



**Cuestión 5 del  
Orden del Día:**

**Asuntos relativos a la Seguridad de la aviación (AVSEC)  
5.2 Programa Universal de Auditoría de la Seguridad de la Aviación (USAP)**

**PROGRAMA UNIVERSAL DE AUDITORÍA DE LA SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN (USAP)**

(Presentada por la Secretaría)

**RESUMEN**

Esta Nota presenta a la Reunión los avances logrados en el Segundo Ciclo del Programa Universal de Auditoría de Seguridad de la Aviación (USAP) de la OACI, información sobre el futuro Enfoque de observación continua (USAP-CMA), así como los mecanismos de asistencia de los que se pueden beneficiar los Estados para mejorar sus sistemas de seguridad de la aviación. También se presenta una actualización de la aplicación del nivel limitado de transparencia con respecto a los resultados de las auditorías de seguridad de la aviación, y del procedimiento aprobado por el Consejo de la OACI para resolver los problemas significativos de seguridad de la aviación, y finalmente, información de la Junta de Vigilancia y Revisión de Asistencia de la OACI (MARB).

**Referencias:**

- 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 el sitio web seguro del USAP (<http://portal.icao.int/>).
- Programa Universal de Auditoría de la Seguridad de la aviación – Análisis de los resultados de las auditorías – periodo: enero 2008 - diciembre 2011, Cuarta edición 2012, disponible en el sitio web seguro del USAP (<http://portal.icao.int/>).
- Boletín Electrónico 2011/13 - *Publicación de Problemas Significativos de Seguridad de la Aviación (SSeC)* de fecha 2 de marzo de 2011.
- Boletín Electrónico 2013/1 – *Novedades en el Programa Universal de Auditoría de la Seguridad de la Aviación* de fecha 14 de enero de 2013.

**Objetivo  
Estratégico**

*Esta nota de información se relaciona con el Objetivo estratégico B. Seguridad de la aviación.*

**1. Introducción**

1.1 Esta nota presenta información relevante del avance en la implementación de las auditorías del segundo ciclo del Programa Universal OACI de Auditoría de la Seguridad de la Aviación (USAP) para los siete Estados de Centroamérica y Panamá realizadas hasta la fecha.

## 2. Antecedentes

2.1 El primer ciclo de auditorías del USAP fue realizado entre noviembre de 2002 y diciembre de 2009. Los detalles de las conclusiones y el análisis de auditoría del primer ciclo de auditorías se reportaron en el documento titulado *Programa Universal de Auditoría de la Seguridad de la aviación – Análisis de los resultados de las auditorías – Periodo: Noviembre 2002 - Diciembre 2009*, Segunda edición 2010, y el avance del segundo ciclo de auditorías en el documento titulado *Programa Universal de Auditoría de la Seguridad de la aviación – Análisis de los resultados de las auditorías – periodo: Enero 2008 - Diciembre 2011*, Cuarta edición 2012, disponibles en el sitio web seguro del USAP (<http://portal.icao.int/>).

## 3. Segundo ciclo de auditorías y resultados

3.1 El 36° periodo de sesiones de la Asamblea de la OACI reconoció 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 solución, y pidió la continuación del USAP una vez finalizado el primer ciclo de auditorías a fines de 2007. La Asamblea también solicitó que las auditorías del segundo ciclo se centraran, siempre que fuera posible, en la capacidad de los Estados de implementar vigilancia apropiada de las actividades de seguridad de la aviación a escala nacional, y que las auditorías se ampliaran 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 el Caribe con Jamaica en enero de 2008.

3.2 Al 31 de diciembre de 2012, se realizaron 163 auditorías del segundo ciclo (162 Estados miembros y una Región Administrativa Especial), incluidos El Salvador, Honduras y Nicaragua auditados en marzo, octubre y septiembre de 2009, respectivamente; Costa Rica y Guatemala auditados en mayo y febrero de 2011, respectivamente; Belice y Panamá fueron auditados en junio y marzo de 2012, respectivamente.

3.3 En el **Apéndice** se incluyen gráficos en las que se observa el nivel de aplicación de los ocho elementos críticos de un sistema de vigilancia de la seguridad de la aviación basado en los resultados de las auditorías del segundo ciclo realizadas a nivel global y en las Regiones NAM y CAR. En general, esos resultados indican una falta regional de aplicación eficaz de los elementos críticos de un sistema de vigilancia de la seguridad de la aviación del orden del 39% (0% como resultado óptimo y 100% como menos favorable).

3.4 El Elemento crítico (CE) de un sistema de vigilancia de la seguridad de la aviación relacionado con el cumplimiento de las obligaciones y responsabilidades de control de calidad (CE-7) fue el que tuvo el menor nivel de implementación. Sin embargo, esto concuerda con el bajo nivel de aplicación de los elementos críticos relacionados con las obligaciones y responsabilidades de certificación y aprobación (CE-6); con la resolución de deficiencias (CE-8); la calificación e instrucción del personal (CE-4); y con el suministro de orientación técnica, instrumentos e información crítica en materia de seguridad (CE-5).

3.5 Luego de las auditorías del Segundo ciclo del USAP realizadas en los Estados de las Regiones NAM y CAR, los resultados identificaron problemas significativos de la Seguridad de la Aviación (SSeC) en dos Estados; los cuales de un Estado todavía continúan pendientes de resolución.

3.6 Respecto a la continuación del USAP, el 29 de octubre de 2012, el Consejo de la OACI aprobó la transición del USAP hacia un Enfoque de observación continua (USAP-CMA), en el que se combina la observación continua con un enfoque basado en el riesgo. La transición al USAP-CMA tendrá lugar en 2014, iniciándose la implantación plena el 1 de enero de 2015. La OACI tiene la intención de celebrar seminarios de familiarización en todas las Regiones de la OACI en 2014, a fin de proporcionar a todos los Estados miembros información detallada sobre el nuevo enfoque. Mayores desarrollos sobre este tema serán informados a los Estados oportunamente.

#### **4. Asistencia y cooperación en seguridad de la aviación**

4.1 La OACI continúa asistiendo a los Estados con mayor necesidad en mejorar su sistema de seguridad de la aviación para responder de forma apropiada a sus planes de acción correctiva a través de proyectos de asistencia, de instrucción y de planes de mejoramiento de forma directa y sin costo para los Estados. Un ejemplo de esto es el Plan de mejoramiento AVSEC acordado con la Dirección General de Aeronáutica Civil de Honduras, como parte de la iniciativa del *Programa de Instrucción Conciencia de la Seguridad OACI/Canadá – Fase III componente del Proyecto OACI/Transport Canada en seguridad de la aviación*.

4.2 Es importante recordar que también están disponibles otras formas de asistencia y cooperación como:

- acuerdos directos entre Estados de manera bilateral y multilateral
- la Oficina Regional de la OACI con el apoyo y en coordinación con la Sección de apoyo a la implantación y desarrollo — Seguridad de la aviación (ISD-SEC) y la Dirección de Cooperación Técnica (TCB) de la Sede de la OACI
- otras organizaciones internacionales y agencias para el desarrollo.

4.3 Por otra parte, considerando que el nuevo USAP-CMA incorpora un enfoque basado en el riesgo, la OACI ha desarrollado un nuevo Taller de instrucción sobre la Gestión de riesgo de la seguridad de la aviación, mismo que será impartido sin costo en las Regiones NAM y CAR a través del *Programa de Instrucción Conciencia de la Seguridad OACI/Canadá – Fase III componente del Proyecto OACI/Transport Canada*. Este mecanismo también permite la otorgación de dos becas a los Estados que no sean anfitriones en cada taller. El primer taller para El Salvador, Guatemala y Honduras se llevará a cabo en Tegucigalpa, Honduras, del 11 al 15 de marzo de 2013; y el segundo taller para Costa Rica, Nicaragua y Panamá, está programado del 13 al 17 de mayo de 2013, posiblemente en Panamá; por lo que se insta a los Estados a enviar a sus especialistas a este importante taller sobre la gestión de riesgo.

#### **5. Junta de Vigilancia y Revisión de Asistencia de la OACI**

5.1 La Junta de Vigilancia y Revisión de Asistencia de la OACI (MARB) está presidida por el Secretario General e incluye a los Directores de Navegación Aérea, Transporte Aéreo y Cooperación Técnica, así como el Director Adjunto de la Dirección de Gestión y Vigilancia de Seguridad Operacional, y el Jefe de la Sub-dirección de Seguridad de la Aviación. La Junta continúa con la tarea de evaluar la efectividad y eficiencia de las actividades de vigilancia para identificar, coordinar y validar las estrategias de asistencia a los Estados que tienen dificultades para solucionar las deficiencias a través de sus mecanismos actuales.

## **6. Transparencia**

6.1 El 36° periodo de sesiones de la Asamblea, y el Consejo en su 184° periodo de sesiones aprobaron un nivel limitado de transparencia respecto a los resultados de las auditorías a la seguridad de la aviación y se aprobó que una representación gráfica sobre la falta de implantación efectiva (LEI-por sus siglas en inglés) de los elementos críticos de un sistema de vigilancia para la seguridad de la aviación de cada Estado auditado esté disponible en el sitio seguro de la OACI de la sección USAP, cuyo acceso puede ser solicitado por los Estados visitando el siguiente sitio: <http://portal.icao.int/>. Este nivel limitado de transparencia es válido para todas las auditorías realizadas durante el segundo ciclo del USAP a partir de octubre de 2010. Adicionalmente, este sitio publica también a aquellos Estados con SSeC pendientes por resolver.

## **7. Conclusión**

7.1 Se invita a la Reunión a:

- a) tomar nota de la información presentada en esta nota;
- b) instar a que los Estados aprovechen los mecanismos de asistencia y cooperación de la OACI, de otros Estados y de entidades internacionales para la resolución de sus deficiencias observadas durante el segundo ciclo de auditorías del USAP, y para mejorar e implementar sus planes de acción de medidas correctivas, y de esta forma reforzar sus propios sistemas de seguridad en cumplimiento del Anexo 17 y las normas del Anexo 9 relacionadas con seguridad; e
- c) instar a los Estados a que aprovechen las becas que se ofrecen en los talleres sobre la Gestión de riesgo de la seguridad de la aviación.

— — — — —

**APÉNDICE**  
**RESULTADOS DE LAS AUDITORIAS DEL SEGUNDO CICLO DEL USAP EN**  
**CENTROAMÉRICA Y PANAMÁ**

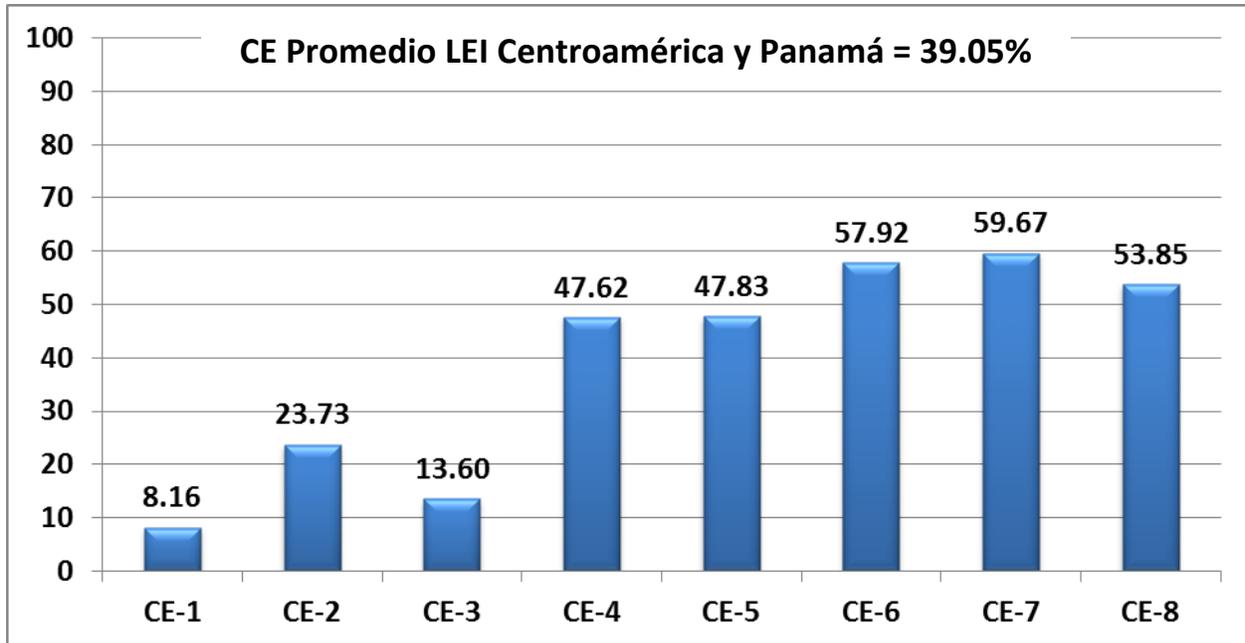
Elementos críticos (CE) de un sistema de vigilancia de la seguridad de la aviación

Falta de implementación efectiva (LEI)

Promedio Global de 163 Estados auditados: 31.4%

Promedio Regional de los 20 Estados NAM y CAR auditados 39.2%

Promedio de los 7 Estados de Centroamérica y Panamá auditados 39.05%



CE-1: Legislación sobre seguridad de la aviación

CE-2: Programas y reglamentos sobre seguridad de la aviación

CE-3: Autoridad estatal competente en materia de seguridad de la aviación y sus responsabilidades

CE-4: Calificaciones e instrucción del personal

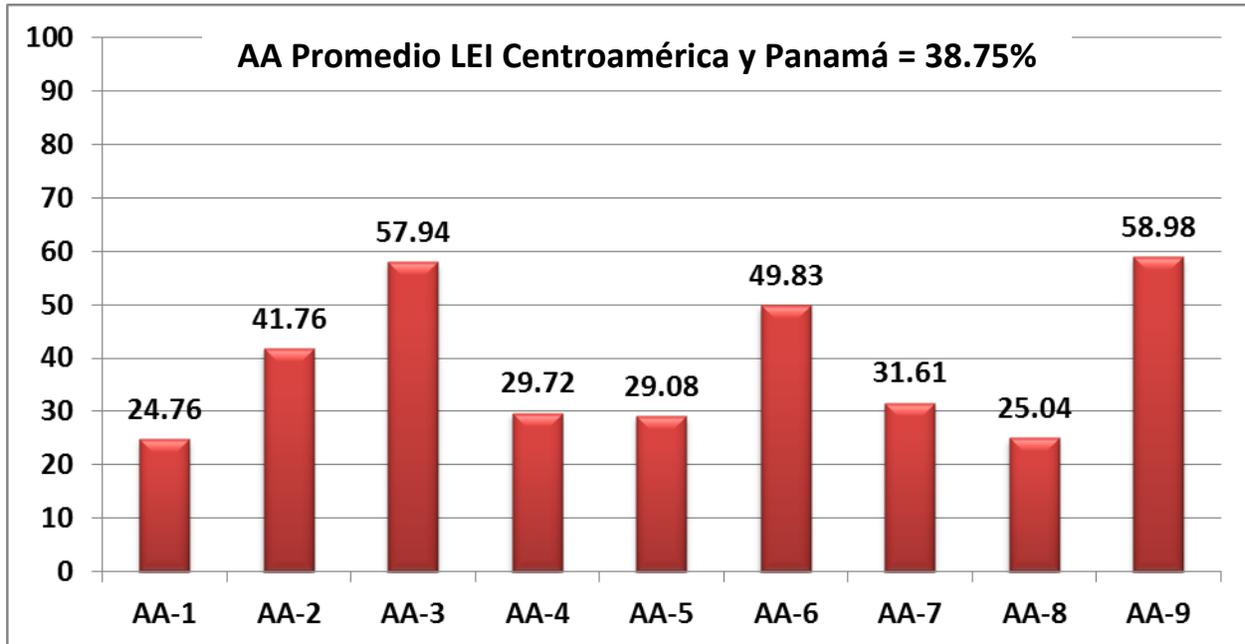
CE-5: Orientación técnica, instrumentos e información crítica para la seguridad

CE-6: Obligaciones en materia de certificación y aprobación

CE-7: Obligaciones en materia de control de la calidad

CE-8: Solución de problemas de seguridad

Áreas auditadas (AA) de un sistema de vigilancia de la seguridad de la aviación  
 Falta de implementación efectiva (LEI)  
 Promedio Global de 163 Estados auditados 30.8%  
 Promedio de los 20 Estados de las regiones NAM y CAR auditados 38.9%  
 Promedio de los 7 Estados de Centroamérica y Panamá auditados 38.75%



LEG = Marco Regulatorio y Sistema Nacional de Seguridad de la Aviación Civil  
 TRG = Instrucción Personal AVSEC  
 QCF = Funciones de Control de Calidad  
 OPS = Operaciones Aeroportuarias  
 IFS = Aeronave y Seguridad a bordo  
 PAX = Pasajeros y Seguridad del Equipaje  
 CGO = Seguridad de la Carga, Aprovisionamiento de abordaje y Correo  
 AUI = Respuesta a Actos de Interferencia Ilícita  
 FAL = Aspectos de Seguridad de la Facilitación