

COMISSÃO LATINO-AMERICANA
DE AVIAÇÃO CIVIL



LATIN AMERICAN CIVIL
AVIATION COMMISSION

COMISIÓN LATINOAMERICANA DE AVIACIÓN CIVIL

SECRETARÍA
APARTADO 27032
LIMA, PERÚ

CLAC/GEPEJTA/23-NE/07
18/08/09

**VIGÉSIMO TERCERA REUNIÓN DEL GRUPO DE EXPERTOS EN ASUNTOS POLÍTICOS,
ECONÓMICOS Y JURÍDICOS DEL TRANSPORTE AÉREO (GEPEJTA/23)**

(Santo Domingo, República Dominicana, del 25 al 27 de agosto de 2009)

**Cuestión 5 del
Orden del Día:**

Seguridad Operacional

**Cuestión 5.5 del
Orden del Día:**

Programa de auditoría de seguridad OACI (Secretaría)

(Nota de estudio presentada por la Secretaría)

Antecedentes

1. En el Plan Estratégico de la Comisión, la Asamblea incorporó la Macrotarea sobre “Seguridad Operacional” que está a cargo de Chile, actual Presidente de la CLAC y entre las tareas asignadas se destaca el “diagnóstico objetivo y fundado de la seguridad operacional de la región”. En este sentido, la Secretaría ha considerado necesario someter a análisis del Grupo el último boletín electrónico promulgado por la OACI (**Anexo**) que contiene importante información relativa al Programa Universal de Auditoría de dicha Organización y los avances alcanzados hasta la fecha.

2. En el documento señalado se realiza un análisis general de las auditorías, tanto del primer ciclo como del segundo, y destaca entre las principales áreas de inquietud del primer ciclo, la capacidad de vigilancia y cumplimiento, la certificación del personal de inspección y la eficiencia de los programas de instrucción en seguridad de la aviación. A nivel aeroportuario, entre las deficiencias más comunes figuran la necesidad de actualizar los programas de seguridad de los aeropuertos y, en el ámbito operacional, la necesidad de controlar el acceso a las zonas de seguridad restringida, la aplicación de controles de seguridad de la aviación a la carga destinada a vuelos de pasajeros y la garantía de la calidad y uniformidad de la inspección de pasajeros, cabina y equipaje de bodega.

3. En lo que concierne al segundo ciclo de auditorías, se observa que los elementos críticos de los sistemas de vigilancia de la seguridad de la aviación están relacionados con el establecimiento de

obligaciones de control de calidad y la resolución de problemas de seguridad de la aviación son los que presentan menor grado de implantación, sin embargo, a menudo esto se debe al bajo grado de implantación de los elementos críticos relacionados con la calificaciones e instrucción del personal y el suministro de orientación técnica, herramientas e información crítica sobre seguridad.

Análisis

4. Considerando la “*Política de Cooperación Horizontal*” implementada por la CLAC y la necesidad que los Estados se apoyen mutuamente a través de sus especialistas **antes y después de las auditorías**, se debería tener en cuenta el programa previsto para lo que resta del 2009 y el 2010, particularmente en lo que corresponde a los Estados miembros de la CLAC y el Punto Focal debería evaluar las necesidades de apoyo y la Secretaría completar la base de datos de los especialistas correspondientes. Sobre esta base se podría iniciar un programa de apoyo mutuo conforme lo esperado.

Medidas Propuestas al Grupo de Expertos

5. Se invita al GEPEJTA a tomar conocimiento de la presente Nota de estudio, intercambiar puntos de vista y resolver sobre lo expresado en el numeral 4.



Organización de Aviación Civil Internacional

BOLETÍN ELECTRÓNICO

A título informativo únicamente

EB 2009/17

27 de julio de 2009

ÚLTIMOS ACONTECIMIENTOS RELATIVOS AL PROGRAMA UNIVERSAL DE AUDITORÍA DE LA SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN

1. El Programa universal de auditoría de la seguridad de la aviación (USAP) de la OACI se creó en 2002. En el marco del primer ciclo de auditorías, entre 2002 y 2007, se llevaron a cabo auditorías en 181 Estados contratantes y una Región Administrativa especial. Además de las auditorías, en 2005 se iniciaron las visitas de seguimiento para evaluar el progreso logrado por los Estados en la aplicación de sus planes de medidas correctivas (CAP). Al 30 de junio de 2009, se habían realizado 159 visitas de seguimiento, y las restantes, correspondientes al primer ciclo de auditorías, se completarán en 2009. Cabría notar que no se llevarán a cabo algunas visitas de seguimiento debido a la etapa del plan de seguridad de las Naciones Unidas en vigor, a la ausencia de CAP, o a la falta de avance en la ejecución de CAP. En el Adjunto A figuran (en orden alfabético) las visitas de seguimiento programadas para 2009.
2. En enero de 2008 se inició un nuevo ciclo de auditorías. Las auditorías de este segundo ciclo se centran en la capacidad de los Estados de vigilar eficientemente sus actividades de seguridad de la aviación mediante la implantación de los elementos críticos de un sistema de vigilancia de la seguridad de la aviación. Además de este nuevo enfoque, las auditorías del segundo ciclo se ampliaron para incluir las disposiciones pertinentes relativas a seguridad de la aviación que figuran en el Anexo 9 — *Facilitación*. Al 30 de junio de 2009, se habían llevado a cabo 34 auditorías en el marco de este nuevo ciclo. En el Adjunto B figuran (en orden alfabético) las auditorías programadas para 2009 y 2010.
3. Al analizar los resultados de las auditorías del primer ciclo se identificaron aspectos que son motivo de preocupación en el ámbito nacional y a nivel aeroportuario. En el ámbito nacional, las principales áreas de inquietud son: la capacidad de vigilancia y cumplimiento, la certificación del personal de inspección, y la eficacia de los programas de instrucción en seguridad de la aviación. A nivel aeroportuario, entre las deficiencias más comunes figuran la necesidad de actualizar los programas de seguridad de los aeropuertos y, en el ámbito operacional, la necesidad de controlar el acceso a las zonas de seguridad restringidas de los aeropuertos; la aplicación de controles de seguridad de la aviación a la carga destinada a los vuelos de pasajeros; y la garantía de la calidad y de la uniformidad de la inspección de los pasajeros, la cabina y el equipaje de bodega. Todos los detalles sobre los análisis y constataciones de las auditorías están disponibles en el sitio web seguro del USAP y en la ICAO-NET.
4. Los resultados iniciales del segundo ciclo de auditorías indican que los elementos críticos de los sistemas de vigilancia de la seguridad de la aviación relacionados con el establecimiento de obligaciones de control de calidad y la resolución de problemas de seguridad de la aviación, son los que presentan el menor grado de implantación. Sin embargo, a menudo esto se debe al bajo grado de implantación de los elementos críticos relacionados con las cualificaciones e instrucción del personal y el suministro de orientación técnica, herramientas e información crítica sobre seguridad.
5. Si está previsto realizar en su Estado una auditoría de la seguridad de la aviación en el segundo semestre de 2009 o el primer semestre de 2010, ya debería haber recibido el conjunto de documentos de notificación, al que se adjuntó un Memorando de acuerdo (MoU), un Cuestionario previo a la auditoría y una Lista de verificación del cumplimiento de la auditoría de la seguridad de la aviación.

Dado que las auditorías se centran ahora en la capacidad del Estado para proporcionar una vigilancia nacional apropiada de sus actividades de seguridad de la aviación, es sumamente importante que estos documentos y los documentos nacionales conexos se completen y presenten oportunamente. Al ponerse mayor énfasis en el examen de la documentación y registros nacionales, es posible realizar más trabajo de preparación en la Sede antes de pasar a la fase de auditorías sobre el terreno, dando como resultado misiones más cortas y menos costosas.

6. De acuerdo con la solicitud del 36º período de sesiones de la Asamblea de la OACI para que el Consejo considerara la introducción de un nivel de transparencia limitado con respecto a los resultados de las auditorías de la seguridad de la aviación, el Consejo aprobó, en junio de 2008, una propuesta para introducir dicha transparencia, en virtud de la cual se pone a disposición de todos los Estados contratantes, en el sitio web seguro del USAP, una representación gráfica del grado de implantación de los elementos críticos de un sistema de vigilancia de la seguridad de la aviación. La introducción de este nivel limitado de transparencia se aplica a todas las auditorías llevadas a cabo a partir del inicio del segundo ciclo en enero de 2008. En septiembre de 2008, el Consejo aprobó una enmienda consiguiente del Artículo 20 del modelo de MoU entre la OACI y los Estados auditados. Se ha invitado a los Estados ya auditados o que han recibido el MoU anterior a la enmienda, a que expresen su conformidad al respecto.

7. Conforme al Memorando de cooperación (MoC) relativo a las auditorías e inspecciones de la seguridad de la aviación y asuntos conexos, firmado el 17 de septiembre de 2008 con la Comunidad Europea (CE), la OACI realizó, en febrero de 2009, una evaluación del Sistema de inspección de la seguridad de la aviación de la Comisión Europea, que abarcó todas las normas que corresponden del Anexo 17 — *Seguridad*, y las actividades de vigilancia conexas que se consideran en la legislación pertinente de la CE. Aun cuando se prevé que en los Estados miembros de la Unión Europea (UE) no se requerirá que la OACI lleve a cabo auditorías sobre el terreno, la Organización participará regularmente como observador en las inspecciones de la Comisión Europea. La aplicación por los Estados de la Unión Europea de las normas pendientes del Anexo 17 y las disposiciones relativas a seguridad de la aviación pertinentes del Anexo 9 — *Facilitación*, se evaluará mediante comunicación directa entre la OACI y los Estados miembros de la UE.

8. El USAP de la OACI se aplica según un programa y con sus asignaciones presupuestarias. Las auditorías demuestran su utilidad para identificar problemas de seguridad de la aviación y proporcionar recomendaciones para su solución. Desde su creación, el USAP ha contado con el apoyo de los Estados contratantes y promueve cambios positivos a medida que los Estados se van sensibilizando cada vez más respecto de los requisitos internacionales y confirman su compromiso de lograr el objetivo del USAP de fortalecer la seguridad de la aviación a escala mundial.

9. Se recuerda a los Estados que en el sitio web seguro del USAP (<http://icaosec.icao.int>) se publica mensualmente información actualizada y detallada de las actividades del programa, a la cual tienen acceso las autoridades competentes de seguridad de la aviación de los Estados contratantes de la OACI.

Adjuntos:

- A — Visitas de seguimiento USAP programadas para 2009
- B — Auditorías USAP del segundo ciclo programadas para 2009 y 2010

ADJUNTO A a la comunicación EB 2009/17

**VISITAS DE SEGUIMIENTO USAP
PROGRAMADAS PARA 2009**

2009		
Angola	Francia	Nauru
Azerbaiyán	Irán (República Islámica del)	Panamá
Bahamas	Irlanda	República Centroafricana
Belice	Islandia	República Checa
Burkina Faso	Islas Marshall	Reino Unido
Eritrea	Islas Salomón	Santo Tomé y Príncipe
España	Luxemburgo	Suiza
Etiopía	Malawi	Tayikistán
Fiji	Malta	Tailandia
Finlandia	Mónaco	Ucrania

ADJUNTO B a la comunicación EB 2009/17

**AUDITORÍAS USAP DEL SEGUNDO CICLO
PROGRAMADAS PARA 2009 Y 2010**

2009		
Albania	Filipinas	Malí
Antigua y Barbuda	Gambia	Marruecos
Argelia	Grecia	Myanmar
Bangladesh	Guinea	Nicaragua
Bhután	Honduras	República Democrática Popular Lao
Bulgaria	Jamahiriya Árabe Libia	República Unida de Tanzania
China	Kazajstán	Saint Kitts y Nevis
Chipre	Kirguistán	Suriname
Colombia	La ex República Yugoslava de Macedonia	Swazilandia
Comisión Europea	Líbano	Uganda
Egipto	Lituania	Venezuela
El Salvador		

2010		
Armenia	Ecuador	Papua Nueva Guinea
Australia	Emiratos Árabes Unidos	Perú
Austria	Eslovaquia	Polonia
Belarús	Estonia	República de Moldova
Bélgica	Gabón	Rwanda
Benin	Hungría	Serbia
Brasil	Italia	Sierra Leona
Cabo Verde	Jordania	Togo
Canadá	Letonia	Tonga
Comoras	Mauritania	Turkmenistán
Corea del Norte	Mongolia	Uzbekistán
Côte d'Ivoire	Namibia	Vanuatu
Cuba	Níger	Viet Nam
Chile	Palau	Zimbabwe
China (Región Administrativa especial Macao)		