



ASAMBLEA — 35° PERÍODO DE SESIONES

COMITÉ EJECUTIVO

Cuestión 14: Seguridad de la aviación

Cuestión 14.2: Programa universal de auditoría de la seguridad de la aviación (USAP)

INFORME SOBRE EL PROGRAMA UNIVERSAL OACI DE AUDITORÍA DE LA SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN

RESUMEN

En esta nota se presenta un informe general sobre el progreso realizado, desde su creación, en la ejecución del Programa universal de auditoría de la seguridad de la aviación (USAP) de la OACI con relación al Anexo 17 — *Seguridad al Convenio sobre Aviación Civil Internacional*. La información sobre el establecimiento y la gestión del USAP incluye los objetivos y principios del Programa, los textos y la documentación de auditoría, y el proceso de auditoría. En la nota se examina el estado de ejecución del USAP, incluidas las auditorías, las actividades de instrucción y certificación, y la situación financiera del Programa. Se presenta un análisis preliminar de los resultados de las auditorías realizadas hasta la fecha.

La decisión de la Asamblea figura en el párrafo 7.

REFERENCIAS

Anexo 17 — *Seguridad*
Manual de referencia para
auditorías de la seguridad
de la aviación (Doc 9807)

Resoluciones vigentes de la
Asamblea (Doc 9730) (A33-1)

Informe de la Conferencia ministerial de alto
nivel sobre seguridad de la aviación
(Doc 9800)

1. INTRODUCCIÓN

1.1 En la Resolución A33-1 de la Asamblea, *Declaración sobre el uso indebido de aeronaves civiles como armas de destrucción y otros actos de terrorismo que afectan a la aviación civil*, se encargó al Consejo y al Secretario General que estudiaran la posibilidad de crear un Programa universal de auditoría de la vigilancia de la seguridad de la OACI, relacionado, entre otras cosas, con arreglos para la seguridad aeroportuaria y programas de seguridad de la aviación civil. En dicha Resolución de la Asamblea también se encargó al Consejo que reuniera, lo antes posible, una conferencia internacional

ministerial de alto nivel sobre seguridad de la aviación, con el objetivo, entre otros, de reforzar la función de la OACI en la adopción de normas y métodos recomendados (SARPS) en materia de seguridad y la auditoría de su aplicación.

1.2 La Conferencia ministerial de alto nivel sobre seguridad de la aviación solicitada por el 33° período de sesiones de la Asamblea se reunió en Montreal en febrero de 2002. Las recomendaciones de la Conferencia instaban a la adopción de un Plan de acción de seguridad de la aviación de la OACI, que incluyera, entre otras cosas, el establecimiento de un programa integral de auditorías regulares, obligatorias, sistemáticas y armonizadas que habría de llevar a cabo la OACI en todos los Estados contratantes.

1.3 De conformidad con las conclusiones del 33° período de sesiones de la Asamblea y de la Conferencia ministerial de alto nivel sobre seguridad de la aviación, el 166° período de sesiones del Consejo adoptó el Plan de acción de seguridad de la aviación en junio de 2002. En el Proyecto 3 del Plan de acción se prevé el objetivo de promover la seguridad de la aviación mundial mediante auditorías de los Estados contratantes.

1.4 En julio de 2002 se instituyó un Grupo de auditoría de la seguridad de la aviación como grupo independiente que informa directamente al Director de transporte aéreo, con una estructura de organización y gestión especializada responsable del desarrollo y ejecución del nuevo Programa universal de auditoría de la seguridad de la aviación (USAP) de la OACI. El Programa se inició con éxito, y la primera auditoría de la OACI sobre seguridad de la aviación se realizó en noviembre de 2002.

1.5 En esta nota se presenta, para que la Asamblea lo examine, un informe global sobre el desarrollo y la ejecución del USAP de la OACI y se ofrece información sobre el establecimiento y la gestión del USAP y el estado de ejecución del Programa, incluidas las auditorías, las actividades de instrucción y certificación y la situación financiera del Programa. También se presenta un análisis preliminar de los resultados de las auditorías realizadas hasta la fecha.

2. ESTABLECIMIENTO Y GESTIÓN DEL USAP

2.1 Objetivos y principios del Programa

2.1.1 El objetivo del USAP es promover la seguridad de la aviación mundial auditando regularmente los Estados contratantes para determinar la situación con respecto a la aplicación de las normas del Anexo 17. Como lo recomendó la Conferencia ministerial de alto nivel sobre seguridad de la aviación y lo aprobó el Consejo, las auditorías se realizan tanto a nivel de país como de aeropuerto, a fin de evaluar las capacidades de vigilancia de la seguridad de la aviación de un Estado, así como las medidas de seguridad concretas impuestas en los aeropuertos clave seleccionados.

2.1.2 A fin de asegurar la ejecución efectiva del Programa, se adoptaron ciertos principios fundamentales de auditoría, teniendo en cuenta los que se habían empleado con éxito en el Programa universal de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional (USOAP) de la OACI. Estos principios comprenden: soberanía, universalidad, transparencia de la metodología, oportunidad, amplitud, uniformidad, objetividad, equidad y calidad. En reconocimiento del carácter especial y delicado de la información relativa a la seguridad de la aviación, el USAP ha adoptado también el principio de la confidencialidad. En la práctica, esto significa que los informes de auditoría y todos los documentos relacionados con las auditorías están sujetos a salvaguardias rigurosas de la OACI y están estrictamente protegidos de la divulgación a toda otra entidad que no sea el Estado auditado. Sin embargo, la OACI periódicamente envía a los Estados contratantes un informe sobre las actividades de auditoría en el que se revela la identidad de los Estados y de los aeropuertos en particular que han sido objeto de auditoría, con

lo que los Estados tienen la oportunidad de compartir los resultados de sus auditorías en forma bilateral o multilateral.

2.2 Documentación de auditoría

2.2.1 La Secretaría, con el asesoramiento y la asistencia del Consejo, del Comité sobre Interferencia ilícita (UIC) y del Grupo de expertos sobre seguridad de la aviación, completó una cantidad considerable de trabajo para el establecimiento y la ejecución del USAP. Teniendo en cuenta las experiencias de otros programas de auditoría, tanto dentro como fuera de la OACI, se han elaborado para uso de los Estados contratantes y los auditores de la OACI los siguientes instrumentos de auditoría, textos de orientación y cursos de instrucción:

- a) **Manual de referencia para auditorías de la seguridad de la aviación, primera edición** (Doc 9807 – **Distribución limitada**): ayuda tanto a los Estados contratantes como a los miembros de los equipos de auditoría de la OACI, proporcionándoles procedimientos de auditoría normalizados y medidas de seguimiento de auditoría, con la finalidad de asegurar que las mismas se realicen de manera uniforme, normalizada y objetiva;
- b) **Cuestionario previo a la auditoría de la seguridad de la aviación**: procura la información pertinente sobre legislación, políticas y procedimientos del Estado relacionada con la seguridad, que es necesaria para la elaboración de un plan de auditoría específico para el Estado y que al mismo tiempo sirve como instrumento para el examen del nivel de aplicación de los SARPS y la identificación de diferencias;
- c) **Curso de instrucción para auditores del USAP**: proporciona instrucción estructurada, de alta calidad y normalizada a todos los auditores de la seguridad de la aviación de la OACI, inclusive al personal adscrito de corto y largo plazo;
- d) **Criterios para la certificación de auditores de la seguridad de la aviación de la OACI**: aseguran que las auditorías las realizan expertos en seguridad de la aviación que reúnen la experiencia y las condiciones apropiadas, que tienen un conocimiento completo de la metodología USAP de la OACI y que poseen las competencias claves exigidas a los auditores USAP;
- e) **Exámenes de certificación orales y escritos**: permiten comprobar las habilidades y conocimientos de los auditores en potencia, antes de incluirlos en la lista de auditores certificados de la OACI y de que se les permita participar en una auditoría USAP; y
- f) **Instrucciones sobre seguridad de la información**: aseguran la protección de la información delicada desde el punto de vista de la seguridad relacionada con las auditorías, por parte de la OACI, estableciendo directrices e instrucciones para impedir la divulgación de información relacionada con las auditorías que podría comprometer la seguridad nacional de un Estado o crear la posibilidad de causar daño al público viajero.

2.3 Proceso de auditoría

2.3.1 Las misiones de auditoría se realizan de acuerdo con un Plan de acción del USAP establecido anualmente y distribuido a todos los Estados contratantes mediante una comunicación. Los calendarios de auditoría actualizados se distribuyen semestralmente o cuando es necesario, junto con un

informe de actividades de auditoría en el que se identifican los Estados y aeropuertos auditados hasta la fecha en el marco del Programa. Desde el comienzo del Programa se han preparado y distribuido cuatro comunicaciones a los Estados: AS 8/16-03/05 Confidencial, del 31 de enero de 2003; AS 8/16.24-03/73 Confidencial, del 25 de julio de 2003; AS 8/16.24-04/17 Confidencial, del 27 de febrero de 2004; y AS 8/16.24-04/79 Confidencial, del 30 de julio de 2004.

2.3.2 Entre cuatro y seis meses antes de la fecha de la auditoría, se envía a los Estados contratantes para los cuales están programadas auditorías un Memorando de acuerdo (MOU) específico para cada Estado, basado en el modelo de MOU bilateral avalado por el Consejo durante su 167º período de sesiones, para confirmar las condiciones del acuerdo. Al mismo tiempo, se pide a los Estados que completen y presenten un cuestionario previo a la auditoría, que sirve para la planificación de la misma. Los documentos relativos a la auditoría y toda otra información indispensable se envían lo antes posible al Estado que será auditado, a fin de que pueda prepararse adecuadamente para la auditoría. Todas las actividades relativas a una auditoría específica se realizan de un modo transparente con la plena participación del Estado durante todo el proceso de auditoría.

2.3.3 Una auditoría OACI de la seguridad de la aviación se realiza típicamente en un lapso de ocho días, por un equipo de cuatro auditores que sigue los procedimientos y protocolos de auditoría normalizados. Sin embargo, la duración de la auditoría y la composición del equipo de auditores se ajusta según la magnitud y complejidad de las operaciones y el número de aeropuertos de que se trata. En el ciclo inicial de auditorías, se audita un aeropuerto internacional principal en más del 90% de los Estados, aunque se ha previsto auditar hasta tres aeropuertos en aquellos Estados en que se efectúa la mayor cantidad de salidas regulares.

2.3.4 Las medidas postauditoría comienzan con una sesión de información proporcionada en el Estado al concluir la auditoría. Una vez terminada la auditoría, dentro de los 60 días civiles siguientes se envía al Estado auditado un informe confidencial y, de conformidad con las condiciones del MOU firmado con la OACI, el Estado debe presentar un plan de medidas correctivas dentro de los 60 días civiles posteriores a la recepción del informe. Al mismo tiempo, se pide a los Estados que completen y presenten un formulario de información sobre la experiencia de la auditoría, con comentarios sobre todos los aspectos del proceso. Esta información se emplea, cuando corresponde, para mejorar el proceso de auditoría.

2.3.5 El informe de auditoría de la OACI, junto con el plan de medidas correctivas del Estado, constituyen el punto de partida para iniciar las medidas correctivas adoptadas por los Estados. Dependiendo de la naturaleza de las deficiencias detectadas en un Estado auditado, puede obtenerse asistencia directa e inmediata por medio del Mecanismo de seguridad de la aviación de la OACI y pueden coordinarse proyectos de asistencia técnica a largo plazo a través del Programa de cooperación técnica.

3. ESTADO DE EJECUCIÓN

3.1 Actividades de auditoría

3.1.1 Al 31 de julio de 2004, se han realizado desde noviembre de 2002, bajo los auspicios del USAP de la OACI, un total de 45 auditorías, se han preparado 32 informes de auditoría confidenciales y se han recibido de los Estados 16 planes de medidas correctivas, según se indica en el Apéndice A. Las auditorías realizadas hasta la fecha abarcan Estados de todas las regiones de la OACI y comprenden una variedad de Estados en términos de magnitud y complejidad de las operaciones aeroportuarias, incluyendo el número de pasajeros que pasan por dichos aeropuertos y la cantidad de vuelos.

3.1.2 Se prevé que para fines de 2004 se habrán realizado en total 60 auditorías, y 40 auditorías más en cada uno de los años siguientes. A este ritmo, para fines de 2007 los 188 Estados contratantes

habrán sido objeto de una auditoría inicial. El calendario de auditorías para lo que resta de 2004 y para 2005 se distribuyó a los Estados contratantes por medio de la comunicación AS 8/16.24-04/79 Confidencial, del 30 de julio de 2004.

3.1.3 Las auditorías realizadas hasta la fecha han revelado un nivel elevado de cooperación de los Estados para facilitar el proceso de auditoría, poniendo a disposición del equipo el personal apropiado y la documentación solicitada, y haciendo arreglos para dar acceso a los registros, las personas y las zonas del aeropuerto pertinentes, cuando fue necesario. La aceptación de las fechas de auditoría propuestas, los preparativos que hacen los Estados para las auditorías y la presentación oportuna de los planes de medidas correctivas indican que los Estados apoyan el Programa y se han comprometido a lograr sus objetivos.

3.2 **Actividades de instrucción y certificación**

3.2.1 El USAP pone de relieve la importancia de procedimientos uniformes y rigurosos de selección, instrucción y certificación de auditores, a fin de asegurar y mantener las normas de competencia más elevadas en la realización de las auditorías.

3.2.2 Al 31 de julio de 2004, se han impartido 13 cursos de instrucción para auditores, y en la actualidad se cuenta con un total de 128 expertos en seguridad de la aviación, de 63 Estados de todas las regiones de la OACI, que figuran en la lista de auditores USAP certificados de la Organización. Se prevé que las actividades de instrucción y certificación de auditores continuarán, con el objetivo de establecer una nómina de auditores que representen una base geográfica lo más amplia posible y cuyo número sea suficiente para llevar a cabo el plan de auditorías que se ha establecido. Esto hace que el Programa pueda desarrollarse eficazmente en función de los costos y presenta la ventaja adicional de permitir que los Estados contratantes participen en la ejecución del USAP, contribuyendo al mismo tiempo a que los conocimientos especializados se sigan desarrollando en los Estados contratantes.

3.2.3 La OACI ha colaborado también con el Foro de Cooperación Económica Asia-Pacífico (APEC) en apoyo de un seminario para que los Estados tengan mayor conocimiento y conciencia de sus obligaciones nacionales en materia de seguridad de la aviación y sobre el USAP de la OACI. Dicho seminario se realizó en Singapur, del 31 de marzo al 2 de abril de 2004. Los textos para el seminario se pusieron a disposición de la OACI para su utilización en el futuro y se ha programado un segundo seminario que tendrá lugar en Jamaica del 24 al 26 de agosto de 2004. Se prevé que la Organización ofrecerá seminarios similares sobre auditoría de la seguridad de la aviación en las demás regiones de la OACI.

4. **SITUACIÓN FINANCIERA DEL PROGRAMA**

4.1 Como parte del Plan de acción de seguridad de la aviación de la OACI, las actividades del USAP se financian por medio de contribuciones voluntarias de los Estados. Aún no se ha obtenido la financiación para todo el ciclo de auditorías. Debido a la dificultad de la situación financiera que enfrenta la Organización, en el Presupuesto por programas para 2005, 2006 y 2007 no se concretaron las propuestas para incorporar ciertos recursos en el presupuesto del programa regular para el próximo trienio. Sin embargo, a fin de asegurar la sustentabilidad y estabilidad financiera a largo plazo del Programa, las actividades del USAP se integrarán progresivamente en el presupuesto del Programa regular.

4.2 Los recursos extrapresupuestarios requeridos para financiar las actividades del USAP para el próximo trienio se detallan en la nota A35-WP/49 — Acontecimientos desde el 33º período de sesiones de la Asamblea.

5. ANÁLISIS DE LOS RESULTADOS DE LAS AUDITORÍAS

5.1 Para alcanzar el objetivo general del USAP de promover la seguridad de la aviación mundial, es indispensable identificar y cuantificar los problemas relativos a la seguridad de cada uno de los Estados, de los grupos de Estados y a escala regional y mundial, y así determinar las medidas necesarias para resolver los problemas de seguridad. Con este fin, el USAP está elaborando una base de datos que contendrá los resultados de las auditorías y las diferencias con las normas del Anexo 17 detectadas durante las auditorías e incorporará las medidas correctivas propuestas o adoptadas por los Estados al poner en práctica las recomendaciones de la OACI. Los datos compilados permitirán a la OACI y a las entidades estatales y regionales pertinentes establecer prioridades en sus actividades de asistencia para remediar las deficiencias detectadas, manteniendo al mismo tiempo la confidencialidad respecto al Estado.

5.2 Se han analizado los informes de auditoría para identificar deficiencias en la seguridad de la aviación y determinar las medidas que sean necesarias para resolver los problemas. Este análisis cuantifica importantes problemas en materia de seguridad de la aviación a nivel estatal, regional y mundial.

5.3 Al analizar los resultados de las auditorías, han aparecido varias tendencias. En general, los Estados demuestran un grado muy elevado de interés por mantener niveles efectivos de seguridad de la aviación. Sin embargo, se han observado algunos problemas generales. La información preliminar indica que varios de los aspectos en que los Estados experimentan dificultades están relacionados con cambios que tienen su origen en la Enmienda 10 del Anexo 17, que fue adoptada el 7 de diciembre de 2001 y es aplicable desde el 1 de julio de 2002.

5.4 La organización y administración de la seguridad de la aviación a nivel nacional es la base sobre la cual puede lograrse una seguridad de la aviación civil efectiva y sostenible. Algunos Estados auditados no cuentan con los programas, políticas, procedimientos o procesos organizativos nacionales necesarios para proporcionar una vigilancia efectiva de la seguridad de la aviación. Los Estados también están experimentando dificultades a la hora de elaborar, mantener actualizados y ejecutar programas de instrucción eficaces en seguridad de la aviación. Estos problemas a nivel nacional tienden a crear problemas conexos en el ámbito operacional. Los resultados de las auditorías realizadas hasta la fecha confirman esta premisa.

5.5 Entre los problemas a nivel de aeropuerto cabe citar la falta de ejecución de un programa de seguridad aeroportuaria actualizado, exhaustivo y aprobado. En algunos Estados auditados, el programa de seguridad aeroportuaria ha quedado anticuado, carece de procedimientos detallados para la aplicación de medidas de seguridad a nivel de aeropuerto, o existe únicamente en forma de proyecto. Este problema contribuye además a que surjan inconvenientes operacionales, tales como los que se producen en la inspección y el control del acceso, que inciden directamente en el sistema de seguridad de la aviación civil.

5.6 Las conclusiones del análisis preliminar descrito antes y los resultados específicos señalados en cada auditoría son objeto de una evaluación de la Secretaría en el contexto de proporcionar textos de orientación y asistencia técnica, cuando es necesario, para remediar las deficiencias encontradas. Como se señaló en el párrafo 2.3.5, los Estados pueden obtener asistencia para medidas correctivas a corto plazo por medio del Mecanismo de seguridad de la aviación de la OACI; el Programa de cooperación técnica se encarga de la coordinación de proyectos de asistencia a los Estados a largo plazo.

5.7 Podrá encontrarse más información relativa al análisis de los resultados de las auditorías en la nota de información de distribución limitada acerca de la ICAO-NET (www.icao.int/icaonet), sólo accesible para usuarios autorizados designados por la autoridad competente en cada Estado contratante.

6. CONCLUSIÓN

6.1 De conformidad con el mandato otorgado por la Resolución A33-1 de la Asamblea y la Conferencia ministerial de alto nivel sobre seguridad de la aviación (Febrero de 2002), la OACI ha instituido un amplio programa de auditorías regulares, obligatorias, sistemáticas y armonizadas sobre seguridad de la aviación. Desde su inicio, el USAP ha recibido el apoyo de los Estados contratantes y demuestra ser útil para identificar aspectos preocupantes en materia de seguridad de la aviación y formular recomendaciones para la solución de los mismos.

6.2 Un principio fundamental de los sistemas de auditoría internacionalmente aceptados es la vigilancia continua para garantizar que se mantiene un entorno seguro por medio de auditorías regulares y sistemáticas. El USAP de la OACI ha llegado a ser un instrumento indispensable y una actividad importante de la Organización. Se prevé que la OACI, con un mandato para realizar auditorías regulares, continuará vigilando el nivel de la seguridad de la aviación en los Estados a fin de cerciorarse de que las normas de la OACI se mantienen al nivel deseado en todo el sistema mundial de la aviación.

7. DECISIÓN DE LA ASAMBLEA

7.1 Se invita a la Asamblea a:

- a) tomar nota de la información que figura en el párrafo 2, relativa al establecimiento y gestión del Programa universal de auditoría de la seguridad de la aviación;
- b) tomar nota de la información que figura en el párrafo 3 y el Apéndice A relativa al estado de ejecución del Programa, incluidas las actividades de auditoría, instrucción y certificación;
- c) tomar nota de la información que figura en el párrafo 4 sobre la situación financiera del Programa y pedir al Secretario General y al Consejo que reflejen esta prioridad en el próximo presupuesto del Programa regular de la Organización para 2008, 2009 y 2010; y
- d) adoptar la Resolución que figura en el Apéndice B de esta nota de estudio, relativa a la continuación del USAP.

APÉNDICE A

PROGRAMA UNIVERSAL DE AUDITORÍA DE LA SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN (USAP) DE LA OACI DE LA OACI EJECUCIÓN DEL PROGRAMA AL 31 DE MARZO DE 2004

	ESTADO	AEROPUERTOS AUDITADOS	FECHA DE LA AUDITORÍA	PLAN DE MEDIDAS CORRECTIVAS RECIBIDO*
1.	Austria	Aeropuerto internacional de Viena (VIE)	Octubre de 2003	Sí
2.	Bangladesh	Aeropuerto internacional Zia de Dhaka (DAC)	Octubre/noviembre de 2003	Sí
3.	Bhután	Aeropuerto internacional de Paro (PBH)	Octubre/noviembre de 2003	Sí
4.	Bolivia	Aeropuerto internacional El Alto de La Paz (LPB)	Marzo/abril de 2003	Sí
5.	Botswana	Aeropuerto internacional Sir Seretse Khama de Gaborone (GBE)	Noviembre de 2003	Pendiente
6.	Bulgaria	Aeropuerto internacional de Sofía (SOF)	Febrero de 2003	Sí
7.	Cabo Verde	Aeropuerto internacional Amílcar Cabral de Sal (SID)	Julio de 2004	Pendiente
8.	Camboya	Aeropuerto internacional Pochentong de Phnom Penh (PNH)	Mayo de 2003	Sí
9.	Camerún	Aeropuerto internacional de Douala (DLA)	Febrero de 2004	Pendiente
10.	China	Aeropuerto internacional de Beijing (BJS), Aeropuerto internacional de Xian (SIA) y Aeropuerto de Kunming (KMG)	Mayo de 2004	Pendiente
11.	Chipre	Aeropuerto internacional de Larnaca (LCA)	Septiembre de 2003	Pendiente
12.	Cuba	Aeropuerto internacional José Martí de La Habana (HAV)	Marzo de 2004	Pendiente
13.	Egipto	Aeropuerto internacional de El Cairo (CAI)	Julio de 2004	Pendiente
14.	Filipinas	Aeropuerto internacional Ninoy Aquino de Manila (MNL)	Junio de 2004	Pendiente
15.	Gabón	Aeropuerto internacional Leon M'Ba de Libreville (LBV)	Enero de 2004	Pendiente
16.	Gambia	Aeropuerto internacional de Banjul (BJL)	Noviembre de 2003	Pendiente
17.	Georgia	Aeropuerto internacional de Tbilisi (TBS)	Junio de 2004	Pendiente
18.	Grecia	Aeropuerto internacional Eleftherios Venizelos de Atenas (ATH)	Junio/julio de 2003	Sí
19.	Guinea	Aeropuerto internacional de Conakry (CKY)	Junio de 2003	Sí

* *Nota relativa a los planes de medidas correctivas "pendientes": Según los términos del Memorando de acuerdo (MOU) firmado entre la OACI y un Estado auditado, la OACI se compromete a presentar un informe de auditoría confidencial dentro de los 60 días siguientes a la auditoría, si no se requiere la traducción del informe a otros idiomas de la OACI. Luego se pide al Estado auditado que presente un plan de medidas correctivas dentro de los 60 días civiles posteriores a la recepción del informe de la OACI. Cuando se requiere la traducción de un informe de la OACI, se pospone en consecuencia el calendario para la presentación del plan de medidas correctivas. Por lo tanto, un plan de medidas "pendiente" no supone que un Estado no haya presentado un plan de medidas oportunamente, como se requiere en el MOU.*

	ESTADO	AEROPUERTOS AUDITADOS	FECHA DE LA AUDITORÍA	PLAN DE MEDIDAS CORRECTIVAS RECIBIDO
20.	Honduras	Aeropuerto internacional Toncontún de Tegucigalpa (TGU)	Marzo de 2004	Pendiente
21.	Indonesia	Aeropuerto internacional Soekarno-Hatta (CGK)	Julio de 2004	Pendiente
22.	Israel	Aeropuerto internacional Ben-Gurion de Tel Aviv (TLV)	Marzo de 2004	Pendiente
23.	Jamahiriyá Árabe Libia	Aeropuerto internacional de Trípoli (TIP)	Marzo de 2004	Sí
24.	Jamaica	Aeropuerto internacional Norman Manley de Kingston (KIN)	Septiembre de 2003	Sí
25.	Kenya	Aeropuerto internacional Jomo Kenyatta (NBO)	Junio de 2004	Pendiente
26.	Líbano	Aeropuerto internacional de Beirut (BEY)	Mayo de 2003	Sí
27.	Lituania	Aeropuerto internacional de Vilnius (VNO)	Mayo de 2003	Sí
28.	Marruecos	Aeropuerto internacional Mohammed V (CMN)	Marzo de 2004	Pendiente
29	México	Aeropuertos internacional de Ciudad de México (MEX) y Miguel Hidalgo de Guadalaajara (GDL)	Enero de 2004	Pendiente
30.	Micronesia (Estados Federados de)	Aeropuerto internacional de Pohnpei (PNI)	Junio de 2004	Pendiente
31.	Myanmar	Aeropuerto internacional de Yangon (RGN)	Enero/febrero de 2004	Pendiente
32.	Paraguay	Aeropuerto internacional Silvio Petirossi de Asunción (ASU)	Diciembre de 2003	Pendiente
33.	Perú	Aeropuerto internacional Jorge Chávez de Lima (LIM)	Mayo de 2004	Pendiente
34.	Polonia	Aeropuerto internacional de Varsovia (WAW)	Enero de 2004	Pendiente
35.	República Árabe Siria	Aeropuerto internacional de Damasco (DAM)	Marzo de 2004	Pendiente
36.	República Democrática Popular Lao	Aeropuerto internacional Wattay de Vientiane (VTE)	Enero de 2004	Pendiente
37.	República Unida de Tanzania	Aeropuerto internacional de Dar-es-Salaam (DAR)	Junio/julio de 2004	Pendiente
38.	Senegal	Aeropuerto internacional Leopold Sedar Senghor de Dakar (DKR)	Junio de 2003	Sí
39.	Suriname	Aeropuerto internacional John A. Pengel de Paramaribo (PBM)	Julio de 2003	Sí
40.	Swazilandia	Aeropuerto internacional Manzini/Matsapha (MTS)	Noviembre de 2003	Pendiente
41.	Trinidad y Tabago	Aeropuerto internacional Piarco de Puerto España (POS)	Junio/julio de 2003	Sí

	ESTADO	AEROPUERTOS AUDITADOS	FECHA DE LA AUDITORÍA	PLAN DE MEDIDAS CORRECTIVAS RECIBIDO
42.	Túnez	Aeropuerto internacional de Túnez-Cartago (TUN)	Abril de 2004	Pendiente
43.	Turquía	Aeropuerto internacional Ataturk de Istambul (IST)	Mayo/junio de 2004	Pendiente
44.	Uganda	Aeropuerto internacional de Entebbe (EBB)	Noviembre/diciembre de 2002	Sí
45.	Uzbekistán	Aeropuerto internacional de Tashkent (TAS)	Mayo de 2004	Pendiente

APÉNDICE B

PROYECTO DE RESOLUCIÓN

(para incorporar como Apéndice E de la nota A35-WP/48: Declaración refundida de los criterios permanentes de la OACI relacionados con la protección de la aviación civil internacional contra los actos de interferencia ilícita)

Programa universal de auditoría de la seguridad de la aviación de la OACI

Considerando que el objetivo primordial de la Organización continúa siendo el de garantizar la seguridad y protección de la aviación civil internacional en todo el mundo;

Considerando que promover la aplicación de las normas internacionales de seguridad de la aviación contribuye al logro de este objetivo;

Considerando que de conformidad con el Artículo 37 del Convenio cada Estado contratante debe colaborar a fin de lograr el más alto grado de uniformidad posible en los reglamentos y procedimientos en todas las cuestiones en que tal uniformidad facilite y mejore la navegación aérea;

Recordando que el 33º período de sesiones de la Asamblea encargó al Consejo y al Secretario General que estudiaran la posibilidad de crear un programa universal, de la OACI, de auditoría de la vigilancia de la seguridad relacionado, entre otras cosas, con arreglos para la seguridad aeroportuaria y programas de seguridad de la aviación civil;

Recordando que el 33º período de sesiones de la Asamblea encargó al Consejo que reuniera, lo antes posible, una Conferencia internacional ministerial de alto nivel sobre seguridad de la aviación con el objetivo, entre otros, de reforzar la función de la OACI en la adopción de SARPS en materia de seguridad y la auditoría de su aplicación;

Considerando que las recomendaciones de la Conferencia ministerial de alto nivel sobre seguridad de la aviación celebrada en Montreal, en febrero de 2002, instaban a la adopción de un plan de acción de seguridad de la aviación de la OACI, que previera, entre otras cosas, el establecimiento de un programa integral de auditorías regulares, obligatorias, sistemáticas y armonizadas de la seguridad de la aviación civil que habría de realizar la OACI en todos los Estados contratantes;

Considerando la adopción del Plan de acción de seguridad de la aviación de la OACI por el Consejo de la Organización durante su 166º período de sesiones;

Considerando que el Programa universal de auditoría de la seguridad de la aviación (USAP) de la OACI se ha iniciado, habiéndose realizado la primera auditoría de la seguridad de la aviación en noviembre de 2002;

Reconociendo que la ejecución del USAP demuestra ser útil para identificar los aspectos preocupantes de la seguridad de la aviación y formular recomendaciones para la solución de los mismos;

Reconociendo que la continuación del USAP es esencial para garantizar la aplicación adecuada de las normas relacionadas con la seguridad; y

Reconociendo que todas las actividades del USAP se financian actualmente con contribuciones voluntarias de los Estados;

La Asamblea:

1. *Pide* al Secretario General que continúe el Programa universal de auditoría de la seguridad de la aviación (USAP) de la OACI, que comprende auditorías regulares, obligatorias, sistemáticas y armonizadas de la seguridad de la aviación de todos los Estados contratantes, que se realizan tanto a nivel nacional como de aeropuerto a fin de evaluar las capacidades de los Estados en materia de vigilancia de la seguridad de la aviación, así como las medidas de seguridad concretas impuestas en los aeropuertos claves seleccionados;

2. *Insta* a todos los Estados contratantes a aceptar las auditorías que habrán de realizarse por iniciativa de la OACI firmando un Memorando de acuerdo bilateral con la Organización, según fue aprobado por el Consejo durante su 167º período de sesiones;

3. *Insta* a todos los Estados contratantes a brindar pleno apoyo a la OACI aceptando las misiones de auditoría programadas por la Organización, facilitando la labor de los equipos de auditoría y preparando y presentando a la OACI un plan de medidas correctivas apropiadas para subsanar las deficiencias detectadas durante la auditoría;

4. *Pide* al Consejo que asegure la sustentabilidad financiera a largo plazo del USAP, integrando progresivamente sus actividades en el presupuesto del programa regular; y

5. *Pide* al Consejo que informe al próximo período de sesiones ordinario de la Asamblea sobre la ejecución general del USAP.

— FIN —