

**NOTA DE ESTUDIO****ASAMBLEA — 36º PERÍODO DE SESIONES****COMITÉ EJECUTIVO****Cuestión 16: Programa universal de auditoría de la seguridad de la aviación (USAP)****PROGRAMA UNIVERSAL DE AUDITORÍA DE LA SEGURIDAD
DE LA AVIACIÓN (USAP): AUMENTO DE LA TRANSPARENCIA
MEDIANTE LA NOTIFICACIÓN A LOS ESTADOS**

(Nota presentada por los Estados Unidos de América)

RESUMEN

Para fines de 2007 se deberán haber auditado con éxito todos los Estados contratantes de la OACI, se deberán haber identificado las fortalezas y debilidades, se deberá haber hecho un seguimiento de las tendencias regionales y mundiales y se deberán haber formulado recomendaciones a los Estados para mejorar sus regímenes de seguridad de la aviación. Sin embargo, existe aún un número reducido de Estados que demuestran poco o ningún progreso en la aplicación de las recomendaciones de la OACI para subsanar las deficiencias identificadas mediante las auditorías. Aunque en el pasado se ha restringido la información de las auditorías de la seguridad de la aviación, se deben tomar medidas para aumentar la transparencia del programa de auditorías y asegurar que se mantenga protegida la red de aviación mundial. En esta nota se propone que, además de un examen de las deficiencias por parte de la Junta de examen de los resultados de las auditorías, se considere la posibilidad de desarrollar un proceso para notificar a todos los Estados contratantes cuando sigan sin resolverse durante un período prolongado las deficiencias detectadas durante las auditorías del USAP. Un proceso de notificación podría incluir la utilización de información que no divulgue ciertas vulnerabilidades, pero que permita a los Estados iniciar consultas con el Estado en cuestión a fin de garantizar la protección continua de los activos de la aviación en forma bilateral.

Decisión de la Asamblea: Se invita a la Asamblea a:

- recomendar que se siga analizando la posibilidad de un sistema de notificación a los Estados contratantes con respecto a las deficiencias no resueltas y persistentes; y
- recomendar que dicho sistema, en caso de que se desarrolle, debería asegurar la adecuada salvaguardia de la información de seguridad de la aviación de los Estados contratantes sin que se divulgue información específica que pudiera ser utilizada para aprovecharse de las vulnerabilidades existentes.

<i>Objetivos estratégicos:</i>	Esta nota de estudio está relacionada con el Objetivo estratégico B — <i>Mejorar la protección de la aviación civil mundial.</i>
<i>Repercusiones financieras:</i>	No se aplica.

1. INTRODUCCIÓN

1.1 El Programa universal de auditoría de la seguridad de la aviación (USAP) está directamente relacionado con el Objetivo estratégico B de la OACI — *Mejorar la protección de la aviación civil mundial* y, en particular, con la actividad clave B3 — *Realizar auditorías de la seguridad de la aviación para identificar las deficiencias y alentar su resolución por parte de los Estados*. Esta actividad clave, a su vez, exige que se realicen una serie de tareas críticas. El programa en lo que respecta al Objetivo estratégico B y las tareas críticas relacionadas con el mismo ha avanzado con muchos éxitos.

1.2 Para fines de 2007 se deberán haber auditado con éxito todos los Estados contratantes de la OACI, se deberán haber identificado las fortalezas y debilidades, se deberá haber hecho un seguimiento de las tendencias regionales y mundiales y se deberán haber formulado recomendaciones a los Estados para mejorar sus regímenes de seguridad de la aviación. El USAP, al haber alcanzado el nivel de madurez, ha incrementado la atención mundial en la seguridad de la aviación al promover la aplicación de normas internacionales de seguridad de la aviación de conformidad con los objetivos del USAP. El USAP transmite a aquellos que quieren dañar el sistema de aviación mundial el mensaje de que las naciones están unidas para hacer frente a los actos delictivos y terroristas.

1.3 Al terminarse la auditoría del USAP, se exige a los Estados que presenten planes de medidas correctivas para resolver las deficiencias y programen una visita de seguimiento. Las visitas de seguimiento de las auditorías se iniciaron a mediados de 2005 a fin de corroborar la ejecución de los planes de medidas correctivas por parte de los Estados y de proporcionar apoyo a los Estados para corregir las deficiencias identificadas. Esas visitas normalmente se llevan a cabo en el segundo año después de la fecha de la auditoría del Estado.

1.4 De conformidad con los informes del USAP, los resultados de las visitas de seguimiento han indicado que la mayoría de los Estados han progresado en la ejecución de sus planes de medidas correctivas. El índice promedio de ejecución de las normas del Anexo 17 en los Estados visitados ha aumentado significativamente en comparación con los resultados de las auditorías iniciales. Asimismo, sin embargo, resulta significativo observar que las visitas de seguimiento también han revelado que sigue habiendo un reducido número de Estados que demuestran poco o ningún progreso en la aplicación de las recomendaciones de la OACI para corregir las deficiencias identificadas durante las auditorías.

2. ANÁLISIS

2.1 En el sitio web seguro del USAP se encuentran análisis estadísticos exhaustivos de los resultados de las auditorías y los niveles de cumplimiento (a nivel mundial, por regiones y por temas). Se presentan las constataciones principales tanto a nivel nacional como a nivel de aeropuertos. De conformidad con el informe de situación presentado en el 179º período de sesiones del Consejo, “En el caso de los Estados que demuestran poco o ningún progreso en el momento de la visita de seguimiento, un análisis comparativo de los resultados de las auditorías del USAP con los de las auditorías del USOP revela que los Estados que tienen dificultades para aplicar los SARPS relacionados con la seguridad operacional, también tienen dificultades para cumplir las disposiciones de los Anexos relacionados con la seguridad de la aviación. Se han identificado ciertos factores contribuyentes. Por lo general éstos incluyen la falta de recursos financieros o de recursos humanos calificados adecuadamente así como frecuentes cambios en el personal clave dentro de la Autoridad competente del Estado. En ciertos casos, también pareciera haber una cierta complacencia y falta de interés general en llevar a cabo las recomendaciones del equipo de la OACI”.

2.2 A fin de resolver el problema de los Estados que no responden eficazmente al proceso de auditoría de la OACI, se estableció recientemente una Junta de examen de los resultados de las auditorías,

dependiente de la Secretaría, con el propósito de examinar el historial de seguridad operacional y seguridad de la aviación de ciertos Estados señalados a su atención por el USOAP o el USAP. La Junta de examen está integrada por funcionarios superiores de las direcciones y oficinas pertinentes y está encargada de proponer al Secretario General medidas y estrategias específicas para los Estados que le sean señalados. El objetivo es destacar o dar mayor visibilidad al perfil de estos Estados en el sistema a fin de alentarlos a que adopten medidas responsables de manera comedida y oportuna.

2.3 La intención de la Junta de examen, según los informes, es indicar la forma de proceder en caso de que los intentos de la OACI por resolver la situación se agoten sin lograr mejoras. Los casos de esta naturaleza se presentarían al Consejo de la OACI para que los examinara de manera especial y posiblemente tomara medidas ulteriores según correspondiera. Tal como se señaló en la documentación, en el caso de deficiencias de cumplimiento significativas con respecto a los SARPS de la OACI relacionados con la seguridad operacional, esto incluiría medidas en el marco del Artículo 54 j) del Convenio de Chicago (Resolución A35-7 — *Estrategia unificada para resolver las deficiencias relacionadas con la seguridad operacional*, Cláusula 5).

2.4 El Comité sobre Interferencia ilícita recomienda al Consejo que se den a conocer estos datos y tendencias en la Asamblea. Aunque en el pasado dicha información ha sido de carácter confidencial, el Comité considera que los Estados y el público deben conocer las áreas que requieren mejoras sin que se señalen los Estados o las vulnerabilidades particulares. Además, el Consejo ha estado deliberando con la Secretaría sobre las formas en las que puede ejercer más eficazmente sus responsabilidades de vigilancia con respecto a los Estados que no cumplen con sus responsabilidades adquiridas en virtud del Convenio y sus Anexos.

2.5 Aunque en diversos informes se ha indicado que muchos de los Estados contratantes de la OACI han utilizado en forma activa la información recopilada en las auditorías del USAP para mejorar sus sistemas de seguridad de la aviación, los informes demuestran asimismo que otros Estados no están en condiciones o no están dispuestos a efectuar los cambios necesarios. Para los Estados que no cuenten con los recursos para mejorar sus sistemas de seguridad de la aviación existen nuevos mecanismos como el Programa de asistencia y desarrollo coordinados (CAD) de la OACI, instaurados para ayudar a que se preste atención a los problemas a más largo plazo.

2.6 Para los Estados que siguen sin poder mejorar sus sistemas de seguridad de la aviación, el presentar dichos desafíos a la Junta de examen de los resultados de las auditorías, y posiblemente al Consejo, para su consideración, es un paso importante para abordar las deficiencias a más largo plazo. Sin embargo, las vulnerabilidades presentadas por problemas no resueltos y persistentes representan una debilidad significativa de la red de protección mundial y una posible área de vulnerabilidad crítica o urgente para otros Estados contratantes que tienen servicios de transportistas aéreos en el aeropuerto en cuestión, particularmente cuando se combinan con indicaciones de aumento de amenaza.

2.7 Debería considerarse la posibilidad de elaborar un proceso para garantizar que todos los Estados contratantes sean notificados cuando sigan sin resolverse por un período prolongado las deficiencias identificadas durante una auditoría USAP. El proceso de notificación podría incluir la utilización de información que no divulgue vulnerabilidades específicas sino que permita a los Estados iniciar consultas con el Estado en cuestión a fin de asegurar la protección continua de los activos de la aviación en forma bilateral.

2.8 Dicho proceso de notificación podría dar como resultado el fortalecimiento de la capacidad de la OACI para asegurar que los Estados que no están dispuestos a cumplir las normas básicas de seguridad de la aviación tengan que rendir cuentas, y dar cabida a una cierta transparencia del Programa de auditoría de la seguridad de la aviación sin divulgar posibles vulnerabilidades específicas en materia de seguridad de la aviación.

— FIN —