



INTERNATIONAL CIVIL AVIATION ORGANIZATION (ICAO)  
ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL (OACI)

COMISIÓN LATINOAMERICANA DE AVIACIÓN CIVIL (CLAC)  
LATIN AMERICAN CIVIL AVIATION COMMISSION (LACAC)



AVIATION SECURITY AND FACILITATION REGIONAL GROUP MEETING  
REUNIÓN DEL GRUPO REGIONAL SOBRE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN Y FACILITACIÓN  
(AVSEC/FAL/RG)

Asunción, Paraguay, 25 to 27 May 2011 / Asunción del Paraguay, 25 al 27 de mayo de 2011

AVSEC/FAL/RG — NE/10  
04/05/11

**Cuestión 3**  
**del Orden del Día**

**Seguridad de la Aviación (AVSEC)**  
**3.3 Control de Calidad / Sistema de Vigilancia**

**INFORME SOBRE LA MARCHA DEL**  
**PROGRAMA UNIVERSAL OACI DE AUDITORÍA DE LA SEGURIDAD**  
**DE LA AVIACIÓN (USAP)**

(Nota presentada por la Secretaría de la OACI)

**RESUMEN**

En esta nota se notifican los avances logrados en el Programa universal de auditoría de seguridad de la aviación (USAP). El primer ciclo de auditorías del USAP y las visitas de seguimiento, que se centraron en el cumplimiento por los Estados de las normas del Anexo 17 — *Seguridad*, tuvieron lugar entre noviembre de 2002 y diciembre de 2009. En total, 181 Estados miembros y una Región Administrativa Especial fueron auditados en el marco de este ciclo y se efectuaron 172 visitas de seguimiento. En enero de 2008, se inició un segundo ciclo de auditorías, centrado, en la medida de lo posible, en las capacidades de vigilancia de la seguridad de la aviación de los Estados y en la incorporación de las disposiciones relacionadas con la seguridad de la aviación que figuran en el Anexo 9 — *Facilitación*. Al 31 de marzo de 2011, se habían llevado a cabo 103 auditorías del segundo ciclo.

En esta nota también se incluye una actualización de la aplicación del nivel limitado de transparencia con respecto a los resultados de las auditorías de seguridad de la aviación, así como una actualización del procedimiento aprobado por el Consejo para resolver los problemas significativos de seguridad de la aviación.

Por último, en la nota se resumen los resultados del 37º período de sesiones de la Asamblea que se relacionan con el USAP.

Las medidas recomendadas a la Reunión figuran en el párrafo 5.

**Objetivos estratégicos**

*Esta nota de estudio está relacionada con el Objetivo estratégico B — Seguridad*

**1. Introducción**

1.1 Esta nota contiene un informe sobre el progreso alcanzado en la aplicación del Programa universal OACI de auditoría de la seguridad de la aviación (USAP), con especial hincapié en las actividades conexas llevadas a cabo en las regiones de la OACI de Norteamérica (NAM), Caribe (CAR) y Sudamérica (SAM). Proporciona información sobre el estado de ejecución del Programa, incluido el primer ciclo de auditorías y las visitas de seguimiento posteriores; las auditorías del segundo ciclo realizadas hasta la fecha; y las actividades de instrucción y certificación.

## 2. ESTADO DE EJECUCIÓN — ACTIVIDADES DE AUDITORÍA

### 2.1 Primer ciclo de auditorías y resultados

2.1.1 Durante el primer ciclo de auditorías del USAP, celebrado entre noviembre de 2002 y diciembre de 2007, se llevó a cabo un total de 181 auditorías de Estados miembros y una Región Administrativa Especial (RAE), incluidos todos los Estados de las regiones NAM/CAR y SAM, a excepción de Haití, a causa de la fase de seguridad de las Naciones Unidas que imperaba en ese momento.

2.1.2 El programa correspondiente de visitas de seguimiento de las auditorías para validar la ejecución de los planes de medidas correctivas de los Estados se inició en 2005 y se completó en diciembre de 2009. En total, se llevaron a cabo 172 visitas de seguimiento. Los 33 Estados de las regiones de NAM/CAR y SAM que fueron auditados durante el primer ciclo recibieron visitas de seguimiento.

2.1.3 En el análisis de los resultados de auditoría del primer ciclo de auditorías se han identificado áreas que requieren mejoras a escala nacional y de aeropuertos. A escala nacional, entre las principales áreas que requieren mejoras se incluyen las capacidades de vigilancia y de aplicación; la certificación del personal de inspección; y la eficacia de los programas de instrucción en seguridad de la aviación. Las deficiencias más comunes a escala de aeropuertos frecuentemente se vinculan con la necesidad de actualizar los programas de seguridad de los aeropuertos y, desde el punto de vista operativo, de vigilar el acceso a las zonas de seguridad restringida de los aeropuertos; de aplicar controles de seguridad a la carga destinada a vuelos que transportan pasajeros; y de asegurar la calidad y coherencia de la inspección de pasajeros, cabina y equipaje facturado. Los detalles de las conclusiones y el análisis de auditoría del primer ciclo de auditorías se combinaron en un documento aparte titulado Programa Universal de Auditoría de la Seguridad de la aviación – Análisis de los resultados de las auditorías – Período: noviembre 2002-diciembre 2009, Segunda edición 2010, disponible en inglés únicamente en el sitio web seguro del USAP (<http://portal.icao.int/>).

2.1.4 En las visitas de seguimiento realizadas se concluyó que, en la mayoría de los Estados, se habían producido algunas mejoras a nivel de la seguridad de la aviación desde que se efectuaron las primeras auditorías. En especial, en las regiones NAM/CAR, el grado de cumplimiento de las normas del Anexo 17 — *Seguridad* aumentó del 28 al 49%, mientras que dentro de la región SAM, se registró un aumento del 33 al 59%, como se observa en el **Adjunto A**.

### 2.2 Segundo ciclo de auditorías y resultados

2.2.1 Reconociendo el papel fundamental que desempeñó el USAP en la detección de los problemas de seguridad de la aviación y en la formulación de recomendaciones para su resolución, en su 36° período de sesiones (18 al 28 de septiembre de 2007), la Asamblea pidió la continuación del USAP una vez finalizado el primer ciclo de auditorías a fines de 2007. La Asamblea también ordenó que las auditorías del segundo ciclo se centraran, siempre que fuera posible, en la capacidad de los Estados de proporcionar vigilancia apropiada de sus actividades de seguridad de la aviación a escala nacional y que se ampliaran las auditorías para incluir las disposiciones pertinentes relacionadas con la seguridad de la aviación que figuraban en el Anexo 9 — *Facilitación*. El segundo ciclo de auditorías del USAP se inició en enero de 2008.

2.2.2 Al 31 de marzo de 2011, se habían realizado 103 auditorías (102 Estados miembros y una Región Administrativa Especial) en el marco del segundo ciclo, incluidos 19 Estados en las regiones NAM/CAR y SAM. Los Estados que se auditarían en 2011 y 2012 estaban enumerados en el Boletín electrónico EB 2011/1, de fecha 21 de enero de 2011, que puede consultarse en los sitios web seguros de la ICAO-NET y el USAP (<http://portal.icao.int/>).

2.2.3 En el **Adjunto B** se incluye un gráfico en el que se observa el nivel de aplicación de los elementos críticos de un sistema de vigilancia de la seguridad de la aviación, sobre la base de los resultados de las 19 auditorías de segundo ciclo realizadas en las regiones NAM/CAR y SAM. En general, esos resultados indican una falta de aplicación eficaz de los elementos críticos de un sistema de vigilancia de la seguridad de la aviación del orden del 42,3% en las regiones NAM/CAR y del 35,7% en la región SAM, donde 0% sería el resultado óptimo y 100%, el menos favorable. Los elementos críticos de un sistema de vigilancia de la seguridad relacionados con el cumplimiento de las responsabilidades de control de calidad y la resolución de problemas de seguridad fueron los que tuvieron los menores niveles de aplicación. Sin embargo, esto concuerda con el bajo nivel de aplicación de los elementos críticos relacionados con la cualificación e instrucción del personal, el suministro de orientación técnica, los instrumentos e información crítica en materia de seguridad y las responsabilidades de certificación y aprobación.

### 3. OTRAS ACTIVIDADES Y NOVEDADES

#### 3.1 Seminarios y cursos de instrucción

3.1.1 Como preparación para el inicio del segundo ciclo de auditorías del USAP, se efectuó un proceso de recertificación de auditores durante 2007 y 2008 a fin de suministrar instrucción a todos los auditores USAP sobre la metodología de las auditorías. La recertificación consistió en sesiones de información interactivas, basadas en la web, y en un programa de capacitación por vía electrónica y concluyó con la recertificación de más de 120 auditores USAP. El apoyo permanente recibido de los Estados, incluidos muchos de las regiones NAM/CAR y SAM, mediante la adscripción de corto y largo plazos de expertos al Programa, ha sido fundamental para la ejecución eficaz del USAP. En la actualidad, hay 34 auditores certificados en las regiones NAM/CAR y 16 en la región SAM que reúnen los requisitos para participar de las auditorías de seguridad de la aviación, en el marco del USAP, como miembros del equipo.

3.1.2 Además de las actividades de recertificación, en Casablanca, Lima, Montreal, Nairobi y la RAE de Hong Kong (China) se dictaron cinco cursos de certificación y formación inicial para auditores USAP, desde que se inició el segundo ciclo de auditorías, lo que se tradujo en la certificación de 68 auditores.

3.1.3 También se dictaron seminarios destinados a familiarizar a los funcionarios estatales con los instrumentos y la metodología que se utilizan para la preparación, realización y presentación de informes de las auditorías de seguridad de la aviación en el segundo ciclo en Casablanca, Moscú, Nairobi, San José (Costa Rica) y Singapur, con la participaron de más de 180 funcionarios.

#### 3.2 Transparencia

3.2.1 En respuesta a lo que le encargara el 36° período de sesiones de la Asamblea, el Consejo, en su 184° período de sesiones, aprobó la propuesta de introducir un nivel limitado de transparencia respecto de los resultados de las auditorías de seguridad de la aviación, de conformidad con lo cual se publica, en el sitio web seguro del USAP, un gráfico que indica, para cada Estado auditado, el nivel de aplicación de los elementos críticos de un sistema de vigilancia de la seguridad de la aviación. Posteriormente, el Consejo aprobó una enmienda consiguiente del modelo de Memorando de acuerdo entre la OACI y los Estados relativa a las auditorías de seguridad de la aviación. El nivel limitado de transparencia se aplica a todas las auditorías del segundo ciclo del USAP. Todos los Estados invitados a dar su consentimiento respecto del Memorando enmendado lo han hecho.

### 3.3 **Problemas significativos de seguridad de la aviación**

3.3.1 En el contexto del actual proceso de producción de informes USAP, se envía al Estado auditado un informe final de auditoría de la seguridad de la aviación dentro de los 60 días civiles que siguen a la reunión de clausura de la auditoría. A continuación, el Estado dispone de 60 días civiles para presentar un plan de medidas correctivas (CAP). Sin embargo, los auditores USAP algunas veces encuentran situaciones que revelan la existencia de problemas significativos de seguridad de la aviación (SSeC) que pueden representar un riesgo inmediato para la seguridad de la aviación civil internacional. En ausencia de un mecanismo que resuelva estos SSeC en forma oportuna, es posible que el Estado auditado no tome una medida correctiva antes de que el CAP se presente a la OACI alrededor de cuatro meses después de la auditoría.

3.3.2 El Consejo, durante su 189º período de sesiones, aprobó la definición de un SSeC, que ocurre cuando *la autoridad competente responsable de la seguridad de la aviación del Estado permite que prosigan las actividades de aviación a pesar de que no se aplican en forma eficaz los requisitos mínimos de seguridad de la aviación establecidos por el Estado y en las disposiciones del Anexo 17 — Seguridad relativas a los controles críticos de seguridad de la aviación que incluyen, entre otros, la inspección y la protección de los pasajeros, la cabina y el equipaje facturado contra interferencias no autorizadas; la seguridad de la carga y los suministros a bordo de la aeronave; el control de acceso a zonas restringidas y a zonas de seguridad restringidas de los aeropuertos; y la seguridad de la aeronave que sale, que den origen a un riesgo inmediato para la seguridad de la aviación civil internacional.*

3.3.3 El Consejo también aprobó el mecanismo conexo para abordar dichos problemas fuera del calendario establecido para la producción de informes de auditoría de la seguridad de la aviación y planes de medidas correctivas. De este modo, los SSeC pueden abordarse en un plazo mucho más breve. De conformidad con el mecanismo, se validaría un SSeC preliminar y se notificaría al Estado al respecto, de confirmarse el SSeC, dentro de los 15 días civiles que siguen a la conclusión de la auditoría. Luego, se otorga al Estado como máximo 15 días civiles para adoptar medidas correctivas. Los detalles sobre el mecanismo relacionado con los SSeC se describen en el Boletín electrónico EB 2010/31, de fecha 23 de agosto de 2010. Posteriormente, el Consejo aprobó una enmienda consiguiente del modelo de Memorando de acuerdo entre la OACI y los Estados miembros auditados para reflejar el nuevo mecanismo, vigente a partir del cuarto trimestre de 2010, de forma no retroactiva.

### 3.4 **Resultados del 37º período de sesiones de la Asamblea**

3.4.1 En su 37º período de sesiones, la Asamblea expresó que apoyaba por unanimidad la continuación del USAP como parte esencial de la Estrategia global de la OACI sobre seguridad de la aviación recientemente adoptada. La Asamblea también hizo suya la política de un nivel limitado de transparencia con respecto a los resultados de las auditorías de seguridad de la aviación correspondientes al segundo ciclo del USAP, especialmente en relación con la pronta notificación de la existencia de problemas significativos de seguridad de la aviación. Además, la Asamblea adoptó por unanimidad la Declaración sobre Seguridad de la Aviación, que refleja el compromiso y la voluntad política de los Estados de trabajar con todas las partes interesadas a fin de fortalecer la seguridad de la aviación en todo el mundo.

### 3.5 **Resultados de la 22ª reunión del Grupo de expertos sobre seguridad de la aviación (AVSECP)**

3.5.1 La 22ª reunión del Grupo de expertos sobre seguridad de la aviación concluyó que el USAP sigue contribuyendo a la mejora de la seguridad de la aviación mundial. El Grupo de expertos también reconoció que, si bien la responsabilidad principal de subsanar las deficiencias detectadas en el marco del USAP recae en los Estados, la OACI debería seguir ofreciendo y proporcionando asistencia a los Estados que la necesitan. El Grupo de expertos también respaldó el establecimiento de un Grupo de estudio de la Secretaría con la finalidad de evaluar la viabilidad de hacer extensivo al USAP el enfoque de observación continua y formular opciones para el avance y la dirección futura del Programa después de que finalice el segundo ciclo en 2013.

## 4. **CONCLUSIÓN**

4.1 El USAP de la OACI ha completado con éxito el primer ciclo de auditorías de seguridad de la aviación y las visitas de seguimiento. Los resultados positivos de este ciclo confirman el compromiso de los Estados de aplicar las normas de seguridad de la aviación de la OACI y de fortalecer la seguridad de la aviación en todo el mundo. Además de detectar deficiencias y formular recomendaciones, los resultados contribuyen a determinar estrategias correctivas mundiales, regionales y específicas para cada Estado. El segundo ciclo de auditorías, centrado en la capacidad de los Estados de llevar a cabo eficientemente la vigilancia mediante la aplicación de los elementos críticos del sistema de vigilancia de la seguridad de la aviación de un Estado, promueve el desarrollo en los Estados de estructuras y programas de seguridad de la aviación sostenibles. A pesar del progreso general logrado por los Estados en relación con las deficiencias detectadas, varios Estados siguen teniendo dificultades para aumentar su nivel de cumplimiento de las disposiciones de la OACI y satisfacer sus obligaciones de vigilancia de la seguridad de la aviación. La asistencia a estos Estados se coordina a través de las Oficinas Regionales, del Programa de apoyo a la implantación y desarrollo – Seguridad de la aviación de la OACI y de la Dirección de cooperación técnica de la Organización.

4.2 La introducción de un nivel limitado de transparencia de los resultados de las auditorías y de un mecanismo para enfrentar, de manera oportuna, los SSeC que constituyen un riesgo inmediato para la aviación civil equilibra la necesidad de mantener la información delicada sobre seguridad de la aviación fuera del dominio público con la de informar a los Estados sobre las deficiencias no resueltas en los sistemas de seguridad de la aviación de los Estados auditados. El USAP sigue contando con el apoyo de los Estados y sirviendo de catalizador de los esfuerzos continuos de esos Estados para cumplir sus obligaciones internacionales en el campo de la seguridad de la aviación.

## 5. **ACCIÓN SUGERIDA**

5.1 Se invita a la Reunión a tomar nota de la información presentada en esta nota de estudio y tomar cualquier otra acción que se considere adecuada.

-----

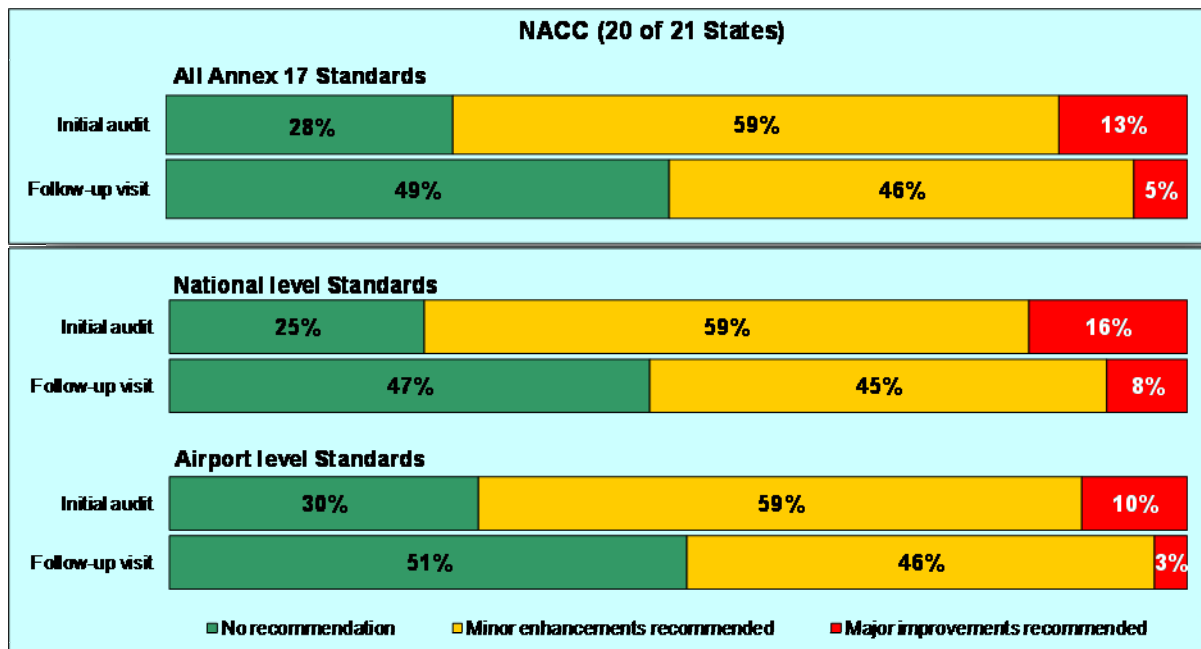
**ATTACHMENT A**

**ANNEX 17 STANDARDS – PROGRESS MADE**

**North America, Central America and the Caribbean (NACC)**

The following chart depicts, by subject module, the level of implementation of Annex 17 Standards for States analysed in the North American and Caribbean regions for which initial audits and follow-up visits have been completed.

First Cycle

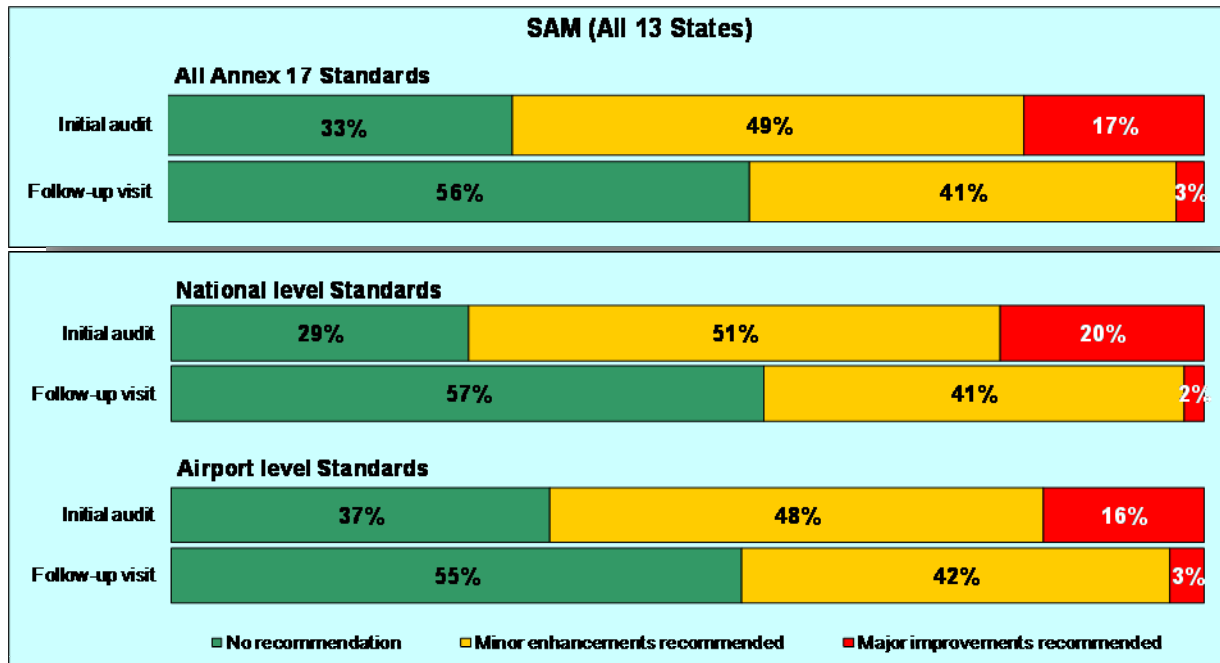


Overall, full compliance with Annex 17 Standards averaged 49 per cent in this region, below the global average of 59 per cent. Full compliance with Annex 17 Standards in all the primary national-level areas is below 20 per cent while at the airport level, cargo and catering security, followed by response to acts of unlawful interference and access control, are the primary areas of concern.

### South America (SAM)

The following chart depicts, by subject module, the level of implementation of Annex 17 Standards for States analysed in the South American region for which initial audits and follow-up visits have been completed.

First Cycle

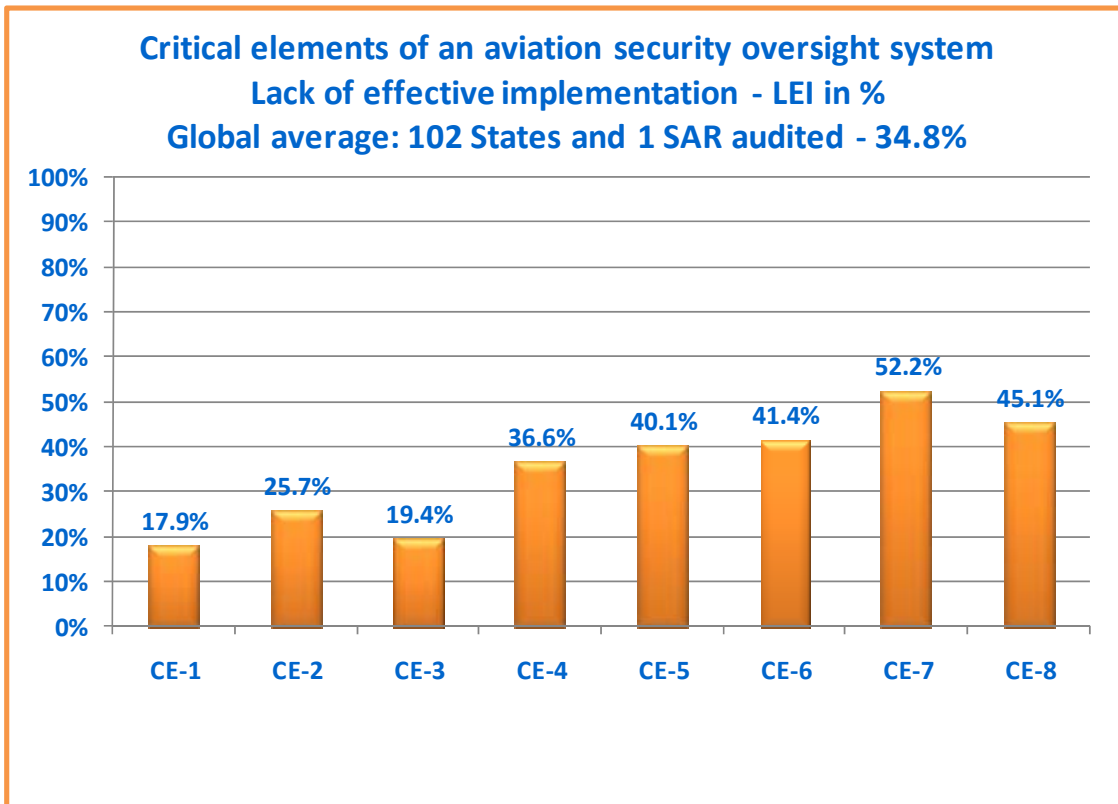


Overall, full compliance with Annex 17 Standards averaged 56 per cent in this region, close to the global average of 59 per cent. Full compliance with Annex 17 Standards in all the primary national-level areas is below 25 per cent while at the airport level passenger and cabin baggage security and access control are the areas with the lowest level of compliance.

**ATTACHMENT B**

**AVIATION SECURITY OVERSIGHT SYSTEMS  
GLOBAL**

Second Cycle

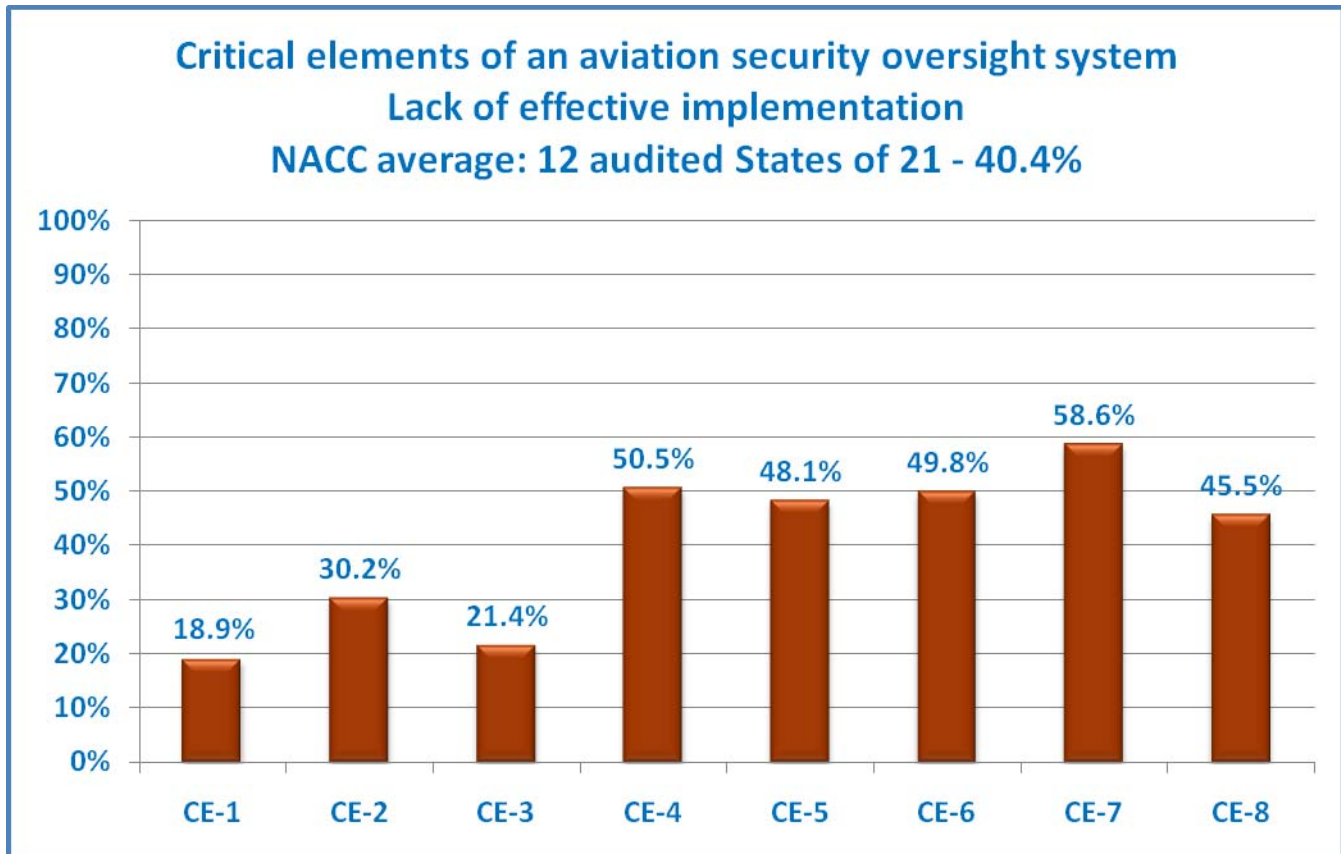


- CE-1: Aviation security legislation
- CE-2: Aviation security programmes and regulations
- CE-3: State appropriate authority for aviation security
- CE-4: Personnel qualifications and training
- CE-5: Provision of technical guidance, tools and security-critical information
- CE-6: Certification and approval obligations
- CE-7: Quality control obligations
- CE-8: Resolution of security concerns



North America, Central America and the Caribbean (NACC)

Second Cycle



**South America (SAM)**

Second Cycle

