

**SEMINARIO REGIONAL USAP-CMA**  
**MATERIAL INFORMATIVO PARA EL ALUMNO**  
**Módulo 3**



## **ENFOQUE DE OBSERVACIÓN CONTINUA DEL PROGRAMA UNIVERSAL OACI DE AUDITORÍA DE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN (USAP-CMA)**

### **Objetivo del USAP-CMA**

El objetivo del USAP-CMA es promover la seguridad de la aviación global a través de actividades de auditoría y observación continuas del desempeño de la seguridad de la aviación de los Estados miembros, con miras a mejorar su cumplimiento en asuntos de seguridad de la aviación y capacidades de vigilancia, por medio de:

- la obtención y el análisis regular y continuo de la información sobre el desempeño de la seguridad de la aviación del Estado miembro, incluyendo el nivel de aplicación de los elementos críticos de un sistema de vigilancia de la seguridad de la aviación civil y el grado de cumplimiento de las normas del Anexo 17 – *Seguridad* y de las disposiciones relacionadas con la seguridad de la aviación del Anexo 9 – *Facilitación*, así como procedimientos asociados, material de orientación y métodos relacionados con la seguridad;
- la identificación de deficiencias en el desempeño de la seguridad de la aviación, en general, de los Estados miembros y la evaluación de riesgos asociados a dichas deficiencias;
- la provisión de recomendaciones priorizadas para asistir a los Estados miembros cuando traten las deficiencias identificadas;
- la evaluación y validación de las medidas correctivas tomadas por los Estados miembros; y
- la reevaluación de los niveles generales de desempeño de la seguridad de la aviación de los Estados miembros, dirigidos a mejorar de manera continua el cumplimiento y las capacidades de vigilancia de la seguridad de la aviación de los Estados miembros.

### **Actividades del USAP-CMA**

La experiencia obtenida del segundo ciclo del USAP demuestra que el enfoque de “uno para todos” no siempre es el método más efectivo y apropiado para evaluar la situación de seguridad de la aviación de un Estado. El USAP-CMA incorporará una variedad de actividades de auditoría y observación adaptadas a la situación de seguridad de la aviación de cada Estado miembro. De esta manera, el USAP-CMA incluirá una serie de actividades que incluyen pero no se limitan a:

- auditorías basadas en la documentación;
- auditorías basadas en la vigilancia;
- auditorías basadas en el cumplimiento; y
- otras actividades de auditoría y observación.

**Las auditorías basadas en la documentación** serán programadas para aquellos Estados con sistemas de seguridad de la aviación y vigilancia más avanzados. Medirán principalmente la capacidad del Estado de proveer vigilancia efectiva a sus sistema de seguridad de la aviación. Cabe notar que los Estados identificados para recibir una auditoría basada en la documentación podrían ser objeto de auditorías en el lugar, de vez en cuando, cuando sea apropiado.

**Las auditorías basadas en la vigilancia** serán realizadas para aquellos Estados con sistemas de vigilancia y control de la calidad ya implementados, pero donde estos sistemas aún no están suficientemente desarrollados para tratar de manera efectiva y sostenible los riesgos en cumplimiento con las disposiciones del Anexo correspondiente. El alcance de estas auditorías podría ser completo, abarcando todas las áreas de auditoría; o parcial, abarcando una o más áreas específicas de auditoría.

**Las auditorías basadas en el cumplimiento** se enfocarán en aquellos Estados con ninguna o limitadas actividades de control de la calidad. En estos casos, las auditorías incluirán mayor observación sobre la implementación de las medidas de seguridad para evaluar el cumplimiento de los SARPS correspondientes.

### **Otras actividades de auditoría y observación**

**Las auditorías USAP-CMA de recuperación de costos** podrán ser realizadas a solicitud de un Estado miembro. La metodología será la misma que aquella de las auditorías enfocadas en el cumplimiento o la vigilancia, según corresponda. Sin embargo, la OACI identificará la necesidad de que sean auditorías enfocadas en el cumplimiento o enfocadas en la vigilancia, y determinará su alcance; mientras que el tipo, alcance y programación de cualquier auditoría de recuperación de costos requerirán de un acuerdo entre la OACI y el Estado, y será evaluada por la OACI sobre la base de un análisis de caso por caso. Los resultados de una auditoría de recuperación de costos serán tratados de la misma manera que aquellos derivados de las actividades del USAP-CMA programadas regularmente.

Se reconoce que un cierto número de Estados no está en situación de aprovechar todo el beneficio de una auditoría. Estos Estados serán considerados para **asistencia en seguridad de la aviación** y serán referidos a los programas de asistencia de la Organización que se ofrecen a través del Programa de apoyo a la implementación y desarrollo de la seguridad de la aviación y del Programa de cooperación técnica, para determinar y proveer la asistencia apropiada en el momento adecuado. Estos Estados aparecerán en el sitio web seguro del USAP-CMA. Una vez la asistencia ha sido provista a un Estado, la OACI determinará el momento apropiado para realizar una actividad USAP-CMA.

### **Principios del USAP-CMA**

**Soberanía.** Cada uno de los Estados tiene soberanía completa y exclusiva sobre el espacio aéreo de su territorio. Consiguientemente, la OACI respeta plenamente la responsabilidad y autoridad de cada Estado soberano en materia de vigilancia de la seguridad de la aviación, incluida la autoridad para tomar decisiones respecto a la implementación de las medidas correctivas relacionadas con las deficiencias identificadas.

**Universalidad.** Todos los Estados miembros estarán sujetos a las actividades continuas de auditoría y observación por parte de la OACI, de acuerdo a los principios, metodología, procesos y procedimientos establecidos para llevar a cabo dichas actividades, y sobre la base del Memorando de acuerdo (MoU) firmado por la OACI con cada Estado miembro.

**Transparencia de la metodología.** Los procedimientos y procesos de actividades USAP-CMA serán puestos a disposición de todos los Estados miembros.

**Oportunidad.** Los resultados de las actividades USAP-CMA serán preparados y enviados oportunamente de conformidad con un calendario predeterminado de fechas de preparación y presentación de estos resultados.

**Ámbito universal.** El ámbito del USAP-CMA incluye las normas del Anexo 17 y las disposiciones relacionadas con la seguridad de la aviación del Anexo 9. Se espera expandir el ámbito del USAP-CMA en un momento oportuno para incorporar todas las disposiciones relacionadas con la seguridad de la aviación incluidas en otros Anexos del Convenio de Chicago, a fin de asegurar su implementación efectiva en los sistemas de aviación civil de los Estados miembros.

**Uniformidad y objetividad.** Las actividades USAP-CMA serán realizadas de manera uniforme y objetiva. Se garantizará la normalización y uniformidad en cuanto al ámbito, profundidad y calidad de las actividades del USAP-CMA mediante la instrucción y certificación de todos los auditores, la utilización de protocolos de auditoría (PQ) normalizados y el suministro de textos de orientación.

**Equidad.** Las actividades USAP-CMA serán realizadas de manera tal que los Estados miembros tendrán la oportunidad de observar, presentar comentarios y responder a los procesos USAP-CMA, dentro de un espacio de tiempo establecido.

**Calidad.** La calidad de las actividades USAP-CMA estará asegurada por medio de la asignación de auditores capacitados y certificados para realizar actividades USAP-CMA de acuerdo a los conceptos de auditoría extensamente reconocidos, así como a través de la implementación de un sistema interno de control de la calidad en la Sección ASA que observe y evalúe constantemente los comentarios recibidos de todos aquellos involucrados en el USAP-CMA para asegurar su satisfacción continua.

**Confidencialidad.** La información delicada sobre seguridad de la aviación recopilada como parte del USAP-CMA será protegida de divulgación no autorizada. Por consiguiente, los informes de auditoría USAP-CMA serán confidenciales y solamente estarán disponibles al Estado auditado y al personal de la OACI si fuese necesario tener conocimiento individual de los mismos. Sin embargo, en el interés de promover la seguridad de la aviación a nivel mundial, un limitado nivel de divulgación será aplicado, por lo cual estarán disponibles a todos los Estados miembros, en el sitio web seguro del USAP, los gráficos que muestran el nivel de implementación de los elementos críticos (CE) de un sistema de vigilancia de seguridad de la aviación de un Estado miembro y el nivel de cumplimiento por parte de un Estado miembro de las normas del Anexo 17, así como la información relativa a la existencia de preocupaciones significativas de seguridad de la aviación (SSeC) no resueltas en un Estado.

## **NOTA SOBRE LA NOTIFICACIÓN DE DIFERENCIAS RESPECTO AL ANEXO 17**

### **1. *Introducción***

1.1 La Asamblea y el Consejo, al examinar las notificaciones de diferencias que se han recibido en cumplimiento del Artículo 38 del Convenio, han observado repetidamente que no son enteramente satisfactorias.

1.2 A efectos de lograr que sean más completas, se publica esta nota para facilitar la determinación y notificación de dichas diferencias e indicar el principal objeto de tal notificación.

1.3 El principal objetivo de la notificación de diferencias es fomentar la seguridad operacional y eficiencia de la navegación aérea, asegurándose que los organismos gubernamentales y demás entidades interesadas en la aviación civil internacional, incluidos los explotadores y otros proveedores de servicios, conozcan perfectamente la reglamentación y las disposiciones nacionales en cuanto difieran de las prescritas en las normas de la OACI.

1.4 Por consiguiente, se solicita a los Estados miembros que presten particular atención a la notificación de diferencias respecto a las normas del Anexo 17. El Consejo insta también a los Estados miembros a hacer extensivas las consideraciones anteriores a los métodos recomendados.

1.5 Se ruega además a los Estados miembros observar que es necesario hacer una declaración explícita de su intención de cumplir, cuando la hubiera, y en caso contrario debe declararse la diferencia o las diferencias que existirán. Esta declaración debería hacerse no sólo con respecto a la última enmienda, sino con respecto a todo el Anexo, incluida dicha enmienda.

1.6 Si se han hecho notificaciones con anterioridad respecto al Anexo 17, puede evitarse la repetición detallada, si correspondiera, indicando que sigue siendo válida la notificación anterior. A este respecto, se solicita a los Estados proporcionar una actualización sobre toda diferencia notificada previamente, después de cada enmienda, de corresponder, hasta que dicha diferencia deje de existir.

### **2. *Notificación de diferencias respecto al Anexo 17***

2.1 La experiencia ha demostrado que la notificación de diferencias con respecto a los Anexos ha sido demasiado amplia en algunos casos, ya que algunas de ellas consistían en una misma idea expresada de diferente manera.

2.2 La orientación a los Estados miembros en cuanto a la notificación de diferencias relativas al Anexo 17, solamente puede darse en términos muy generales. Cuando los reglamentos nacionales de los Estados exijan el cumplimiento de procedimientos que, sin ser idénticos a los contenidos en el Anexo, son fundamentalmente iguales, no debería notificarse ninguna diferencia. Aun cuando el Artículo 38 del Convenio no contempla la notificación de diferencias con respecto a los métodos recomendados, se insta a los Estados miembros notificar a la Organización las diferencias existentes entre sus reglamentos y métodos nacionales y los métodos recomendados correspondientes que figuren en un Anexo. Los Estados deberían categorizar cada diferencia notificada según que el reglamento nacional correspondiente sea:

- a) **Más estricto o exceda la norma o método recomendado (SARP) de la OACI (Categoría A).** Esta categoría se aplica cuando la reglamentación nacional es más exigente que el SARP correspondiente, o impone una obligación en el ámbito del Anexo que no está especificada en un SARP. Esto reviste particular importancia cuando un Estado exige una norma más elevada que afecta a la operación de las aeronaves de otros Estados contratantes en su territorio y sobre él;
- b) **De índole distinta u otros medios de cumplimiento (Categoría B).** Esta categoría se aplica cuando la reglamentación nacional es de índole distinta al SARP correspondiente de la OACI, o cuando la reglamentación nacional difiere en principio, tipo o sistema del SARP correspondiente, sin imponer necesariamente una obligación adicional. Esta categoría deberá ser aplicada a la reglamentación nacional que alcanza, por otro medio, el mismo objetivo que el SARP correspondiente del Anexo y por lo tanto no puede ser clasificado como categoría A o C; y
- c) **Ofrece menos protección o se aplica parcialmente/no se aplica (Categoría C).** Esta categoría se aplica cuando la reglamentación nacional ofrece menos protección que el SARP correspondiente, o cuando no se ha promulgado ninguna reglamentación nacional que trate el tema del SARP correspondiente, en su totalidad o en parte.

2.3 Para aquellos Estados miembros que ya han notificado completamente las diferencias al Anexo 17 o han notificado que no existen diferencias, la notificación posterior de diferencias debería ser directa. Sin embargo, se llama la atención al párrafo 1.5 anterior donde se señala que esta afirmación será hecha no solamente a la última enmienda sino con respecto al Anexo en su totalidad, incluyendo la última enmienda.

### 3. *Forma de notificación de diferencias*

3.1 Las diferencias deben notificarse en la forma siguiente:

- a) **Referencia:** Número del párrafo o subpárrafo del Anexo 17 que contenga la norma o método recomendado respecto al cual existe la diferencia.
- b) **Categoría:** Indicar la categoría de la diferencia (A, B o C) conforme se describe en el párrafo 2.2 precedente.
- c) **Descripción de la diferencia:** Describir de manera clara y concisa la diferencia y sus efectos.
- d) **Observaciones** En este apartado, indicar los motivos de la diferencia y las intenciones, incluida la fecha prevista de aplicación si corresponde.

### 4. *Limitaciones del sistema basado en papel*

4.1 El presente mecanismo basado en papel para la notificación y difusión de las diferencias al Anexo 17 se deriva de una decisión del Consejo (C-DEC 122/14) de 1987, la cual reconocía que debería otorgarse un estatuto y tratamiento especiales a dicha información. En consecuencia, el Consejo instruyó a la Secretaría transmitir las diferencias a los SARPS relacionados con la seguridad de la aviación por medio de comunicaciones a los Estados sin revelar los detalles de las diferencias. El Consejo también decidió que los Estados deberían dirigir a la OACI sus pedidos de información adicional, si fuese requerido, la cual proveería dicha información al Estado(s) concerniente(s).

4.2. Si bien los Estados pueden notificar o retirar la(s) diferencia(s) al Anexo 17 en cualquier momento, la información relacionada al cumplimiento será enviada a los Estados miembros como una comunicación a los Estados solamente después de un ciclo de enmienda de Anexo, el cual es de aproximadamente cuatro años. En consecuencia, existe valor limitado en un mecanismo de notificación de diferencias respecto al Anexo 17 basado en papel, ya que es demorado y anacrónico. En un esfuerzo por mejorar los tiempos para poner a disposición de los Estados la información relacionada al cumplimiento, la Secretaría está considerando el sistema de notificación electrónica de diferencias (EFOD) como una alternativa posible, tomando en consideración la necesidad de incorporar los controles de seguridad necesarios para la protección de la información delicada relacionada con la seguridad de la aviación.



**Memorando de acuerdo (MoU) genérico  
entre la Organización de Aviación Civil Internacional y Estado [nombre  
completo] relativo al Enfoque de observación continua del Programa universal  
de auditoría de la seguridad de la aviación**

*Considerando* que el 33° período de sesiones de la Asamblea de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), en su Resolución A33-1, encargó al Consejo y al Secretario General que estudiaran la posibilidad de crear un Programa universal OACI de auditoría de la seguridad de la aviación (USAP);

*Considerando* que el Consejo, durante su 166° período de sesiones, aprobó el Plan de acción de seguridad de la aviación, incluida la creación del USAP, y convino en que se concediera prioridad a la realización de auditorías;

*Considerando* que el 35° período de sesiones de la Asamblea de la OACI, en la Resolución A35-9 de la Asamblea, pidió al Secretario General que continué el USAP e instó a todos los Estados miembros a aceptar las auditorías que se realizaran por iniciativa de la OACI mediante la firma de un MoU bilateral y a aceptar las misiones de auditoría programadas por la Organización;

*Considerando* que, durante sus 176° y 181° períodos de sesiones, el Consejo acordó que las auditorías futuras se guiaran por el principio de la universalidad, reconociendo al mismo tiempo que no era necesario auditar a todos los Estados con la misma frecuencia; se centraran, cuando fuera posible, en la capacidad de un Estado de efectuar una vigilancia adecuada a escala nacional de sus actividades de seguridad de la aviación mediante la aplicación eficaz de los elementos críticos de un sistema de vigilancia de la seguridad de la aviación; y se ampliaran para incluir las disposiciones relacionadas con la seguridad de la aviación pertinentes del Anexo 9 — *Facilitación*;

*Considerando* que, durante su 187° período de sesiones, el Consejo reconoció la necesidad de determinar la naturaleza y orientación futuras del USAP y encargó a la Secretaría que estudiara la viabilidad de aplicar un enfoque de observación continua (CMA) al USAP después de finalizar el segundo ciclo de auditorías en 2013;

*Considerando* que, durante el 197° período de sesiones, el Consejo aprobó formalmente el concepto de Enfoque de observación continua del USAP (USAP-CMA) y el plan de transición conexo;

*Considerando* que, el 38° período de sesiones de la Asamblea, en la Resolución A38-15 de la Asamblea, respaldó la decisión del Consejo de ampliar el CMA al USAP en 2015, y pidió al Consejo que supervisara las actividades del USAP-CMA;

*Considerando* que, el 38° período de sesiones de la Asamblea instó a todos los Estados miembros a que brindaran pleno apoyo a la OACI aceptando las misiones del USAP-CMA programadas por la Organización, facilitando la labor de los equipos del USAP-CMA y preparando y presentando a la OACI toda la documentación que se requiera;

*Reconociendo* que la ejecución eficaz de los planes de medidas correctivas de los Estados para abordar las deficiencias detectadas mediante las actividades del USAP-CMA es parte integrante y crucial del proceso de observación para lograr el objetivo global de mejorar la seguridad de la aviación mundial; y

Recordando que la responsabilidad final de la seguridad de la aviación civil recae en los Estados miembros;

SE ACUERDA LO SIGUIENTE:

#### **PARTE I – ACTIVIDADES DEL USAP-CMA – GENERALIDADES**

1. Estado [nombre completo], que en lo sucesivo se denominará el Estado, por la presente acuerda participar plenamente en el USAP-CMA tomando parte en todas las actividades del USAP-CMA y comprometiéndose a proporcionar información relacionada con el establecimiento e implementación de sus sistemas de seguridad y vigilancia de la aviación conforme lo solicite la OACI. Las actividades del USAP-CMA abarcarán el *Convenio sobre Aviación Civil Internacional* (el “Convenio de Chicago”), el Anexo 17 – *Seguridad* y las disposiciones relacionadas con la seguridad de la aviación del Anexo 9 – *Facilitación*.
2. El Estado acepta que la preparación, ejecución y cumplimiento del programa nacional de seguridad de la aviación civil requerido por el Anexo 17 continúa siendo su responsabilidad, antes, durante y después de cualquier actividad del USAP-CMA. El Estado y la OACI aceptan que todas las medidas que tomen las partes y las actividades que se realicen en el marco del USAP-CMA se llevarán a cabo de conformidad con los principios establecidos del USAP.
3. El Estado conviene en facilitar las actividades del USAP-CMA, mediante la designación de una persona apropiada para que actúe, de modo permanente, como Coordinador nacional (NC). El NC se desempeñará como facilitador y principal persona de contacto para la OACI con respecto a todos los procesos y actividades del USAP-CMA. El Estado se encargará de comunicar actualizaciones e información que la OACI solicite por medio de su NC. El Estado conviene en informar a la OACI cuando se produzca un cambio del NC designado.
4. Los tipos de información que la OACI puede solicitar que presente el Estado en el marco del USAP-CMA variarán dependiendo de la situación de seguridad de la aviación de cada Estado, pero puede incluir la respuesta y actualización del cuestionario de actividades de seguridad de la aviación del Estado (SASAQ), informes de situación con respecto a la aplicación de preguntas específicas acerca de los protocolos de auditoría (PQ) del USAP-CMA, información relacionada con preocupaciones significativas de seguridad de la aviación (SSeC), actualizaciones del plan de medidas correctivas (CAP) del Estado y toda otra información pertinente sobre seguridad de la aviación, tales como legislación nacional de seguridad de la aviación y los procedimientos y las prácticas de seguridad de la aviación a nivel de los aeropuertos.
5. El Estado conviene en completar y mantener actualizadas las listas de verificación del cumplimiento, que contienen información sobre la aplicación por parte del Estado de las normas y métodos recomendados del Anexo 17 y las disposiciones relacionadas con la seguridad de la aviación del Anexo 9.
6. Si un órgano regional de regulación y/o vigilancia de la seguridad de la aviación u otra entidad, realiza funciones relacionadas con la seguridad de la aviación en nombre del Estado, la OACI, con el consentimiento del Estado, puede optar por concertar un arreglo de trabajo con dicho órgano o entidad reguladora y/o de vigilancia, según corresponda, para facilitar la vigilancia del cumplimiento por parte del Estado respecto a la seguridad de la aviación y las correspondientes capacidades de vigilancia.

7. Si bien la observación de todos los Estados miembros de la OACI se llevará a cabo de forma continua, se programarán actividades del USAP-CMA específicas en todos los Estados de manera esporádica. Estas actividades incluyen auditorías basadas en la documentación, realizadas principalmente por correspondencia entre la OACI y los Estados en cuestión, auditorías centradas en la vigilancia y misiones de validación. La OACI determinará el tipo de actividad que se realizará en cada Estado basándose en la información disponible en la Organización. El Estado puede, en todo momento, solicitar que se realice una auditoría USAP-CMA sobre una base de recuperación de costos. El tipo, alcance y programación de cualquier auditoría con recuperación de costos requerirá un acuerdo entre la OACI y el Estado, y será evaluada por la OACI en función de cada caso. Los resultados de estas auditorías del USAP-CMA serán tratados de la misma manera que los resultados de las actividades del USAP-CMA programadas de manera regular.
8. Durante todas las actividades del USAP-CMA, la OACI evaluará, basándose en el alcance de la actividad, la capacidad de un Estado de efectuar vigilancia adecuada a escala nacional de sus actividades de seguridad de la aviación mediante la aplicación eficaz de los elementos críticos de un sistema de vigilancia de la seguridad de la aviación, y evaluará el cumplimiento de las normas del Anexo 17 y de las disposiciones pertinentes relacionadas con la seguridad de la aviación del Anexo 9. Las actividades posteriores del USAP-CMA incluirán un proceso para validar el progreso realizado por el Estado para resolver las deficiencias que se hayan identificado. Las misiones de validación se utilizarán para validar las medidas adoptadas por los Estados para resolver las SSeC.

## **PARTE II – ACTIVIDADES DEL USAP-CMA – PREPARACIÓN**

9. La OACI preparará, distribuirá y publicará un calendario anual de las actividades previstas en el marco del USAP-CMA para el siguiente período de 12 meses, el cual incluirá tanto las actividades *in situ* como las auditorías basadas en la documentación. Este calendario anual de actividades se actualizará regularmente en el sitio web seguro del USAP.
10. La OACI notificará directamente al Estado las actividades del USAP-CMA con una antelación mínima de 120 días civiles, junto con el nombre del aeropuerto(s) designado(s) que se prevea visitar, si corresponde. Cuando sea necesario o conveniente, el Estado y la OACI pueden, de mutuo acuerdo, fijar un plazo de notificación más corto. A menos que motivos documentados den lugar a que las partes, de mutuo acuerdo, convengan en fijar otras fechas, se insta al Estado a aceptar las actividades del USAP-CMA conforme a la programación de la OACI.
11. No se permitirá ningún cambio en las actividades programadas del USAP-CMA en los 60 días civiles que preceden a la fecha de inicio de una actividad *in situ*, y no se permitirá ningún cambio a una auditoría basada en la documentación en los 30 días civiles que preceden al inicio, salvo por razones apremiantes, como una causa de fuerza mayor o un acto de guerra, que deben presentarse a consideración del Presidente del Consejo de la OACI. Cualquier cambio que efectúe el Estado a las fechas de las actividades programadas sobre una base de recuperación de costos se determinará en función de cada caso y el Estado sufragará los gastos en que se incurra como consecuencia de dicho cambio.
12. El Estado conviene en presentar a la OACI, a más tardar 60 días civiles antes del inicio de la actividad USAP-CMA, un SASAQ debidamente completado que tiene como finalidad proporcionar a la OACI información preliminar relacionada con los sistemas de seguridad y vigilancia de la aviación del Estado.

13. Basándose en la información de auditorías previas y la información proporcionada por el Estado a la OACI determinará el alcance exacto de todas las actividades del USAP-CMA, incluidas las áreas de auditoría y las PQ que se cubrirán, y esta información se comunicará al Estado con un mínimo de 30 días de antelación al inicio de la actividad.
14. Para cada actividad del USAP-CMA programada, la OACI identificará uno o más auditores certificados por la OACI para que realicen la actividad, los cuales serán especialistas en el campo de la seguridad de la aviación. El nombre del auditor asignado o los nombres de los miembros del equipo de auditoría se darán a conocer al Estado antes de iniciar cualquier actividad y dicho Estado tendrá la oportunidad de presentar sus comentarios a la OACI. La composición del equipo se comunicará al Estado antes de iniciarse una actividad programada *in situ* con antelación suficiente para permitirle que facilite las solicitudes de visados y otros trámites administrativos.
15. Con excepción de las actividades que se realicen sobre una base de recuperación de costos, en que todos los costos corren a cargo del Estado, la OACI será responsable del costo de transporte hacia y desde el Estado, así como de las dietas (DSA) de los miembros del equipo de la OACI.
16. En el caso de que se programe una auditoría basada en la documentación, si el Estado no cumple con proporcionar la documentación solicitada por la OACI, el Estado no será elegible para una auditoría basada en la documentación y se programará una actividad *in situ* del USAP-CMA para dicho Estado.
17. Sin perjuicio de otras prerrogativas e inmunidades aplicables a la OACI, en su carácter de organismo especializado de las Naciones Unidas, y a su personal, todos los miembros de los equipos de auditoría del USAP-CMA de la OACI gozarán de inmunidad judicial respecto a toda manifestación oral o escrita y a todo acto realizado por ellos en su capacidad oficial.

### **PARTE III – ACTIVIDADES DEL USAP-CMA – EJECUCIÓN**

18. Las actividades del USAP-CMA se realizarán en inglés, francés o español, de acuerdo a lo solicitado por el Estado. En el caso de las actividades *in situ*, si el idioma de correspondencia del Estado con la OACI es uno de los idiomas de trabajo restantes de la Organización, se procurará en lo posible que por lo menos uno de los miembros del equipo que participa en la actividad domine el idioma de trabajo de la OACI utilizado por el Estado en cuestión.
19. El equipo de la OACI preparará un plan de auditoría específico para el Estado con respecto a cada una de las actividades *in situ* del USAP-CMA en el Estado, el cual contendrá información sobre el modo en que se llevará a cabo la actividad programada. El plan se enviará al NC con antelación a la actividad para facilitar la cooperación y coordinación. En caso necesario, toda modificación menor y de último minuto con respecto al plan de auditoría específico al Estado podrá convenirse entre la OACI y el Estado durante la sesión de información nacional.
20. El NC será responsable de coordinar todas las actividades *in situ* del USAP-CMA en nombre del Estado. Esto incluye facilitar al equipo de la OACI acceso a toda la documentación pertinente y a todas las personas y entidades pertinentes responsables de cuestiones

relacionadas con la seguridad de la aviación y la facilitación durante la entrevista y la etapa de examen de registros de la actividad, así como garantizar el acceso a todas las zonas del aeropuerto y otras instalaciones, según corresponda, para fines de observación, según estime necesario el equipo de la OACI durante la actividad realizada en el marco del USAP-CMA.

21. Para las actividades *in situ*, el Estado conviene en:

- a. permitir que el personal competente de su administración, que se encarga de las actividades de reglamentación y de vigilancia de la seguridad de la aviación y de asuntos relacionados con la facilitación, así como el personal pertinente de los explotadores de aeropuertos, explotadores de transporte aéreo comercial basados localmente y otras entidades responsables de la aplicación de medidas de seguridad de la aviación esté disponible para entrevistarse con el equipo de la OACI;
- b. facilitar el acceso a los archivos, registros y documentos pertinentes de la autoridad competente de seguridad de la aviación y a aquellos de otras entidades pertinentes que se encargan de cuestiones de seguridad de la aviación y facilitación, incluyendo legislación, programas y reglamentos nacionales relacionados con la seguridad de la aviación y la facilitación, registros de las actividades relacionadas con el control de la calidad, programas a nivel de aeropuerto, procedimientos y registros internos de actividades de control de la calidad para que el equipo de la OACI pueda examinarlos; y
- c. dar acceso a las instalaciones de aeródromos y zonas de acceso restringido del aeropuerto al equipo de la OACI para que observe las medidas de seguridad de la aviación que aplican todas las entidades pertinentes.

22. El Estado conviene en prestar apoyo a las actividades *in situ* del USAP-CMA:

- a. prestando servicios de interpretación durante la realización de la actividad *in situ* o de acuerdo a lo que solicite el equipo de la OACI;
- b. ayudando con los arreglos administrativos para el alojamiento del equipo de la OACI por el período de la actividad *in situ*;
- c. haciendo los arreglos y sufragando los gastos de transporte local y dentro del Estado cuando sea necesario efectuar visitas a diversos lugares del Estado en el marco del plan de auditoría específico para el Estado;
- d. proporcionando al equipo de la OACI un espacio de trabajo adecuado que permita privacidad;
- e. dando acceso a impresoras, fotocopadoras, escáner y equipo de fax, si los hubiera;
- f. proporcionando acceso a Internet, si lo hubiera;
- g. proporcionando al equipo de la OACI pases de identificación de aeropuerto para que tengan acceso a las instalaciones y zonas de acceso restringido de los aeropuertos; y
- h. designando a un oficial de enlace técnico para que proporcione información relacionada con los equipos de seguridad.

23. Durante la realización de las actividades *in situ* del USAP-CMA, el equipo de la OACI evaluará, basándose en el alcance de la actividad, la capacidad del Estado de efectuar una vigilancia adecuada, a escala nacional, de sus actividades de seguridad de la aviación mediante la aplicación eficaz de los elementos críticos de un sistema de vigilancia de seguridad de la aviación. El equipo de la OACI evaluará también el cumplimiento por parte del Estado de las normas del Anexo 17 y de las disposiciones pertinentes relacionadas con la seguridad de la aviación del Anexo 9. Además del examen de las disposiciones de reglamentación pertinentes a nivel nacional/de aeropuerto y de los registros de las actividades de control de la calidad, la actividad *in situ* del USAP-CMA incluirá una verificación de la aplicación de medidas de seguridad de la aviación mediante observaciones *in situ* en el aeropuerto o aeropuertos designados.
24. Durante las auditorías basadas en la documentación, el auditor del USAP-CMA efectuará un examen de los documentos sometidos por el Estado a partir de la fecha especificada en el calendario anual de actividades. El auditor puede solicitar al Estado información adicional y/o aclaración y puede entrevistar al personal pertinente por teléfono u otros medios. El Estado pondrá a disposición un NC para facilitar este proceso y proporcionar toda la información requerida.
25. Si, en cualquier momento, el equipo de la OACI identifica una posible SSeC durante la realización de cualquier tipo de actividad *in situ* del USAP-CMA, se notificará inmediatamente al Estado y se iniciará el proceso SSeC descrito en los párrafos 33 a 36 del presente MoU.
26. Al concluir la actividad *in situ* del USAP-CMA, el equipo de la OACI realizará una sesión de resultados postauditoría en la que el equipo informará resumidamente a los funcionarios gubernamentales correspondientes, según lo determine el Estado, acerca de los resultados de la actividad del USAP-CMA. Estos funcionarios deberían incluir a los altos funcionarios encargados de la gestión de la seguridad de la aviación y a otros representantes del Estado y la industria responsables de las áreas que fueron abarcadas por la actividad del USAP-CMA. El equipo de la OACI también informará sobre los pasos siguientes del proceso del USAP-CMA. En caso necesario y si corresponde, se utilizará la sesión de resultados postauditoría para notificar al Estado acerca de las SSeC preliminares identificadas durante la actividad. Antes de partir del Estado el equipo de la OACI también proporcionará a la autoridad competente las constataciones y recomendaciones preliminares.
27. Al finalizar una auditoría basada en la documentación, el auditor de la OACI llevará a cabo una sesión de resultados postauditoría con el NC para proporcionarle un resumen de los resultados de la actividad. El auditor de la OACI comunicará al NC los pasos siguientes del proceso del USAP-CMA y proporcionará al Estado las constataciones y recomendaciones preliminares.

#### **PARTE IV – ACTIVIDADES DEL USAP-CMA – PRESENTACIÓN DEL INFORME**

28. Al finalizar una auditoría del USAP-CMA, la OACI se compromete a entregar al Estado un informe confidencial en un plazo de 60 días civiles a partir de la sesión de resultados postauditoría. Si el idioma de trabajo del Estado es distinto al idioma de la actividad, el informe de auditoría se traducirá a dicho idioma y los plazos subsiguientes se ajustarán en consecuencia. En el informe confidencial se indicará detalladamente lo siguiente:

- a. información sobre el nivel de aplicación eficaz de los elementos críticos del sistema de vigilancia de la seguridad de la aviación de un Estado; y
  - b. una indicación sobre el cumplimiento, por parte del Estado, de las normas del Anexo 17 de la OACI y de las disposiciones relacionadas con la seguridad de la aviación del Anexo 9, junto con recomendaciones, presentadas por orden de prioridad, para la resolución de las deficiencias detectadas que requieren medidas correctivas por parte del Estado.
29. Al recibir el informe de auditoría, el Estado dispondrá de 30 días civiles para presentar los comentarios y observaciones que desee formular con respecto al informe. Se podrá revisar el informe de auditoría como resultado de esos comentarios.
30. Si se necesitaran medidas para subsanar las deficiencias detectadas mediante las constataciones y las recomendaciones formuladas durante una auditoría, el Estado se compromete a iniciar la labor de preparación de un CAP apropiado inmediatamente después de que el Estado haya recibido la información sobre los resultados de la auditoría y se le haya comunicado la información relativa a las constataciones y recomendaciones preliminares de la auditoría, según se describe en los párrafos 26 y 27 del presente MoU. Durante la sesión de resultados postauditoría se proporcionará al Estado orientación acerca de la elaboración del plan de medidas.
31. Si se necesitaran medidas para subsanar las deficiencias, el Estado se compromete a presentar un CAP a la OACI, en un plazo de 60 días civiles a partir de la fecha en que se le presentó el informe de auditoría. En dicho plan de medidas deberían tenerse en cuenta las conclusiones y recomendaciones que figuran en el informe de auditoría del USAP-CMA e indicarse medidas concretas, las entidades responsables de la ejecución de tales medidas y los plazos para la rectificación de las deficiencias señaladas durante la auditoría. Si debe traducirse el informe, el plazo para la producción de un CAP empezará cuando el Estado reciba el informe de auditoría traducido. Se aplicarán en consecuencia en el mismo orden todas las medidas subsiguientes. La OACI formulará comentarios al Estado sobre la aceptabilidad de todo CAP propuesto. Si alguna de las medidas correctivas propuestas no resuelve plenamente las constataciones y recomendaciones conexas, se notificará en consecuencia al Estado y se le pedirá que vuelva a presentar un CAP.
32. Los informes de auditoría del USAP-CMA serán confidenciales y se pondrán a disposición del Estado y del personal de la OACI que requiera tener conocimiento de los mismos. Conjuntamente con la preparación del informe, se preparará un informe resumido de carácter no confidencial sobre las actividades de auditoría que se limitará a dar el nombre del Estado auditado, de los aeropuertos visitados durante la auditoría y la fecha de terminación de la auditoría para ser divulgado a todos los Estados miembros. Además, en el sitio web seguro del USAP, se pondrá a disposición de todos los Estados miembros diagramas que ilustran el nivel de aplicación de los elementos críticos de un sistema de vigilancia de la seguridad de la aviación de *Estado [nombre abreviado]* y una indicación del cumplimiento, por parte del Estado de las normas del Anexo 17.
33. Si corresponde, la OACI procederá a notificar al Estado por escrito, lo antes posible, pero no más de 15 días civiles después del último día de la actividad del USAP-CMA, acerca de la existencia y detalles de cualquier SSeC que requiera una medida correctiva inmediata por parte del Estado.

34. En caso de que se detecte y confirme cualquier SSeC, el Estado se compromete a proporcionar, dentro de un plazo previsto por la OACI, pero no más de 15 días civiles después de que el Estado reciba la notificación escrita de la OACI, su plan de medidas correctivas inmediatas para resolver las SSeC. Si el Estado no cumple el requisito de aplicar medidas correctivas satisfactorias y notificarlas a la OACI dentro del plazo prescrito, la información relativa a las SSeC no resueltas se dará a conocer a todos los Estados miembros a través del sitio web seguro del USAP hasta que se hayan resuelto.
35. No se publicará un informe después de la realización de una misión de validación del USAP-CMA. Sin embargo, si dicha misión revela que el Estado ha resuelto o mitigado una o más SSeC, la notificación de la existencia de dicha(s) SSeC se retirará del sitio web seguro del USAP y se enmendarán en consecuencia los diagramas correspondientes al Estado que figuran en el sitio web seguro del USAP.
36. Si el Estado lo solicita, la OACI evaluará y proporcionará, si es posible, asistencia directa por medio de programas pertinentes de asistencia técnica y/o cooperación técnica. La asistencia proporcionada a través del Programa de cooperación técnica de la OACI sería financiado por el Estado u otro patrocinador.
37. La Oficina regional de la OACI acreditada ante el Estado participará activamente en la supervisión de los avances realizados por el Estado hacia la ejecución de su CAP y prestará asesoramiento y asistencia según sea necesario.

#### **PARTE V – RESOLUCIÓN DE CONTROVERSIAS**

38. Toda diferencia o controversia relativa a la interpretación o la aplicación del presente Memorando de acuerdo quedará resuelta por negociación entre las partes interesadas.

**Por la Organización de Aviación  
Civil Internacional**

**Por la autoridad competente del Estado  
[nombre completo]**

---

**Secretario General**

---

**Nombre  
Cargo**

---

**Fecha**



## LISTA DE VERIFICACIÓN DEL CUMPLIMIENTO

Referencia al Anexo & el SARP	Anexo 17 Enmienda 13	Cumplimiento con la legislación indicar ley-reglamento del Estado o referencia documentaria	Diferencia				No aplicable	Descripción de la diferencia	Observaciones incluyendo el motivo de la diferencia
	No		Sí						
			Nivel de implementación de los SARPS						
			Más exacto o excede el SARP OACI	Diferencia en carácter u otros medios de cumplimiento	Menos protección o parcialmente /no implementado				
Capítulo 2 norma 2.1.1	CAPÍTULO 2. PRINCIPIOS GENERAL 2.1 Objectivos. Todo Estado contratante tendrá como su objetivo primordial la seguridad de los pasajeros, las tripulaciones, el personal en tierra y el público en general en todos los asuntos relacionados con la salvaguarda contra los actos de interferencia ilícita en la aviación civil.		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		