



A35-WP/67  
EX/21  
26/8/04

**ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL**

## ASAMBLEA — 35° PERÍODO DE SESIONES

### COMITÉ EJECUTIVO

**Cuestión 16: Mejoramiento de la seguridad operacional**

**Cuestión 16.1: Informe sobre la situación de la ejecución del Programa universal OACI de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional (USOAP)**

### INFORME SOBRE LA SITUACIÓN DE LA EJECUCIÓN DEL PROGRAMA UNIVERSAL OACI DE AUDITORÍA DE LA VIGILANCIA DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL (USOAP)

#### RESUMEN

En esta nota se presenta un informe general sobre la ejecución del Programa universal OACI de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional (USOAP) desde su comienzo en 1999 y sobre el progreso general y la experiencia adquirida, de conformidad con las Resoluciones A32-11 y A33-8 de la Asamblea. El párrafo 2 contiene información general sobre las constataciones de las auditorías y su seguimiento, así como un análisis al respecto. En el párrafo 3, se presenta información sobre las actividades del USOAP, adicionales a las auditorías y a su seguimiento. Además, el párrafo 3 contiene información sobre la certificación ISO de la Sección de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional y el apoyo en recursos que proporcionaron a la OACI algunos Estados contratantes, que permitieron avanzar de manera eficaz el trabajo del Programa. La decisión de la Asamblea figura en el párrafo 5.

#### REFERENCIAS

*Convenio sobre aviación civil  
internacional (Doc 7300)*

*Resoluciones vigentes de la Asamblea  
(al 5 de octubre de 2001) (Doc 9790)*

## 1. INTRODUCCIÓN

1.1 En la Resolución A32-11 de la Asamblea se encarga a la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) que realice auditorías regulares, obligatorias, sistemáticas y armonizadas de la seguridad operacional en todos los Estados contratantes. El mandato para auditorías regulares preveía la

continuación del programa y el término “auditorías de la seguridad operacional” indicaba que se debía auditar en todas las áreas relacionadas con la seguridad operacional. La ampliación del Programa cuando se “estime oportuno”, como recomendó la Conferencia de Directores Generales de aviación civil de 1997 sobre una estrategia mundial para la vigilancia de la seguridad operacional, fue entonces aceptada como parte integrante del futuro desarrollo del Programa.

1.2 En la Resolución A33-8 de la Asamblea se pidió a la OACI que continuara el USOAP y resolvió que se incluyeran el Anexo 11— *Servicios de tránsito aéreo* y el Anexo 14 — *Aeródromos*, a partir de 2004. En la Resolución se encargó además al Secretario General que hiciera un estudio sobre la ampliación del USOAP a otras áreas relacionadas con la seguridad operacional, y en particular, sobre la realización de auditorías de los elementos básicos del Anexo 13 — *Investigación de accidentes e incidentes de aviación*, lo antes posible, sin aumentar apreciablemente el costo de la ampliación.

1.3 Además, la Asamblea pidió al Consejo (Resolución A32-11) que informara al próximo período de sesiones ordinario de la Asamblea sobre la ejecución general del Programa, que examinara el progreso y la experiencia adquirida, y que presentara a dicho período de sesiones propuestas para la financiación a largo plazo del Programa. La Asamblea pidió al Consejo (Resolución A33-8) que asegurara la estabilidad financiera de largo plazo del USOAP, integrando progresivamente todas sus actividades al presupuesto del programa regular, a su debido tiempo.

1.4 En esta nota se presenta, para la consideración de la Asamblea, un informe exhaustivo sobre la ejecución del Programa, el progreso y la experiencia obtenida desde su inicio en 1999. Las propuestas para la financiación del Programa a largo plazo figuran en la A-35-WP/20. El análisis sobre la continuación y ampliación del Programa figura en la A35-WP/7 — Transición a un enfoque sistémico completo para las auditorías del Programa universal OACI de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional (USOAP).

## 2. AUDITORÍAS Y SEGUIMIENTO

### 2.1 Constataciones iniciales de auditorías de los Anexos 1, 6 y 8

2.1.1 Las auditorías de la vigilancia de la seguridad operacional relacionadas con el Anexo 1 — *Licencias al personal*, Anexo 6 — *Operación de aeronaves* y Anexo 8 — *Aeronavegabilidad* se iniciaron en marzo de 1999. Al 31 de julio de 2004, se habían concluido auditorías de 181 Estados contratantes, de los tres territorios y de las dos regiones administrativas especiales (RAE) de China y se habían publicado los informes resumidos y confidenciales requeridos. Todos los Estados auditados, a excepción de ocho, presentaron un plan de medidas correctivas para rectificar los problemas que los equipos de auditoría de la OACI identificaron, hecho que indica la gran aceptación y apoyo de los Estados contratantes al Programa. Los ocho Estados contratantes que no presentaron un plan de medidas correctivas después de la auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional de la OACI, principalmente por falta de recursos y de expertos, son: Congo, Djibouti, Guinea-Bissau, Guinea Ecuatorial, Micronesia, Nauru, la República Centroafricana y Santo Tomé y Príncipe. Principalmente por motivos de seguridad, la OACI no ha podido realizar las auditorías de los siguientes siete Estados contratantes: Afganistán, Burundi, Iraq, Liberia, Islas Salomón, Sierra Leona y Somalia. Dichos Estados serán auditados cuando las condiciones lo permitan y, de ser viable, en el marco del Programa ampliado a partir de 2005.

2.1.2 Las constataciones de las auditorías de la vigilancia de la seguridad operacional que se realizaron confirman los resultados de 171 auditorías que se comunicaron al 33° período de sesiones de la Asamblea en octubre de 2001. En general, las constataciones de las auditorías de los 181 Estados contratantes, los tres territorios y los dos RAE de China revelaron que:

- a) el 52% de los Estados auditados tuvieron problemas relacionados con la legislación aeronáutica básica y la reglamentación de la aviación civil;
- b) con respecto al establecimiento de una organización de la aviación civil adecuada con autoridad para reglamentar, controlar y supervisar las actividades de la aviación, y a la disponibilidad de personal técnico con la experiencia y las condiciones apropiadas, el 51% de los Estados auditados presentaron problemas en esta área;
- c) en el campo de las licencias y la capacitación del personal, el 44% de los Estados auditados carecían de reglamentación, requisitos, sistemas y procedimientos apropiados para los exámenes y las pruebas, incluidas las evaluaciones médicas de los solicitantes de licencias;
- d) a escala mundial, el 41% de los Estados auditados no había establecido requisitos apropiados para la certificación de los explotadores de servicios aéreos; y
- e) en el campo de la aeronavegabilidad, el 24% de los Estados auditados no había establecido un programa eficaz de vigilancia de las organizaciones de mantenimiento y un sistema eficiente para su aprobación. Además, esos Estados carecían de procedimientos para la aprobación de especificaciones operacionales.

## 2.2 **Constataciones del seguimiento de las auditorías relacionadas con los Anexos 1, 6 y 8**

2.2.1 El seguimiento de las auditorías relacionadas con los Anexos 1, 6 y 8 se inició en el tercer trimestre de 2001 y, al 31 de julio de 2004, se habían concluido 157 seguimientos de auditorías, de 152 Estados contratantes, de los tres territorios y los dos RAE de China. En general, los resultados muestran que los Estados han progresado mucho en la aplicación de los planes de medidas correctivas que se presentaron a la OACI luego de las auditorías iniciales. Sin embargo, el seguimiento de las auditorías también reveló que varios Estados contratantes no habían avanzado con dichos planes según se esperaba. Esos Estados, que representan alrededor del 24% de los Estados auditados, están experimentando principalmente problemas de recursos, si bien unos pocos no han puesto en práctica sus planes de medidas correctivas debido a la falta de voluntad política. En el Apéndice A de esta nota, figura un diagrama en el que se comparan, a escala mundial, la falta de cumplimiento identificado durante las auditorías iniciales y la situación después de realizar el seguimiento de las auditorías. En resumen, el seguimiento ha indicado que, entre los 36 Estados con problemas de aplicación de medidas correctivas:

- a) con relación a la legislación y a la reglamentación de la aviación civil, la mayoría de los 36 Estados contratantes ha progresado muy poco para asegurar que su legislación aeronáutica básica siga el ritmo de los cambios que se han hecho en los SARPS de la OACI. Treinta y dos Estados no han establecido procedimientos de revisión de las enmiendas de los Anexos de la OACI para incorporarlas en la reglamentación nacional y 35 Estados no han establecido un sistema para notificar a la OACI las diferencias existentes, conforme al Artículo 38 del Convenio de Chicago. Veinticuatro Estados no han modificado sus reglas para el otorgamiento de licencias al personal y de aeronavegabilidad, mientras que 26 Estados no han promulgado requisitos apropiados para reglamentar la operación de aeronaves, conforme a las disposiciones pertinentes de los Anexos. La mayoría de los 36 Estados requieren asistencia técnica para establecer la base legislativa necesaria que permita una vigilancia de la seguridad operacional adecuada;

- b) con relación a la organización y estructura de la aviación civil, la mayoría de los 36 Estados todavía no puede cumplir con sus responsabilidades de vigilancia de la seguridad operacional, principalmente debido a la falta de una entidad y estructura orgánica apropiadas, con personal técnico calificado para funciones de otorgamiento de licencias al personal, operaciones de vuelo, certificación y vigilancia y aeronavegabilidad. Treinta y cuatro Estados están teniendo graves problemas de contratación de personal calificado. La falta de apoyo adecuado del Gobierno y los problemas de contratación conexos hacen que sea muy difícil para esos Estados atraer, contratar y retener personal calificado y de experiencia, pues no están en capacidad de competir con la industria por ese personal. Ninguno de los 36 Estados ha desarrollado una política de capacitación formal inicial y recurrente ni un programa para el personal técnico y, como resultado, no hay inspectores con la debida capacitación inicial, recurrente y especializada. En muchos de esos Estados la financiación de las autoridades de aviación civil proviene en su totalidad del presupuesto de un Gobierno y en general no es suficiente para que las autoridades desempeñen adecuadamente sus funciones de vigilancia de la seguridad operacional;
- c) en el campo de las licencias y la capacitación del personal, la mayoría de los 36 Estados contratantes no han definido claramente las funciones y responsabilidades de las secciones de licencias del personal y faltan especialistas capacitados en otorgamiento de licencias; como resultado, no están en capacidad de supervisar debidamente las funciones de otorgamiento de licencias. Diecinueve Estados no han establecido un sistema para la designación y supervisión de los examinadores en vuelo para asegurar que tengan la experiencia y aptitudes necesarias y para asegurar la uniformidad en los exámenes y la confiabilidad de las pruebas realizadas. Veinticuatro Estados no han establecido sistemas, políticas o procedimientos para la designación de los examinadores médicos y, en algunos Estados, la autoridad ha designado médicos para efectuar los exámenes médicos en la aviación, aunque no han recibido capacitación en medicina aeronáutica. Además, 28 Estados no han establecido procedimientos para la validación o conversión de licencias y no se lleva a cabo rutinariamente la verificación de la autenticidad de la licencia original y de las aptitudes correspondientes. Finalmente, 24 Estados no han establecido listas de verificación o procedimientos adecuados para la certificación y supervisión de los institutos de capacitación aeronáutica;
- d) en el campo de operaciones de aeronaves, la mayoría de los 36 Estados contratantes carecen de partidas presupuestarias adecuadas, lo cual impide a las administraciones de aviación civil contratar inspectores de operaciones calificados, de tiempo completo y diseñar programas de capacitación iniciales y recurrentes en certificación y supervisión de explotadores, supervisión de examinadores designados, supervisión del cumplimiento, seguridad operacional de cabina, prevención de accidentes y, seguridad de vuelo o el transporte seguro de mercancías peligrosas por vía aérea. En general, las autoridades responsables no han formulado requisitos de limitación de tiempo de vuelo para la tripulación de cabina ni requisitos para el personal de operaciones de vuelo o los despachadores de vuelo. La mayoría de estos Estados carecen de suficientes inspectores de seguridad de vuelo con calificaciones y habilitaciones compatibles con el alcance de las actividades y el tipo de aeronaves utilizadas por las compañías en el Estado. No siempre hay manuales de procedimientos o manuales que sean suficientes como para dar a los inspectores de operaciones directrices y listas de verificación para realizar sus funciones de manera satisfactoria. En muchos de esos Estados no se encontró documentación esencial

tal como el manual de operaciones o el manual de capacitación de poseedores de certificado de explotador de servicios aéreos (AOC) ni las autorizaciones correspondientes. Aunque existen algunos registros de inspección, otros tales como los registros de inspección de instalaciones y de plataforma, seguimiento de vuelo y capacitación de la tripulación de vuelo, no se encontraron. El seguimiento de las discrepancias observadas durante las inspecciones no es adecuado: no todas las deficiencias se señalan a la atención de los explotadores; no hay plazos para corregir las deficiencias; a menudo las autoridades no toman medidas para asegurar que se corrijan las discrepancias; y las discrepancias graves no parecen tener impacto en la decisión de expedir, renovar, suspender o revocar un AOC;

- e) en el área de aeronavegabilidad, la mayoría de los 36 Estados contratantes tienen escasez de inspectores de aeronavegabilidad. Treinta Estados carecen de una biblioteca técnica apropiada con la documentación requerida de las organizaciones de diseño de aeronaves y de motores. La mayoría de los 36 Estados no mantienen listas maestras de equipo mínimo (MMEL), listas de equipo mínimo (MEL), manuales de procedimiento de mantenimiento ni programas de mantenimiento para todos los explotadores de servicios aéreos, ni han establecido procedimientos efectivos para la aprobación de modificaciones y reparaciones para la intensificación del programa de mantenimiento de los explotadores. Algunos Estados no tienen requisitos o procedimientos para la designación de expertos que lleven a cabo las actividades de aeronavegabilidad en nombre de la autoridad. No existe un sistema para aprobación de diseño de tipo o para validaciones en 28 de los 36 Estados y en 19 Estados no se ha establecido un sistema adecuado para la expedición del certificado de aeronavegabilidad. La certificación de mantenimiento de los explotadores del transporte aéreo comercial no se realiza en 28 Estados y 32 Estados no han establecido un programa de mantenimiento ni un manual de control de mantenimiento. Treinta y un Estados no han formulado disposiciones específicas sobre operaciones y todavía necesitan formular requisitos y procedimientos detallados para la separación vertical mínima reducida (RVSM), las listas de equipo mínimo (MEL) y la aprobación de los programas de mantenimiento. Esos Estados todavía necesitan desarrollar procedimientos y una metodología para la aprobación de aspectos especiales del mantenimiento de aeronaves tales como operaciones todo tiempo CAT II y CAT III. Veintinueve Estados no han establecido el sistema, política o procedimientos requeridos para la aprobación de las organizaciones de mantenimiento y 23 Estados tienen dificultades para mantener o supervisar el grado de cumplimiento de las instrucciones de aeronavegabilidad (AD), incluyendo la documentación de aeronavegabilidad del fabricante de aeronaves. Como resultado, no se están supervisando a los explotadores para asegurar que se lleven a cabo las inspecciones repetitivas que exigen las AD. La falta de, o la muy limitada supervisión continua en la mayoría de los departamentos de aeronavegabilidad de esos Estados, debido a la falta de personal y recursos adecuados, es un problema muy preocupante. Treinta Estados no están en capacidad de ejercer una supervisión y control efectivos de las actividades de aeronavegabilidad; y
- f) con respecto a la solución de los problemas identificados, 16 de los 36 Estados contratantes no han implantado un sistema viable para el cumplimiento y la aplicación de su reglamentación nacional y, en consecuencia, han tenido dificultades para hacer cumplir su propia reglamentación.

2.2.2 En la nota A35-WP/63 se describe una estrategia unificada para asistir a los Estados contratantes que están teniendo dificultades para corregir sus deficiencias de seguridad operacional. La estrategia unificada, que responde a la Resolución A33-9 de la Asamblea, contempla la identificación de problemas, el análisis de sus causas, el diseño de soluciones y métodos de cumplimiento a nivel regional, subregional o de Estado. Los principios fundamentales de la estrategia son mayor transparencia, asociación, cooperación y asistencia.

### **3. ACTIVIDADES DEL USOAP ADICIONALES A LAS AUDITORÍAS Y A SU SEGUIMIENTO**

#### **3.1 Certificación ISO 9001-2000 de la Sección de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional**

3.1.1 En el 33° período de sesiones de la Asamblea (Resolución A33-8, Cláusula dispositiva 6), se pidió al Secretario General que emprendiera un estudio sobre el establecimiento de un mecanismo independiente de garantía de calidad para supervisar y evaluar la calidad del Programa y que informara al Consejo. Por lo tanto, además de la auditoría semestral del USOAP que realizan los auditores externos de la OACI, se decidió buscar la certificación del Programa en el marco de la Organización Internacional de Normalización (ISO) para mejorar aún más la calidad de su ejecución y afianzar la confianza de todos los Estados contratantes en la gestión del Programa.

3.1.2 La empresa AOQC Moody International, Inc. auditó la Sección de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional (SOA) y encontró que cumplía con las normas ISO 9001-2000. Por lo tanto, el 18 de octubre de 2002, el Presidente de AOQC Moody International, Inc. presentó al Secretario General un certificado en el que se indicaba que la SOA reunía todos los requisitos de certificación ISO. La SOA fue auditada una vez más por Moody International, Inc. en noviembre de 2003 para asegurar que siguiera manteniendo su sistema de gestión de la calidad dentro de las normas ISO y, ante los resultados positivos, el certificado se renovó por un año más. Se ha previsto una auditoría para renovar el certificado ISO en noviembre de 2004 a fin de asegurar que el Programa sigue cumpliendo con los requisitos.

#### **3.2 Instrucción de los auditores**

3.2.1 Por motivos financieros, la OACI no cuenta con los recursos para contratar a todos los auditores que se necesitan para realizar las auditorías de vigilancia de la seguridad operacional. Por fuerza, tiene que recurrir a la adscripción de expertos de los Estados, tanto en el corto como en el largo plazo, para complementar a su propio personal.

3.2.2 Desde su inicio en 1999, la SOA ha llevado a cabo varios cursos de instrucción para auditores. Han recibido instrucción más de 100 expertos, incluidos expertos de la Sede y de las oficinas regionales de la OACI y funcionarios adscritos a la Organización por Estados contratantes para apoyar el Programa en el corto y largo plazos. También se ha proporcionado capacitación sobre el sistema de gestión de calidad de la SOA y sobre los requisitos ISO que se aplican a la gestión del Programa en general y a la realización de auditorías en particular. Se tienen proyectados cursos de capacitación periódicos para los miembros del personal de la SOA y para todos los auditores.

#### **3.3 Seminarios y talleres relacionados con la vigilancia de la seguridad operacional**

3.3.1 Desde 1999, la SOA ha preparado e impartido seminarios y talleres relacionados con la vigilancia de la seguridad operacional en todas las regiones de la OACI. Estos seminarios, impartidos o apoyados por el USOAP, cubrieron una variedad de temas tales como sistemas de gestión de la vigilancia

de la seguridad operacional; seminarios y talleres relacionados específicamente con un tema (operaciones de aeronave y aeronavegabilidad); y sistemas de gestión de la seguridad operacional. El Apéndice B contiene información detallada sobre la instrucción y los talleres y seminarios impartidos y apoyados por la SOA. Además, la SOA ha sido invitada para contribuir en conferencias, seminarios y talleres organizados por Estados contratantes y organizaciones internacionales y regionales de aviación civil. Los seminarios y talleres sobre vigilancia de la seguridad operacional, impartidos por la OACI, proporcionan a los funcionarios de los Estados y a su personal ejemplos prácticos que les orientan en el establecimiento y la gestión de un sistema de vigilancia de la seguridad operacional eficaz.

3.3.2 Los Estados contratantes, el Consejo de la OACI y la Comisión de Aeronavegación han expresado en varias ocasiones su apoyo a la continuación e incremento de los seminarios y talleres. Estos se han considerado un instrumento importante para proporcionar asistencia genérica a los Estados contratantes, y se espera que se sigan ofreciendo seminarios y talleres relacionados con la vigilancia de la seguridad operacional a un ritmo de tres por año, a partir de 2005.

### 3.4 **Elaboración de textos de orientación relacionados con la vigilancia de la seguridad operacional**

3.4.1 La elaboración y el suministro de textos de orientación técnicos es un recurso más que la OACI pone a disposición de los Estados contratantes. Los textos de orientación permiten a los Estados aplicar los SARPS de modo armonizado. Se siguen elaborando y actualizando textos de orientación relacionados con la vigilancia de la seguridad operacional y ya se han preparado nuevas ediciones del *Manual de vigilancia de la seguridad operacional*, Parte A — *Establecimiento y gestión de un sistema estatal de vigilancia de la seguridad operacional* (Doc 9734) y el *Manual sobre auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional* (Doc 9735) para preparar la continuación y ampliación del programa. Además, este año se terminó el Doc 9734, Parte B, sobre el establecimiento y la gestión de un sistema regional para la vigilancia de la seguridad operacional. También se elaboraron manuales relacionados con la vigilancia para asistir a los Estados en la aplicación de las disposiciones pertinentes de los Anexos.

### 3.5 **Elaboración de una base de datos y de un instrumento para el análisis de los resultados de las auditorías**

3.5.1 Se ha mejorado la base de datos de las constataciones y diferencias detectadas en las auditorías (AFDD) que se elaboró en 2001 para almacenar las constataciones y diferencias resultantes de las auditorías de la vigilancia de la seguridad operacional y de su seguimiento en el marco del USOAP. La AFDD ha proporcionado a la OACI la posibilidad de identificar problemas de seguridad operacional con base en los elementos críticos para la vigilancia de la seguridad operacional que figuran en el Doc 9734, y de realizar un análisis detallado para determinar posibles estrategias para resolver esos problemas.

3.5.2 Se ha utilizado la información derivada del análisis de las constataciones de las auditorías y del seguimiento para evaluar el posible impacto en la seguridad de las operaciones de las aeronaves a diferentes niveles, permitiendo así que la OACI, organizaciones internacionales y regionales, grupos de Estados y cada Estado puedan asignar prioridades a las medidas para resolver problemas de seguridad operacional identificados y cuantificados. La información extraída de la AFDD también ayuda a los grupos regionales de planificación y ejecución (PIRG) en la identificación de deficiencias. Los informes derivados de la AFDD se han utilizado para formular las propuestas de enmienda de los Anexos e introducir nuevas disposiciones, mejorando de este modo la seguridad operacional. Por ejemplo, el Grupo de expertos sobre licencias e instrucción de las tripulaciones de vuelo (FCLTP) está usando la información de las auditorías sobre las dificultades con las licencias de la tripulación de vuelo, incluyendo

la validación de licencias, para formular enmiendas de las disposiciones sobre licencias al personal de vuelo en el Anexo 1.

3.5.3 Las últimas mejoras en la AFDD ofrecen a la OACI un mecanismo para supervisar el nivel de cumplimiento de los SARPS en los Estados. Se asignó un número único de identificación a cada uno de los SARPS. Este número se está introduciendo inicialmente en las listas de verificación del cumplimiento aplicables a cada Anexo, que los Estados tendrán que completar en la fase preparatoria de una auditoría. Los datos resultantes se almacenarán en la AFDD, permitiendo a la OACI supervisar en forma continua y oportuna el nivel de la aplicación de los SARPS y examinar las disposiciones de los Anexos según proceda.

### 3.6 **Apoyo de los Estados contratantes al USOAP**

3.6.1 Como se expresó anteriormente, el trabajo del USOAP no podría avanzar eficazmente sin el apoyo de algunos Estados contratantes. Ese apoyo se ha recibido principalmente en forma de expertos adscritos a corto y largo plazos para asistir a la OACI en la realización de las auditorías y de su seguimiento. Al respecto, y desde que se presentó el informe sobre la marcha de las actividades en el 33º período de sesiones de la Asamblea de 2001, Francia siguió apoyando el Programa con expertos adscritos a corto y largo plazos, mientras que Alemania, Camerún, Cuba, Estados Unidos, Ghana, Italia, Níger, Nigeria, el Reino Unido y Singapur continuaron proporcionando expertos a corto plazo. Puesto que los recursos de la OACI para el Programa son limitados, el apoyo de estos Estados fue valioso y contribuyó de modo significativo al éxito del USOAP.

## 4. **CONCLUSIONES**

4.1 El informe revela que la OACI ha enfrentado satisfactoriamente los desafíos de su mandato de realizar auditorías de la vigilancia de la seguridad operacional en todos los Estados contratantes. El USOAP, desde su inicio, tuvo el apoyo de todos los Estados contratantes y ha demostrado ser, para ellos y la OACI, un instrumento esencial para auditar el grado de aplicación de los SARPS, y de los elementos críticos de la vigilancia de la seguridad operacional en los Estados. Además, el Programa siguió permitiendo a la OACI llevar a cabo análisis detallados de las constataciones de las auditorías y de su seguimiento y continuar determinando las áreas en las que hay problemas de seguridad que requieren la atención de los Estados auditados.

4.2 Todos los Estados contratantes siguieron mostrando un interés creciente en el Programa, como lo indica su aceptación, salvo en algunos casos, de las misiones de auditoría y seguimiento, con base en el Memorando de Acuerdo aprobado por el Consejo, y su voluntad para presentar un plan de medidas correctivas dentro del período especificado. Alrededor del 76% de los Estados auditados y visitados durante una misión de seguimiento ha llevado a cabo en forma satisfactoria el plan de medidas correctivas que el Estado presentó a la OACI luego de las auditorías iniciales. Aproximadamente el 24% de los Estados visitados durante una misión de seguimiento de la auditoría no ha ejecutado satisfactoriamente el plan de medidas correctivas del Estado. La mayoría de esos Estados podrían seguir experimentando problemas para cumplir con sus obligaciones de vigilancia de la seguridad operacional a no ser que se conciba un sistema para asistirlos en el cumplimiento de sus obligaciones.

4.3 Los datos recopilados y el análisis que se hizo de las constataciones de las auditorías y su seguimiento siguen permitiendo a la OACI identificar y cuantificar las deficiencias relacionadas con la vigilancia de la seguridad operacional y establecer prioridades para las posibles soluciones. Estas prioridades llevarían, con el tiempo, a un sistema mundial de vigilancia de la seguridad operacional más dinámico y a mejorar la seguridad de la navegación aérea, que es la meta última de la Organización. El Programa ha sido exitoso en identificar deficiencias, recomendar soluciones y alentar a los Estados a que



rectifiquen los problemas. Sin embargo, el éxito continuo del Programa depende de la voluntad de cada Estado contratante para aplicar las recomendaciones y, en adelante, mantener el nivel deseado de aplicación de los SARPS de la OACI. Los resultados de las misiones de seguimiento han mostrado el progreso desde la realización de las auditorías iniciales. Esto indica claramente que el mantenimiento de un programa de auditoría regular de la OACI, que cubra todas las actividades relacionadas con la seguridad operacional, servirá a los Estados de estímulo para aplicar, en forma eficaz, los elementos críticos de un sistema de la vigilancia de la seguridad operacional y los SARPS.

4.4 El principio y concepto de “auditorías regulares” se basa en el establecimiento de un sistema que supervise, de manera continua, la seguridad operacional del sistema mundial de la aviación. Para determinar si las normas de seguridad operacional están al nivel deseado, se mantienen programas de auditoría y se llevan a cabo auditorías periódicas. Incluso cuando una auditoría previa indica que no había una preocupación inmediata, un principio fundamental de los sistemas de auditoría aceptados internacionalmente es vigilar que se mantengan condiciones seguras mediante auditorías regulares y sistemáticas. Por lo tanto, la realización de auditorías continuas es esencial para garantizar el mantenimiento de las normas de seguridad operacional. Las auditorías de la vigilancia de la seguridad operacional que lleva a cabo la OACI constituyen un paso importante para resolver las deficiencias y mejorar la seguridad y, como tales, son parte del proceso correctivo.

4.5 El Programa ha mostrado que la información precisa, objetiva y oportuna permite a los Estados contratantes y a la comunidad de la aviación, en general, asistir en la solución de los problemas de seguridad operacional que se hayan identificado. Para esto, se necesita que la información que recopila la OACI se actualice periódicamente. Todos los Estados que tuvieron una misión de seguimiento de la auditoría indicaron que se habían beneficiado de ella en varios sentidos. Además de ayudarles a identificar los puntos débiles en sus sistemas de vigilancia de la seguridad operacional, las auditorías han servido también para hacer concientes a las personas de alto nivel que toman las decisiones, de la importancia de proporcionar a las administraciones de la aviación civil los fondos y el apoyo que requieren. Ha habido unanimidad entre los Estados en el reconocimiento del Programa universal OACI de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional como un instrumento esencial que debería seguir existiendo como una actividad fundamental de la Organización.

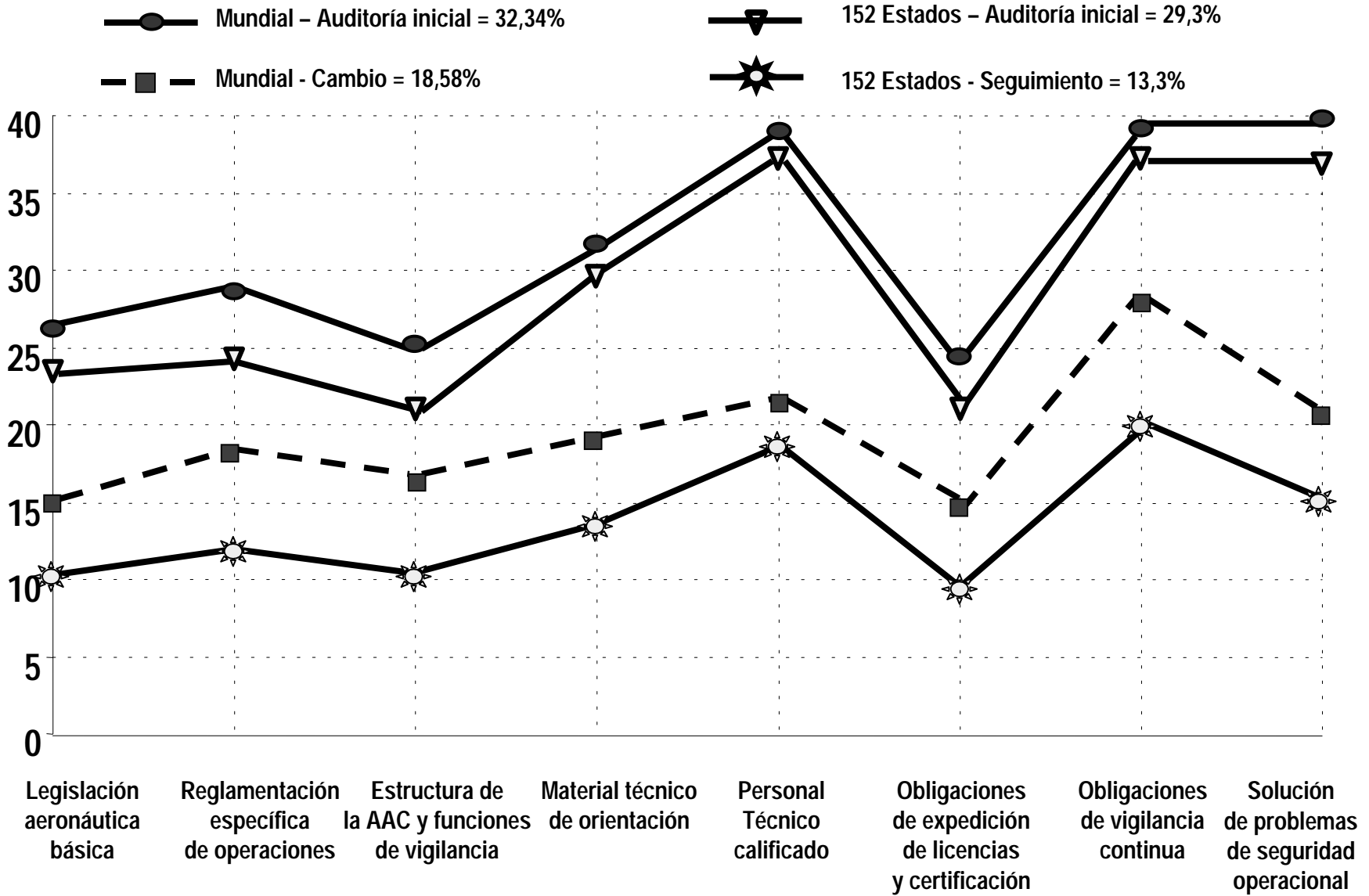
## 5. **DECISIÓN DE LA ASAMBLEA**

5.1 Se invita a la Asamblea a:

- a) tomar nota de la ejecución del Programa universal OACI de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional y examinar el progreso y la experiencia que se describen en esta nota; y
- b) proporcionar instrucciones adicionales, de ser necesario, para la ejecución continua del Programa.

-----

# Elementos críticos de un sistema de vigilancia de la seguridad operacional - Falta de cumplimiento efectivo (%)



APÉNDICE A

## APÉNDICE B

### SEMINARIOS E INSTRUCCIÓN EN EL MARCO DEL PROGRAMA UNIVERSAL OACI DE AUDITORÍA DE LA VIGILANCIA DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL DESDE 1999

<b>Seminarios de la OACI organizados o apoyados por la SOA</b>				
<b>Título del seminario</b>	<b>Lugar</b>	<b>Fechas</b>	<b>Participantes</b>	<b>Estados</b>
1. Seminario teórico y práctico de vigilancia de la seguridad operacional	Pretoria (Sudáfrica)	15-26 de febrero de 1999	109	15
2. Aplicación de los elementos críticos de la vigilancia de la seguridad operacional que se relacionan con las operaciones de las aeronaves (en francés)	Casablanca (Marruecos)	17-21 de mayo de 1999	85	16
3. Aplicación de los elementos críticos de la vigilancia de la seguridad operacional que se relacionan con las operaciones de las aeronaves y el transporte de mercancías peligrosas por vía aérea (en francés)	Casablanca (Marruecos)	24-27 de mayo de 1999	78	15
4. Seminario teórico y práctico de vigilancia de la seguridad operacional	San José (Costa Rica)	27 de septiembre - 8 de octubre de 1999	92	20
5. Curso de gestión de la vigilancia de la seguridad operacional	Panamá	22-26 de noviembre de 1999	50	10
6. Seminario teórico y práctico de vigilancia de la seguridad operacional	Sofía (Bulgaria)	8-19 de mayo de 2000	94	31
7. Seminario teórico y práctico de vigilancia de la seguridad operacional	Beijing (China)	20 de noviembre – 1 de diciembre de 2000	46	14
8. Aplicación de los elementos críticos de la vigilancia de la seguridad operacional que se relacionan con las operaciones de las aeronaves (en inglés)	Lagos (Nigeria)	22-26 de mayo de 2000	117	14
9. Sistema de gestión de la seguridad operacional	Addis Abeba	20-24 de agosto de 2001	35	1
10. Seminario teórico y práctico de vigilancia de la seguridad operacional	Bahrein (Bahrein)	9-20 de febrero de 2002	67	17

<b>Seminarios de la OACI organizados o apoyados por la SOA</b>				
<b>Título del seminario</b>	<b>Lugar</b>	<b>Fechas</b>	<b>Participantes</b>	<b>Estados</b>
11. Aplicación de los elementos críticos de la vigilancia de la seguridad operacional que se relacionan con la certificación de los explotadores de servicios aéreos (en francés)	Dakar (Senegal)	4-15 de febrero de 2002	50	17
12. Sistema de gestión de la seguridad operacional	Cuba	Marzo de 2002	57	1
13. Aplicación de los elementos críticos de la vigilancia de la seguridad operacional que se relacionan con la certificación de los explotadores de servicios aéreos (en inglés)	Lagos (Nigeria)	Marzo de 2002	138	9
14. Sistema de gestión de la seguridad operacional	El Cairo (Egipto)	Abril de 2002	38	1
15. Aplicación de los elementos críticos de la vigilancia de la seguridad operacional que se relacionan con la aeronavegabilidad y el mantenimiento de las aeronaves (en francés)	Casablanca (Marruecos)	Junio de 2002	78	15
16. Seminario teórico y práctico de vigilancia de la seguridad operacional	Nairobi (Kenya)	28 de octubre – 6 de noviembre de 2002	55	25
17. Aplicación de los elementos críticos de la vigilancia de la seguridad operacional que se relacionan con la aeronavegabilidad y el mantenimiento de las aeronaves (en inglés)	Accra (Ghana)	12-20 de mayo de 2003	86	20
18. Seminario teórico y práctico de vigilancia de la seguridad operacional	Nadi (Fiji)	10-14 de noviembre de 2003	85	22

**Cursos de instrucción para auditores organizados por la SOA**

<b>Título del curso</b>	<b>Lugar</b>	<b>Fechas</b>	<b>Participantes</b>	<b>Estados</b>	<b>Personal de la OACI</b>
Curso de instrucción para auditores (de transición)	Sede	11-15 de enero de 1999	16	4	5
Curso de instrucción para auditores (de transición)	Sede	8-11 de marzo de 1999	3	1	1
Curso de instrucción para auditores (de transición)	Oficina regional Europa y Atlántico septentrional de la OACI	3-7 de mayo de 1999	24	12	3
Curso de instrucción para auditores (inicial)	Sede	8-19 de noviembre de 1999	25	15	13
Curso de instrucción para auditores (inicial)	Casablanca (Marruecos)	20-31 de marzo de 2000	28	21	2
Curso de instrucción para auditores (de seguimiento)	Sede	30 de julio-3 de agosto de 2001	26	—	26
Curso de instrucción para auditores (de seguimiento)	Nairobi (Kenya)	7-9 de noviembre de 2002	15	10	2

**Otros cursos de instrucción para el personal interno de la SOA**

<b>Título del curso</b>	<b>Lugar</b>	<b>Fechas</b>	<b>Participantes</b>	<b>Personal de la SOA</b>	<b>Otro personal de la OACI</b>
Curso de instrucción sobre ISO (inicial)	Sede	Mayo de 2002	15	10	5
Curso de instrucción sobre ISO (inicial)	Sede	Junio de 2002	10	10	—
Curso de instrucción sobre ISO (auditoría interna)	Sede	9-10 de marzo de 2004	10	9	1
Curso de instrucción sobre ISO (auditoría interna)	Sede	4-5 de mayo de 2004	13	12	1

