



ASAMBLEA — 38º PERÍODO DE SESIONES

COMITÉ EJECUTIVO

Cuestión 14: Programa universal de auditoría de la seguridad de la aviación (USAP)

DESARROLLO EVOLUTIVO DEL PROGRAMA UNIVERSAL DE AUDITORÍA DE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN (USAP)

(Nota presentada por la Federación de Rusia)

RESUMEN

El presente documento contiene un análisis del desarrollo evolutivo del Programa universal de auditoría de la seguridad de la aviación (USAP) y trata de la transición prevista del programa hacia el enfoque de observación continua (CMA).

Decisión de la Asamblea: La decisión de la Asamblea figura en el párrafo 4 del presente documento.

<i>Objetivos estratégicos:</i>	La presente nota de estudio se relaciona con el Objetivo estratégico B — <i>Seguridad de la aviación</i> .
<i>Repercusiones financieras:</i>	No se requieren recursos adicionales.
<i>Referencias:</i>	A38-WP/15-EX/10 A38-WP/16-EX/11 Anexo 17 — <i>Seguridad</i> Anexo 9 — <i>Facilitación</i> <i>Manual de vigilancia, Parte C — Establecimiento y gestión de un sistema estatal de vigilancia de la seguridad de la aviación</i> (Doc 9734)

1. INTRODUCCIÓN

1.1 El Programa universal de auditoría de la seguridad de la aviación (USAP) entró en vigor en 2002 para ayudar a mejorar la seguridad de la aviación mundial determinando si los Estados cumplen con las normas que figuran en el Anexo 17 — *Seguridad*, identificando deficiencias en el sistema de seguridad de la aviación y adoptando medidas correctivas para eliminarlas. El primer ciclo del USAP se completó a finales de 2007.

1.2 El segundo ciclo, que se inició en enero de 2008, se concentró en las posibilidades de los Estados en el ámbito de la vigilancia de la seguridad de la aviación, teniendo en cuenta las normas del

¹ La versión en idioma ruso fue proporcionada por la Federación de Rusia.

Anexo 17 — *Seguridad*, y las respectivas disposiciones relacionadas con la seguridad de la aviación en el Anexo 9 — *Facilitación*. Este ciclo se completó a finales de junio de 2013.

1.3 No obstante, las necesidades en materia de tiempo hacen que el sistema para realizar en forma continua auditorías de seguridad de la aviación deba mejorar y desarrollarse para lograr un enfoque más progresivo y eficaz de la seguridad de la aviación a nivel mundial, regional y estatal.

1.4 La necesidad de recibir información sobre la situación de la seguridad de la aviación en los Estados con carácter continuo, particularmente a medida que surgen nuevas amenazas y riesgos de seguridad de la aviación, exige que se establezca un enfoque de observación continua (CMA) para la seguridad de la aviación mundial, teniendo en cuenta un enfoque basado en la evaluación de riesgos en el contexto de cambios constantes.

1.5 Un componente fundamental del sistema de seguridad de la aviación es la vigilancia (observación) eficaz del control de calidad. La eficacia del control de calidad de seguridad de la aviación depende de que los Estados cuenten con legislación apropiada, un programa gubernamental de control de calidad y personal calificado, competente y responsable. Teniendo en cuenta la conexión directa entre el nivel de la seguridad de la aviación y el sistema de control de calidad, los Estados deberían implantar más ampliamente en sus sistemas una certificación de la gestión del control de calidad adoptando la legislación apropiada y organizando la instrucción profesional de alto nivel para su personal.

2. DESARROLLO EVOLUTIVO DEL PROGRAMA UNIVERAL DE AUDITORÍA DE LA SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN (USAP)

2.1 En la vigésimocuarta reunión del Grupo de expertos sobre seguridad de la aviación (AVSEC) se analizó y apoyó unánimemente el concepto de transición desde el Programa universal de auditoría de la seguridad de la aviación (USAP) a un enfoque de observación continua (CMA) basado en la evaluación de riesgos.

2.2 El objetivo principal del USAP-CMA continúa siendo contribuir a la elevación del nivel de la seguridad de la aviación a escala mundial identificando deficiencias en los sistemas de seguridad de la aviación y de vigilancia en los Estados miembros y adoptando medidas correctivas para eliminar dichas deficiencias. Mientras tanto, conviene volver a evaluar los principios de la interacción en materia de información entre los Estados y la OACI de modo que reflejen requisitos actuales y futuros sobre la metodología para ejecutar el programa después de 2013.

2.3 El contenido del nuevo enfoque conceptual para realizar auditorías no cambiará, en principio, en el marco de la próxima etapa de ejecución del USAP. Los únicos cambios se darán en la metodología correspondiente que abarcará diferentes versiones de la observación de la situación de la seguridad de la aviación en los Estados, de modo que las cambiantes necesidades de éstos puedan adaptarse a los requisitos de seguridad de la aviación mundiales.

2.4 La labor prevista en el marco de la nueva metodología incluye una auditoría de la documentación respectiva, una auditoría de la vigilancia, una auditoría del cumplimiento de las normas del Anexo 17 —*Seguridad* y de las disposiciones respectivas del Anexo 9 — *Facilitación*, auditorías de control y una evaluación de la seguridad de la aviación sobre la base de la información proporcionada por los Estados, dependiendo de indicadores específicos de cada Estado y teniendo en cuenta los resultados de auditorías anteriores. Así pues, sobre la base de la información recibida en los Estados, se identificarán deficiencias en seguridad de la aviación y se formularán recomendaciones para eliminarlas. El principio de programa universal permanece sin cambios.

2.5 Como es bien sabido, el proceso de transición hacia el nuevo método de auditorías en el marco de USAP-CMA consistirá en tres fases: fase de desarrollo, fase preparatoria y fase de pruebas. Se prevé concluir la transición hacia el CMA para finales de 2014 para que surta efecto a comienzos de 2015.

2.6 El principio de transparencia debe permanecer sin cambios durante las auditorías USAP-CMA, es decir la confidencialidad no debe verse afectada; pero desempeña una función importante desde la perspectiva de la seguridad nacional y para enfrentar amenazas de terrorismo. En este caso, es conveniente observar el principio de “transparencia limitada” y también la disposición del método recomendado 2.4.5. del Anexo 17 — *Seguridad* que establece que cada Estado contratante debería compartir, en la medida que resulte apropiado y acorde con su soberanía, los resultados de la auditoría realizada por la OACI y las medidas correctivas adoptadas por el Estado auditado si otro Estado solicita esa información.

3. CONCLUSIÓN

3.1 El objetivo principal del USAP-CMA sigue siendo contribuir a la elevación de nivel de la seguridad de la aviación a escala mundial identificando deficiencias en seguridad de la aviación y en los sistemas de vigilancia y también adoptar medidas correctivas con arreglo a recomendaciones de la OACI para eliminar dichas deficiencias.

3.2 El sistema para realizar las auditorías de seguridad de la aviación debe mejorarse siempre y elaborarse para que constituya un enfoque más progresivo y eficaz para garantizar la seguridad de la aviación a los niveles mundial, regional y estatal.

3.3 La información confidencial sobre seguridad de la aviación debe protegerse con respecto al posible peligro de que se la use en forma inapropiada.

4. DECISIÓN DE LA ASAMBLEA

4.1 Se invita a la Asamblea a:

- a) apoyar la introducción de un mecanismo para la observación continua en el ámbito de la seguridad de la aviación, sobre la base de la evaluación de riesgos;
- b) pedir al Consejo que prepare y publique instrucciones sobre la aplicación del mecanismo de observación continua del Programa universal de auditoría de la seguridad de la aviación, teniendo en cuenta el método de observación continua;
- c) alentar a los Estados a que apliquen activamente, dentro de sus territorios y en el marco de un sistema de control de calidad, un nuevo método de observación continua al realizar auditorías, que constituye un enfoque eficaz para elevar el nivel de la seguridad de la aviación;
- d) proponer que los Estados implanten más ampliamente un certificado de gestión del sistema estatal de control de calidad (vigilancia) adoptando la legislación adecuada y organizando instrucción de alto nivel para su personal profesional en cuanto a garantías de la seguridad de la aviación; y

- e) convenir con el principio de “transparencia limitada”, en relación con el posible peligro de que la información confidencial de seguridad de la aviación se utilice en forma indebida.

— FIN —