)
(Norma 3.2.1, Anexo 17)***

7. Todos los aeropuertos han establecido un programa de seguridad de aeropuerto, por lo general aprobado. No obstante, en muchos de los casos el PSA no está adaptado a los recursos y necesidades específicas de cada aeropuerto, y en su gran mayoría necesitan incluir más procedimientos para asegurar la aplicación eficaz de las medidas de seguridad establecidas en la normativa nacional de cada Estado, entre ellas la aplicación uniforme de la inspección de pasajeros, equipaje, carga y correo.

***Programa de Seguridad del Explotador aéreo (PSE)
(Norma 3.3.1, Anexo 17)***

8. No todas las autoridades en seguridad de la aviación de los Estados reciben los PSE para su revisión y aprobación. Si bien en algunos casos se han incorporado los criterios de presentar dichos PSE al momento de solicitar un permiso o certificación de explotador/operador aéreo, no existe una coordinación al interior de la autoridad de aviación civil para asegurar que dichos PSE sean revisados por las autoridades AVSEC idóneas. Además, los PSE generalmente reflejan información general, como en los casos de los explotadores extranjeros, que contienen información de su casa matriz, y por lo tanto no han sido adecuados a las condiciones, medios y recursos de los aeropuertos de los Estados donde operan y carecen de procedimientos para asegurar el cumplimiento de las medidas de seguridad establecidas para la inspección de pasajeros, equipaje, carga, correo, abastecimiento de a bordo y piezas de repuesto.