



**Cuestión 3 del**

**Orden del Día: Análisis de los resultados obtenidos en la seguridad de la aviación en la Región SAM**

**RESULTADOS DE LA APLICACIÓN DEL PROGRAMA UNIVERSAL DE AUDITORIAS DE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN (USAP) Y AVANCES A NIVEL REGIONAL**

(Nota presentada por la Secretaría)

<b>Resumen</b>	
<p>En esta nota de estudio se presenta un resumen de la metodología prevista para el Enfoque de observación continua (CMA) del Programa universal de auditoría de seguridad de la aviación (USAP), que seguirá al segundo ciclo de auditorías del USAP que finaliza en 2013. En la nota también se presenta una visión general del segundo ciclo de auditorías USAP y el plan de transición al CMA del USAP en el que se prevé iniciar la plena implantación del nuevo enfoque a principios de 2015. Igualmente, se presentan los avances en la Región de Sudamérica (SAM) y se invita a los Estados de la región a apoyar el programa de auditorías de la USAP-CMA y a tomar como métrica para la región, el mejoramiento de los LEI en sus Estados.</p>	
<b>Referencias:</b>	
<ul style="list-style-type: none"><li>– Anexo 17, Enmienda 13;</li><li>– EB 2013/1 – Novedades relativas al Programa Universal de Auditoría de la seguridad de la aviación;</li><li>– Programa Universal de Auditoría de Seguridad - Análisis de los resultados de las auditorías: Noviembre 2002 a Junio 2013, Quinta Edición, 2013; e</li><li>– Informe del AVSEC/FAL/RG3.</li></ul>	
<b>Objetivos Estratégicos de la OACI:</b>	<i>B – Seguridad de la Aviación</i>

1. **ANTECEDENTES**

1.1 El segundo ciclo de auditorías del Programa universal de auditoría de la seguridad de la aviación (USAP) se inició en enero de 2008 y concluyó en junio del presente este año. Con el objeto de prepararse para la continuación del USAP después de 2013, el 37º período de sesiones de la Asamblea (véase la Resolución A37-17, Apéndice E) pidió al Consejo que evaluara la viabilidad de aplicar al USAP el enfoque de observación continua (CMA) que se estaba aplicando al Programa universal de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional (USOAP) después de concluirse el segundo ciclo de auditorías. Por consiguiente, el Consejo, en su 187º período de sesiones, encargó al Secretario General que estudiara la posibilidad de aplicar un CMA al USAP.

1.2 En 2012 la Secretaría examinó las opciones para el futuro del USAP, incluida la viabilidad de adoptar un CMA y recomendó que el Programa evolucionara hacia un CMA, específico a la seguridad de la aviación, que incorporara elementos de gestión de riesgos. La 23ª reunión del Grupo de expertos sobre seguridad de la aviación (AVSECP/23) respaldó esta recomendación y la Conferencia de alto nivel sobre seguridad de la aviación (HLCAS) de 2012 apoyó decididamente el concepto y la implantación de un período de transición.

1.3 En el 197º período de sesiones se presentó al Consejo información sobre la metodología propuesta para el CMA del USAP. También se presentó una propuesta de plan de transición con calendarios, con el objeto de implantar plenamente el CMA del USAP a principios de 2015. El Consejo aprobó formalmente el CMA del USAP y el plan de transición. Durante la Trigésimo Octava Sesión de la Asamblea de la OACI, la Secretaría presentó el concepto del CMA del USAP, el cual fue apoyado, así como su implementación, con un período de transición, lo cual quedó evidenciado en la Resolución A38-15.

## 2. GENERALIDADES DE LA METODOLOGÍA RELATIVA AL CMA DEL USAP

2.1 El alcance del CMA del USAP permanecerá intacto respecto del segundo ciclo del USAP, cubriendo el Anexo 17 – *Seguridad*, las disposiciones relacionadas con la seguridad de la aviación contenida en el Anexo 9 – *Facilitación* y los textos de orientación conexos. Si bien el alcance seguirá siendo el mismo, la metodología del Programa será nueva e incorporará una variedad de actividades de observación adaptadas específicamente a la situación de seguridad de la aviación de cada Estado miembro. El CMA del USAP no constituirá un tercer ciclo de auditorías. En cambio, lo que se espera es que el CMA del USAP sea permanente, y por consiguiente continuo, y aplique una metodología que pueda adaptarse para responder a las necesidades cambiantes de los Estados y a la situación mundial de la seguridad de la aviación.

2.2 Las actividades previstas en el contexto del CMA del USAP incluirán algunas de las siguientes actividades según lo que se determine que resulte más apropiado para cada Estado:

- auditorías basadas en la documentación;
- auditorías centradas en la vigilancia;
- auditorías centradas en el cumplimiento;
- misiones de validación; y
- evaluaciones basadas en la presentación obligatoria de información.

2.3 Las actividades que se realicen en el contexto del CMA del USAP estarán destinadas a recopilar información, identificar deficiencias y formular recomendaciones, según convenga.

2.4 Se prevé que inicialmente varios Estados no estarán en condiciones de sacar el máximo partido de una auditoría realizada en el contexto del CMA del USAP. En estos casos se considerará otro tipo de actividad de observación y se remitirá al Programa de apoyo a la implantación y desarrollo – Seguridad, de la Organización, lo que comúnmente conduciría a que la Organización ofrezca la asistencia apropiada.

2.5 La Secretaría adoptará un **enfoque de gestión de riesgos** para seleccionar la actividad y la metodología de observación más apropiada para cada Estado, así como para determinar la programación y la frecuencia de dichas actividades de observación. Este sistema será suficientemente flexible con la intención de optimizar el uso de los recursos de la OACI y responder a las necesidades cambiantes de seguridad de la aviación de los Estados Miembros de la OACI. Los resultados de las auditorías del USAP y de las misiones de seguimiento se utilizarán, inicialmente, para determinar el tipo más apropiado de actividad de observación para cada Estado. La programación y el alcance de cada una de las actividades relativas al CMA del USAP se determinarán **con base en indicadores** que incluirían, entre otros:

- el tiempo transcurrido desde la última actividad de auditoría;
- la existencia, o posible existencia, de un problema significativo de seguridad de la aviación (SSeC) basándose en información recopilada a través de la actividad de una auditoría previa;
- el equilibrio geográfico;

- las auditorías/inspecciones recientes realizadas por organizaciones regionales de vigilancia;
- un desarrollo o cambio significativo en el Estado;
- un suceso reciente de un acto de interferencia ilícita;
- un incidente importante de seguridad de la aviación;
- la información recopilada durante las actividades de asistencia de la OACI; y
- la cantidad y calidad de los datos proporcionados por cada Estado como parte del proceso de observación continua, o en respuesta a solicitudes de información por parte de la OACI.

2.6 El mecanismo exacto para hacer estas determinaciones está actualmente en proceso de desarrollo y se someterá a pruebas como parte del plan de transición.

2.7 Se tiene prevista la posibilidad de que los Estados soliciten, ocasionalmente, con fines proactivos, actividades de observación en el contexto del CMA del USAP. Esas solicitudes podrían realizarse según lo permitan los recursos y el tiempo de la OACI, y se llevarán a cabo por medio de recuperación de costos. Los resultados de estas actividades de observación con recuperación de costos se tratarán de manera idéntica a los resultados derivados de las actividades de observación del USAP programadas en forma regular.

2.8 Se mantendrá el principio de universalidad en el contexto del CMA del USAP, ya que se seguirá observando a todos los Estados, aunque el tipo, el alcance y la frecuencia de las actividades variarán según las circunstancias específicas de cada Estado. La Junta de examen de la observación y la asistencia (MARB) seguirá supervisando las actividades del USAP y se presentarán al Consejo informes regulares.

2.9 El CMA del USAP ofrecerá a los Estados **informes** de auditoría en un formato nuevo que contendrá información sobre la **vigilancia** y el **cumplimiento**. Las constataciones y las recomendaciones se presentarán de manera que permitan a los Estados establecer las prioridades de las medidas correctivas de corto, mediano y largo plazos. Conforme las actividades subsiguientes del CMA del USAP se vayan realizando, los resultados de cada Estado se actualizarán en el sitio web seguro del USAP.

2.10 Esta información estará a disposición de todos los Estados miembros de la OACI y, con base en las decisiones de los órganos rectores de la OACI, podría incluir, entre otras cosas:

- la información sobre los niveles de falta de cumplimiento efectivo de los elementos críticos de un sistema de vigilancia de la seguridad de la aviación;
- los niveles de cumplimiento de las normas de la OACI; y
- la existencia de cualquier SSeC que se haya identificado o no se haya resuelto.

### 3. TRANSICIÓN HACIA UN CMA DEL USAP

3.1 Se está realizando la labor necesaria para la transición a un CMA del USAP que se concluirá en las siguientes tres fases:

- a) **Fase de desarrollo:** La fase inicial comprende la finalización del trabajo preparatorio necesario para apuntalar el CMA del USAP. Ésta incluye, entre una diversidad de actividades, volver a redactar y establecer las prioridades de los protocolos de auditorías USAP, desarrollar las herramientas de soporte lógico necesarias, comprendidos los medios para impedir el acceso no autorizado a información delicada desde el punto de vista de la seguridad de la aviación, crear los informes de auditoría nuevos con sus plantillas y determinar el tipo inicial y más apropiado de la actividad para cada Estado basándose en un análisis de riesgo;

- b) **Fase preparatoria:** La segunda fase comprenderá el desarrollo y la implantación de procedimientos nuevos, a fin de prepararse para las pruebas sobre el terreno del CMA del USAP. Específicamente, esta fase incluirá la celebración de acuerdos de cooperación con organizaciones regionales de vigilancia, la identificación de los Estados para realizar las pruebas iniciales de las actividades relativas al CMA del USAP, la actualización de manuales y procedimientos internos, así como la difusión de los cuestionarios previos a la auditoría y Memorandos de acuerdo (MoU) a los Estados miembros; y
- c) **Fase de pruebas:** La fase final de transición comprenderá las pruebas sobre el terreno del soporte lógico del CMA del USAP y de las actividades relativas al CMA del USAP, la realización de seminarios de información regionales, la realización de los cursos de recertificación de auditores existentes y la realización de cursos de certificación inicial de auditores para auditores nuevos.

3.2 Se prevé concluir la transición hacia un CMA del USAP a finales de 2014 e iniciar la plena implantación de la nueva metodología a principios de 2015.

#### 4. **SITUACIÓN ACTUAL DE LA IMPLANTACIÓN DEL CMA DEL USAP**

4.1 La fase de desarrollo de la transición al CMA del USAP se encuentra bastante avanzada. La herramienta de soporte lógico para la gestión y análisis de las auditorías se encuentra en proceso de desarrollo y se han logrado considerable adelantos. Se prevé que la versión inicial del nuevo soporte lógico estará lista para la realización de pruebas a principios de 2014. En el ínterin, los jefes de los equipos de auditorías han vuelto a revisar y reorganizar por completo los protocolos de auditoría. Esta revisión exhaustiva se basa en gran medida en el segundo ciclo de auditorías del USAP y tiene como finalidad hacer que los protocolos sean más completos y de más fácil utilización tanto por los Estados como por los auditores de la OACI.

4.2 La transición al CMA del USAP se encuentra todavía en sus inicios, pero hasta la fecha la labor de transición se está llevando a cabo conforme al cronograma y al presupuesto previsto. La Secretaría presentará regularmente informes al Consejo sobre la implantación del plan de transición al CMA del USAP.

#### 5. **REPERCUSIONES DEL CMA DEL USAP EN LOS ESTADOS MIEMBROS**

5.1 Durante la fase de desarrollo inicial de la transición a un CMA del USAP, las repercusiones en los Estados miembros serán limitadas. Sin embargo, durante las fases preparatoria y de pruebas, se insta a los Estados a que participen plenamente en el proceso de transición asistiendo a seminarios regionales sobre la implantación del CMA del USAP, firmando oportunamente un nuevo MoU, presentando información actualizada sobre la situación de cumplimiento de los planes de medidas correctivas, la documentación conexas y otra información que se requiera y, en algunos casos, participando activamente en la realización de pruebas sobre el terreno de las actividades relativas al CMA del USAP.

5.2 Una vez iniciado formalmente el CMA del USAP, la Secretaría no prevé que los Estados miembros necesiten destinar al USAP más recursos que en el caso del segundo ciclo de auditorías. Al igual que con el primero y segundo ciclos de auditorías USAP, seguirá siendo esencial que los Estados miembros ofrezcan su apoyo al CMA del USAP mediante la adscripción de expertos en seguridad de la aviación para que participen en las actividades del CMA del USAP, a fin de que la ejecución del Programa sea eficaz. Dado que la transición a un CMA del USAP comprende el desarrollo de nuevas metodologías, se requerirá instrucción y recertificación de todos los expertos que ya se encuentran en la lista de auditores del USAP.

## 6. AVANCES A NIVEL REGIONAL

6.1 El Grupo Regional sobre Seguridad de la Aviación y Facilitación NAM/CAR/SAM (AVSEC/FAL/RG) de la OACI y el Grupo FAL/AVSEC de la CLAC se consolidaron en mayo de 2011, creando el Grupo regional sobre Seguridad de la Aviación y Facilitación NAM/CAR/SAM OACI/CLAC (AVSEC/FAL/RG) con el fin de evitar duplicidad en los esfuerzos de los Estados y mejorar la eficiencia.

6.2 Dentro de los objetivos claves de este Grupo se incluyen: promover la implementación regional de los requerimientos AVSEC/FAL en forma armonizada; alentar y facilitar la cooperación entre los Estados; y apoyar la identificación, provisión y coordinación de la asistencia y la capacitación.

6.3 En junio de 2013 se llevó a cabo la Tercera Reunión del AVSEC/FAL/RG, en Lima, Perú. Entre los trabajos realizados:

- **Cuestión 9.5** sobre la, *“Coordinación entre los Estados para estandarizar los procedimientos de inspecciones de pasajeros y sus equipajes de mano, que incluya un listado de objetos prohibidos”*. La NE/22, presentada por Chile propone establecer un mecanismo que permita mitigar el impacto al pasajero, tratando de lograr el equilibrio entre la seguridad de la aviación y la facilitación; para lo cual se propuso la creación de un Grupo de Trabajo liderado por Chile y apoyado por ocho países de las regiones NACC y SAM. Dicho grupo está realizando un estudio de todos los procedimientos de inspección de pasajeros y su equipaje de mano y de las listas de objetos prohibidos de los diferentes Estados de las Regiones NACC y SAM, para determinar las diferencias respecto al procedimiento de inspección en condiciones de operación normal (riesgo bajo), y en particular respecto a las listas de objetos prohibidos. Al concluir este estudio, se podría promover una serie de recomendaciones, para que los Estados miembros de este Grupo Regional homologuen o estandaricen en base al nivel de riesgo sus procedimientos de inspección de pasajeros y equipaje de mano, como también las listas de objetos prohibidos en sus Estados.
- **Cuestión 9.7** sobre el desarrollo de, un *“Plan estratégico del Grupo regional sobre Seguridad de la Aviación y Facilitación NAM/CAR/SAM OACI/CLAC (AVSEC/FAL/RG)”*. La NE/25, presentada por la Secretaría, propuso que se inicie un trabajo para el desarrollo de un plan estratégico del Grupo Regional. Para el desarrollo de este plan se propuso la creación de un Grupo de Trabajo liderado por Argentina y apoyado por 6 países de las regiones NACC y SAM. Su proyecto es desarrollar un plan estratégico con metas y objetivos de mediano y largo plazo, estableciendo estrategias y metas cuantificables sobre la base de un cronograma con fechas específicas; el cual deberá tener en cuenta: el Plan Estratégico de la OACI y la Resolución A/38-15 del Periodo de Sesiones de la Asamblea de la OACI sobre Seguridad de la Aviación y Facilitación, los resultados de la conferencia de alto nivel (HLCAS), los Términos de Referencia del AVSEC/FAL/RG, los programas de trabajo y proyectos desarrollados por el AVSEC/FAL/RG hasta la fecha, el Plan estratégico de la CLAC y la Resolución A20-11 de la CLAC. Argentina está planificando la realización de una Reunión de este Grupo de Trabajo, con la participación de los integrantes del mismo, de los representantes de los países de las Regiones NACC y SAM que quieran colaborar, y de un especialista en Estrategia, para compartir ideas y desarrollar un plan de trabajo para esta tarea.

6.4 En junio de 2013 el USAP finalizó el segundo ciclo de auditorías, habiendo completado 177 Estados auditados y una Región Administrativa Especial, incluyendo a todos los Estados de la Región SAM. El promedio de la falta de implementación efectiva de los elementos críticos del sistema de vigilancia de la seguridad de la aviación en un Estado es de 30.7 por ciento a nivel mundial, comparado con un 33.8 por ciento en la Región SAM, lo cual indica que hay bastante cabida para mejorar. Se alienta a los Estados en la Región a que sigan trabajando para resolver las deficiencias identificadas en el USAP y tomar como métricas el mejoramiento de los LEI en sus Estados.

## 7. ACCIONES SUGERIDAS

### 7.1 Se invita a los Estados a:

- a) tomar nota del trabajo en las diferentes actividades desarrolladas en la Región sobre seguridad de la aviación;
- b) seguir apoyando el programa de auditorías de la OACI (USAP-CMA), y que:
  - asistan a los seminarios regionales que se realicen sobre el USAP-CMA,
  - firmen el nuevo Memorandum de Entendimiento relacionado con el USAP-CMA cuando sea solicitado,
  - presenten las actualizaciones de la implementación de los planes de acciones correctivas de sus Estados,
  - colaboren mediante la adscripción de sus expertos en seguridad de la aviación para que participen en las actividades del CMA del USAP;
- c) instar a los Estados para que continúen en el mejoramiento de sus sistemas de vigilancia de la seguridad de la aviación, tomando en consideración, entre otras cosas, las constataciones y recomendaciones resultantes de las auditorías del Segundo ciclo del USAP, de manera de reforzar el cumplimiento de las Normas del Anexo 17 y de las disposiciones relacionadas con la seguridad de la aviación del Anexo 9;
- d) apoyar el proyecto para estandarizar los procedimientos de inspecciones de pasajeros y sus equipajes de mano, y el listado de objetos prohibidos; y la implementación de sus recomendaciones en sus Estados, para que se puedan presentar los resultados en la cuarta reunión del AVSEC/FAL/RG, que se realizará en junio de 2014 en México;
- e) apoyar el proyecto del AVSEC/FAL/RG sobre el “Plan estratégico del Grupo regional sobre Seguridad de la Aviación y Facilitación”; y
- f) tomar como métrica para la región el mejoramiento de los LEIs en sus Estados.