



NOTA DE ESTUDIO

CONFERENCIA DE ALTO NIVEL SOBRE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN (HLCAS)

Montreal, 12 al 14 de septiembre de 2012

Cuestión 4 del orden del día: Evolución del proceso de auditoría de la seguridad de la aviación – transparencia

**EVOLUCIÓN DEL PROGRAMA UNIVERSAL
DE AUDITORÍA DE LA SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN**

(Nota presentada por la Federación de Rusia)

RESUMEN

Esta nota de estudio contiene un análisis de las opciones para la evolución del Programa universal de auditoría de la seguridad de la aviación después del 2013 y aborda el tema de la transparencia con respecto a la información confidencial de los resultados de las auditorías.

Medidas propuestas a la Conferencia: Se invita a la Conferencia de alto nivel sobre seguridad de la aviación a respaldar las conclusiones y recomendaciones propuestas en el párrafo 4.

1. INTRODUCCIÓN

1.1 El Programa universal de auditoría de la seguridad de la aviación (USAP) se inició en 2002 para promover la seguridad de la aviación en el mundo, determinando el nivel de aplicación de las normas del Anexo 17 — *Seguridad* en los Estados. El primer ciclo del USAP concluyó a fines de 2007.

1.2 En el segundo ciclo, que comenzó en enero de 2008, se hizo énfasis en la capacidad de los Estados de supervisar la seguridad de la aviación y en el cumplimiento de las disposiciones del Anexo 17 — *Seguridad*, y de las disposiciones del Anexo 9 — *Facilitación* relacionadas con la seguridad de la aviación. Este ciclo concluirá a fines de 2013.

1.3 Actualmente los imperativos son tales, que el sistema de auditoría de la seguridad de la aviación debería mejorar y evolucionar continuamente para abordar la seguridad de la aviación de manera progresista y efectiva en los niveles mundial, regional y estatal.

1.4 La necesidad de recibir información actualizada sobre la situación de seguridad de la aviación en los Estados, en particular ante el surgimiento de nuevas amenazas y riesgos, requiere una supervisión continua de la seguridad a nivel mundial, dada la situación cambiante.

1.5 La supervisión eficaz (control) es una parte fundamental del sistema de seguridad de la aviación. La eficacia del control de calidad de la seguridad depende de que los Estados tengan una legislación apropiada, del programa de control de calidad del Estado y de las calificaciones, competencia y responsabilidad del personal. Dada la correlación directa entre la seguridad y el sistema de control de calidad, los Estados deberían aplicar más extensamente la certificación del sistema de control de calidad en su territorio, adoptando legislación apropiada y organizando una capacitación muy profesional del personal.

2. **EVOLUCIÓN DEL PROGRAMA UNIVERSAL DE AUDITORÍA DE LA SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN Y TRANSPARENCIA EN LOS RESULTADOS DE LAS AUDITORÍAS**

2.1 La 23ª reunión del Grupo de expertos sobre seguridad de la aviación consideró la evolución del USAP después de 2013, basándose en las cinco opciones siguientes presentadas por la Secretaría de la OACI:

1. Un ciclo de visitas de seguimiento para evaluar el progreso de los Estados en la ejecución de sus planes de medidas correctivas, elaborados sobre la base de las auditorías de los dos primeros ciclos del USAP.
2. Otro ciclo de seis años de auditorías del nivel de supervisión de la seguridad, basadas en la metodología del primer ciclo del USAP y complementadas por un programa de visitas de seguimiento a los Estados.
3. Otro ciclo de seis años de auditorías del nivel de supervisión de la seguridad, basadas en la metodología del segundo ciclo (actual) del USAP y complementadas por un programa de visitas de seguimiento a los Estados.
4. Transición a un método de observación continua del nivel de seguridad.
5. Un enfoque basado en el riesgo, que reconozca las diferencias significativas en los niveles de seguridad.

2.2 El objetivo principal del USAP sigue siendo promover la seguridad de la aviación mundial mediante la identificación de deficiencias en el sistema de supervisión de la seguridad de los Estados e implementación de medidas correctivas (recomendaciones) para rectificar las deficiencias. Al mismo tiempo, deberían revisarse los principios del USAP de modo que reflejen los requisitos presentes y futuros de la metodología de ejecución del Programa después de 2013.

2.3 La 23ª reunión del Grupo de expertos sobre seguridad de la aviación respaldó unánimemente el concepto del USAP que incluía un método combinado de observación del nivel de seguridad y un enfoque basado en el riesgo. Al hacerlo, se observó que las opciones 1, 2, y 3 tenían desventajas significativas, a saber:

- a) se excluye la posibilidad de identificar rápidamente deficiencias, ya sea recurrentes o importantes en el sistema de seguridad de la aviación del Estado (opción 1);
- b) es imposible corroborar continua y eficazmente la capacidad de los Estados de supervisar la seguridad de la aviación, aún si en el segundo ciclo se demostró que muchos de ellos cuentan con un sistema general de supervisión (control) de la calidad (opción 2); y
- c) no hay posibilidad de hacer referencia explícita al nivel de cumplimiento en los Estados de las normas del Anexo 17 — *Seguridad* y de las disposiciones del Anexo 9 — *Facilitación* relacionadas con la seguridad (opción 3).

2.4 La opción 5 representa un nuevo enfoque conceptual para las auditorías del siguiente ciclo del USAP que merece considerarse. No obstante, éste se basa únicamente en una evaluación de los riesgos que conlleva mucha ambigüedad y subjetividad, así como en una serie de factores externos cuya probabilidad de afectar la seguridad de la aviación es difícil de determinar.

2.5 Teniendo en cuenta lo anterior, y considerando la necesidad de adoptar un enfoque global para la seguridad de la aviación, incluyendo un control de seguridad único y el uso de tecnologías uniformes y equipo normalizado para la inspección, es aconsejable adoptar como base el método de la observación continua (opción 4), complementado con elementos definidos del enfoque basado en el riesgo (opción 5). Tal metodología combinada para el ciclo de auditorías del USAP puede satisfacer la necesidad de auditar la situación de seguridad en los Estados que no cuentan con un sistema estatal de supervisión suficientemente desarrollado, y tener en cuenta las mejores prácticas adoptadas por Estados que tengan sistemas avanzados de supervisión de la seguridad.

3. TRANSPARENCIA

3.1 Para aumentar la transparencia de los resultados de las auditorías se requiere un estudio más a fondo. Por una parte, la mayor diseminación de la información sobre los resultados de las auditorías promueve la corrección de deficiencias y la implementación de mejoras en la seguridad en los Estados. Por otra parte, el principio de la confidencialidad, que es importante desde el punto de vista de la seguridad nacional y de la lucha contra las amenazas terroristas, no puede socavarse con la divulgación de los resultados de las auditorías realizadas en el marco del USAP. Así, al considerar el principio de la transparencia, es necesario hacer la distinción entre la transparencia de la metodología de las auditorías y la confidencialidad de la constatación de deficiencias específicas en la seguridad.

3.2 En este caso, debería observarse el principio de la ‘transparencia limitada’, es decir, que por solicitud de otros Estados, un Estado, según sea apropiado y teniendo debidamente en cuenta su soberanía, decidirá *pro se* proporcionar información sobre la auditoría de la OACI y las medidas correctivas correspondientes. A este respecto, el párrafo 2.4.5 del Anexo 17 — *Seguridad* debería seguir siendo una Recomendación y no debería elevarse a categoría de norma.

4. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

4.1 Se invita a la Conferencia de alto nivel sobre seguridad de la aviación a concluir que:

- a) El objetivo principal del USAP sigue siendo promover la seguridad de la aviación mundial mediante la identificación de deficiencias en el sistema de supervisión de la seguridad de los Estados e implementación de medidas correctivas (recomendaciones) para rectificar las deficiencias;
- b) el sistema de auditoría de la seguridad de la aviación debería mejorar y evolucionar continuamente para abordar la seguridad de la aviación de manera progresista y efectiva en los niveles mundial, regional y estatal; y
- c) las constataciones de deficiencias en la seguridad deben protegerse, dado el peligro potencial de que la información confidencial se use para fines indebidos.

4.2 Se invita a la Conferencia de alto nivel sobre seguridad de la aviación a recomendar que:

- a) se acepte el método propuesto por la Secretaría de la OACI de observación continua del nivel de seguridad (opción 4), complementada por elementos definidos del enfoque basado en el riesgo (opción 5);

- b) se acepte el principio de la ‘transparencia limitada’, dado el peligro potencial de que la información resultante de las auditorías se utilice para fines indebidos;
- c) el párrafo 2.4.5 del Anexo 17 — *Seguridad* siga siendo una Recomendación y no se eleve a categoría de Norma; y
- d) se inste a los Estados a que apliquen más extensamente la certificación del sistema de control de calidad en su territorio, adoptando legislación apropiada y organizando una capacitación muy profesional del personal de seguridad.

— FIN —