



ASAMBLEA — 36º PERÍODO DE SESIONES

COMITÉ EJECUTIVO

**Cuestión 16 del
orden del día:**

Programa universal de auditoría de la seguridad de la aviación (USAP)

INFORME SOBRE EL PROGRAMA UNIVERSAL OACI DE AUDITORÍA DE LA SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN — ANÁLISIS DE LAS CONSTATAIONES DE LAS AUDITORÍAS

(Nota presentada por el Consejo de la OACI)

ADENDO NÚM. 1

1. INTRODUCCIÓN

1.1 Este adendo se ha preparado como complemento de la nota A36-WP/38. Contiene un análisis más detallado de los resultados de las auditorías a nivel nacional y de aeropuerto.

2. CONSTATAIONES CLAVE DE LAS AUDITORÍAS

2.1 Nivel nacional

2.1.1 En general, después de los sucesos del 11 de septiembre, los Estados han concedido alta prioridad a la seguridad de la aviación y a escala mundial se observa que se esfuerzan de manera constante para armonizar sus marcos de seguridad de la aviación con las nuevas y continuas amenazas para la aviación civil. Muchos Estados han destinado mayores recursos a la seguridad de la aviación, especialmente mediante la adquisición de nuevos equipos y tecnología de seguridad en apoyo de controles de seguridad de la aviación mejorados.

2.1.2 No obstante, los sistemas de seguridad de la aviación sostenibles dependen de legislación, políticas y programas eficaces, con el refuerzo que ofrecen las capacidades de inspección y aplicación. En este contexto, las auditorías de la seguridad de la aviación de la OACI han identificado cuatro áreas principales que requieren mejoras a nivel nacional, según se presenta en el Apéndice A:

- a) **Capacidades de vigilancia y de aplicación.** Las recomendaciones de las auditorías con frecuencia se formulan con respecto a los programas nacionales de control de calidad y a la necesidad de disponer de procedimientos y criterios amplios para la realización de auditorías, estudios, inspecciones y pruebas (Normas 3.4.4 a 3.4.7). A menudo, la autoridad competente no dispone de personal suficiente ni de facultades adecuadas para asegurar que se cumplan los requisitos nacionales y para requerir medidas correctivas, si corresponde.

- b) **Certificación del personal de inspección.** Muchos Estados no han establecido un programa de certificación de inspectores plenamente adecuado para garantizar el cumplimiento uniforme y fiable de las normas de actuación en la inspección de pasajeros y equipaje (Norma 3.4.3).
- c) **Instrucción en seguridad de la aviación.** Muchos Estados no disponen de un programa nacional de instrucción en seguridad de la aviación para garantizar que todas las personas que participan en la aplicación de medidas para la seguridad de la aviación civil dispongan de conocimientos de seguridad e instrucción específica para las funciones que desempeñan (Normas 3.1.6 y 3.4.2).
- d) **Programa nacional de seguridad de la aviación civil (NCASP).** Aunque casi todos los Estados han establecido un NCASP, según lo requerido en la Norma 3.1.1, en muchos Estados el programa está sólo en forma de proyecto o no se ha mantenido actualizado incorporando los requisitos más recientes.

2.2 Nivel de aeropuerto

2.2.1 Las deficiencias comunes en relación con la aplicación de medidas operacionales de seguridad de la aviación a nivel de aeropuerto se presentan en el Apéndice B e incluyen lo siguiente:

- a) **Control del acceso.** A menudo no se asegura eficazmente la aplicación de medidas para prevenir el acceso no autorizado a las zonas de seguridad restringidas de los aeropuertos, incluyendo la presentación de tarjetas de identificación para fines de seguridad (Normas 4.2.1 a 4.2.6).
- b) **Seguridad de la carga y del aprovisionamiento de a bordo.** Comúnmente se detectan deficiencias en cuanto a asegurar que la carga que se transportará en vuelos de pasajeros se someta a controles de seguridad apropiados (Normas 4.6.1 y 4.6.5).
- c) **Organización y administración de aeropuertos.** A menudo se formulan recomendaciones en relación con la elaboración y ejecución de programas de seguridad aeroportuaria. En particular, se observa que muchos programas son obsoletos e incompatibles con los requisitos nacionales o no son suficientemente detallados con respecto a las medidas y los procedimientos de seguridad que han de aplicarse (Normas 3.1.8, 3.2.1 a 3.2.4, 3.4.1 a 3.4.3, 4.1 y 4.7.1 a 4.7.3).
- d) **Seguridad de los pasajeros y del equipaje de cabina.** La calidad y uniformidad de las operaciones de inspección varía considerablemente de un Estado a otro y con frecuencia se detectan incongruencias en la instrucción y competencia de las personas que llevan a cabo las funciones de inspección (Normas 4.4.1 a 4.4.4).
- e) **Respuesta a actos de interferencia ilícita.** Los arreglos y procedimientos de contingencia para el manejo de la situación ante actos de interferencia ilícita a menudo no se han preparado cabalmente (Normas 5.1.1 a 5.1.5).
- f) **Seguridad del equipaje de bodega.** Como en el caso de la seguridad de los pasajeros y del equipaje de cabina, por lo general se necesita mejorar la calidad y uniformidad de las operaciones de inspección y de la instrucción del personal (Normas 4.5.1 a 4.5.5).

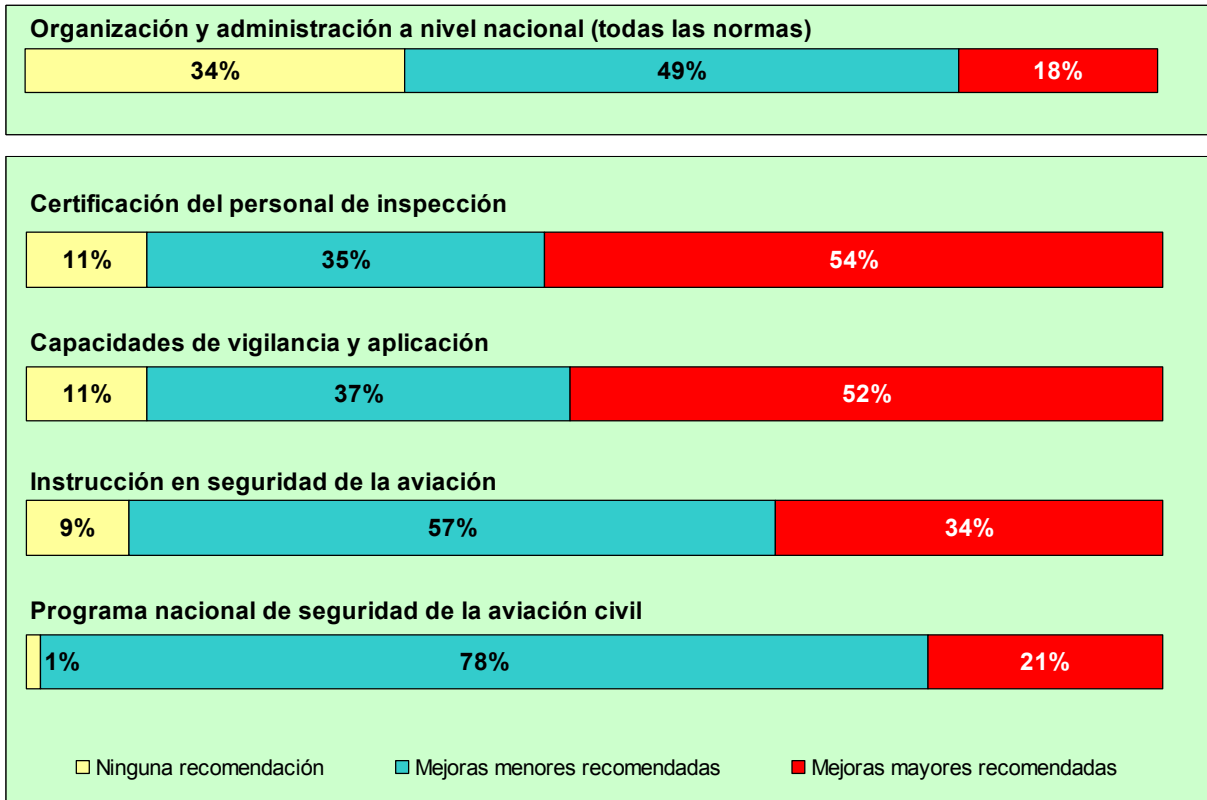
- g) ***Seguridad de las aeronaves previa y durante el vuelo.*** A menudo es necesario mejorar la aplicación de procedimientos escritos para garantizar la seguridad de la aeronave antes de su partida y durante el vuelo, por ejemplo, inspecciones de seguridad previas al vuelo, acceso al compartimiento de la tripulación de vuelo y procedimientos relativos al personal armado (Normas 4.3.1 a 4.3.4 y 4.7.8).

2.3 **Avance logrado por los Estados en el período comprendido entre la auditoría inicial y la misión de seguimiento**

2.3.1 Las misiones de seguimiento de las auditorías se iniciaron a mediados de 2005 con el objeto de verificar la ejecución de los planes de medidas correctivas de los Estados y prestarles apoyo para subsanar las deficiencias detectadas. Normalmente estas misiones se realizan en el segundo año después de la fecha de la auditoría del Estado. Al 31 de julio de 2007, se habían realizado 77 misiones de seguimiento y es alentador notificar que la mayoría de estos Estados ha avanzado de manera considerable en la ejecución de sus planes de medidas correctivas. Como se ilustra en el Apéndice C, el índice promedio de aplicación de las normas del Anexo 17 en los Estados visitados ha aumentado significativamente en comparación con los resultados de las auditorías iniciales.

APÉNDICE A

ESTADO DE APLICACIÓN A NIVEL NACIONAL (162 DE LOS 190 ESTADOS)

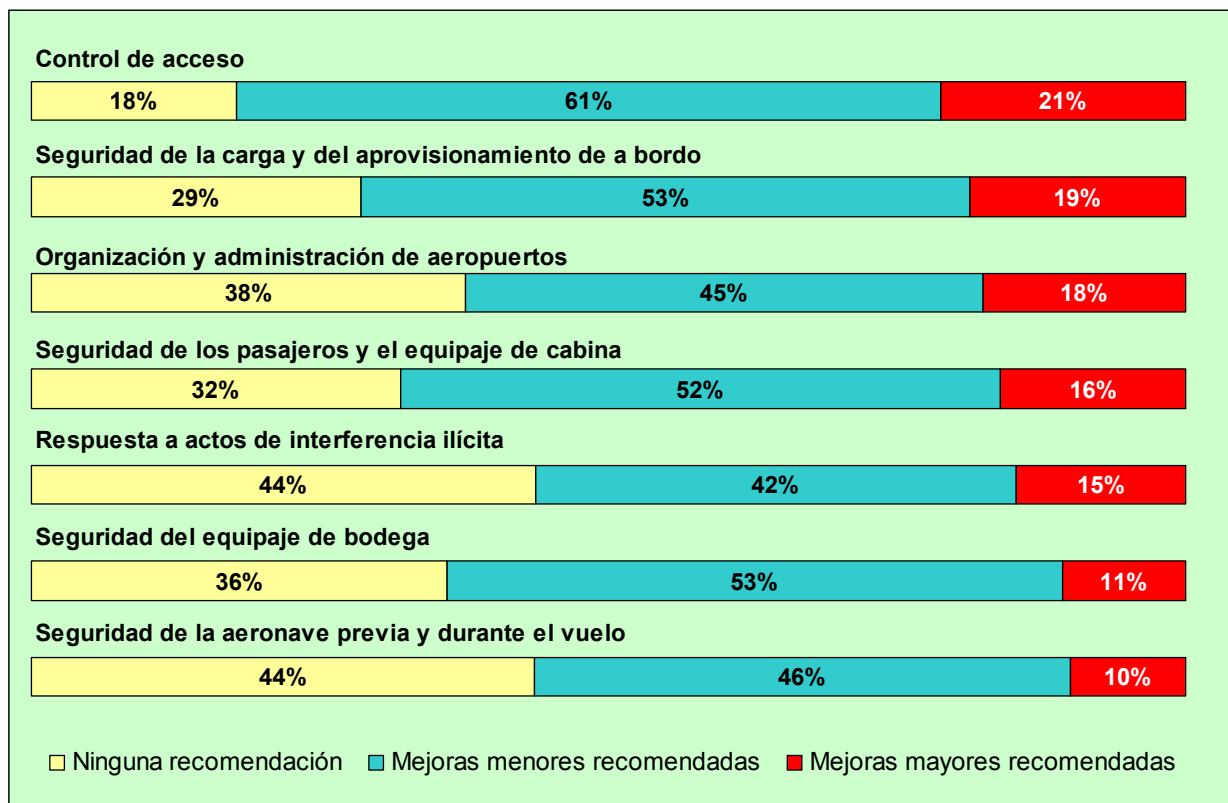


MEJORAS MENORES RECOMENDADAS: Se necesitan algunas mejoras para corregir las deficiencias detectadas, pero generalmente se trata de pequeños ajustes y perfeccionamiento. *Ejemplo.*— *El Estado tiene un programa nacional de seguridad de la aviación civil pero éste no ha sido revisado para reflejar los requisitos nacionales más recientes.*

MEJORAS MAYORES RECOMENDADAS: Se necesitan mejoras importantes para corregir las deficiencias detectadas; generalmente se requiere un esfuerzo considerable para garantizar el cumplimiento. *Ejemplo.*— *El Estado no tiene un programa nacional de seguridad de la aviación civil o un programa nacional de control de calidad de la seguridad de la aviación civil.*

APÉNDICE B

ESTADO DE APLICACIÓN A NIVEL DE AEROPUERTO (162 DE LOS 190 ESTADOS)

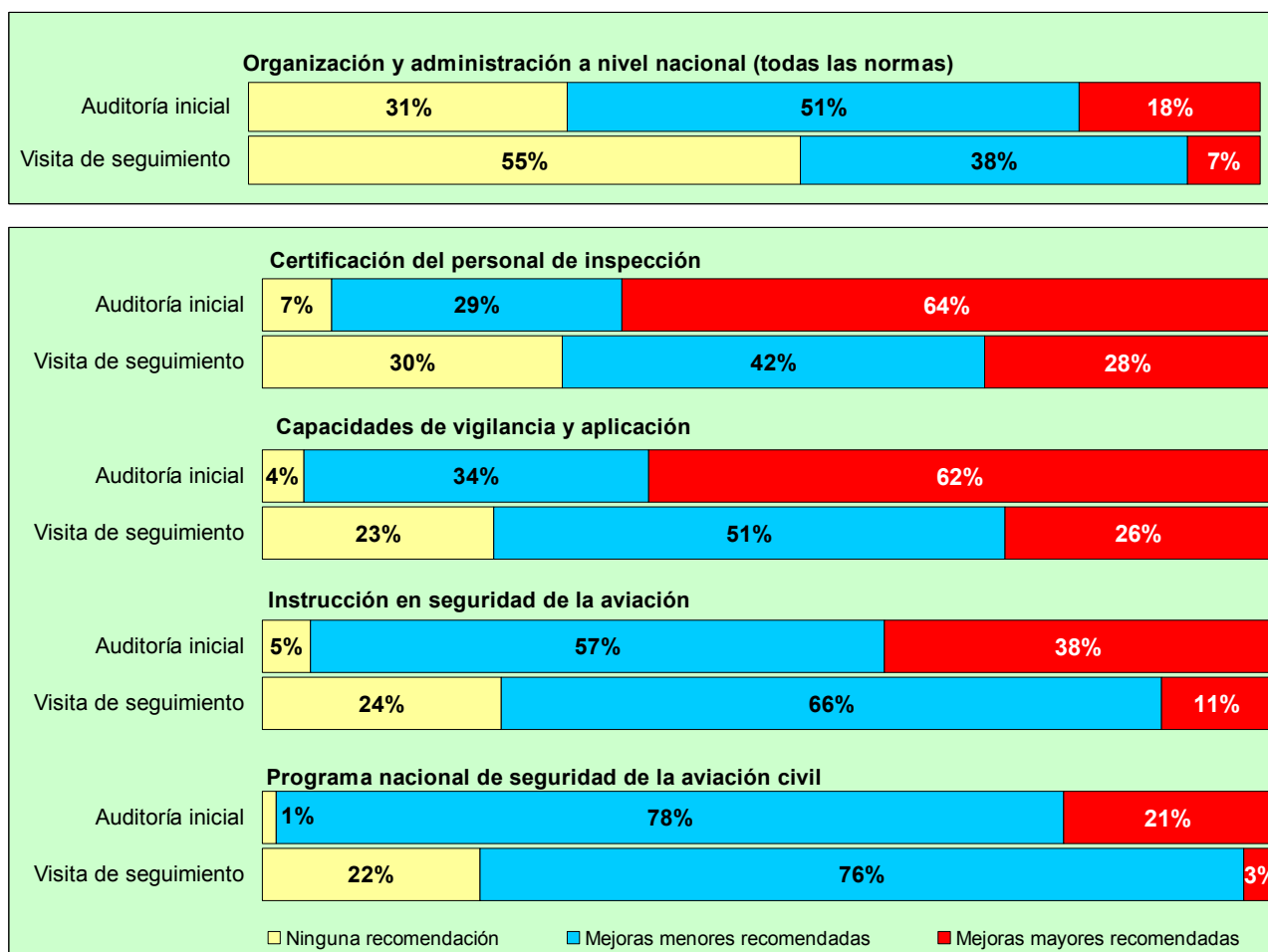


Para la explicación de la leyenda, consúltese la nota de pie de página presentada en el Apéndice A.

APÉNDICE C

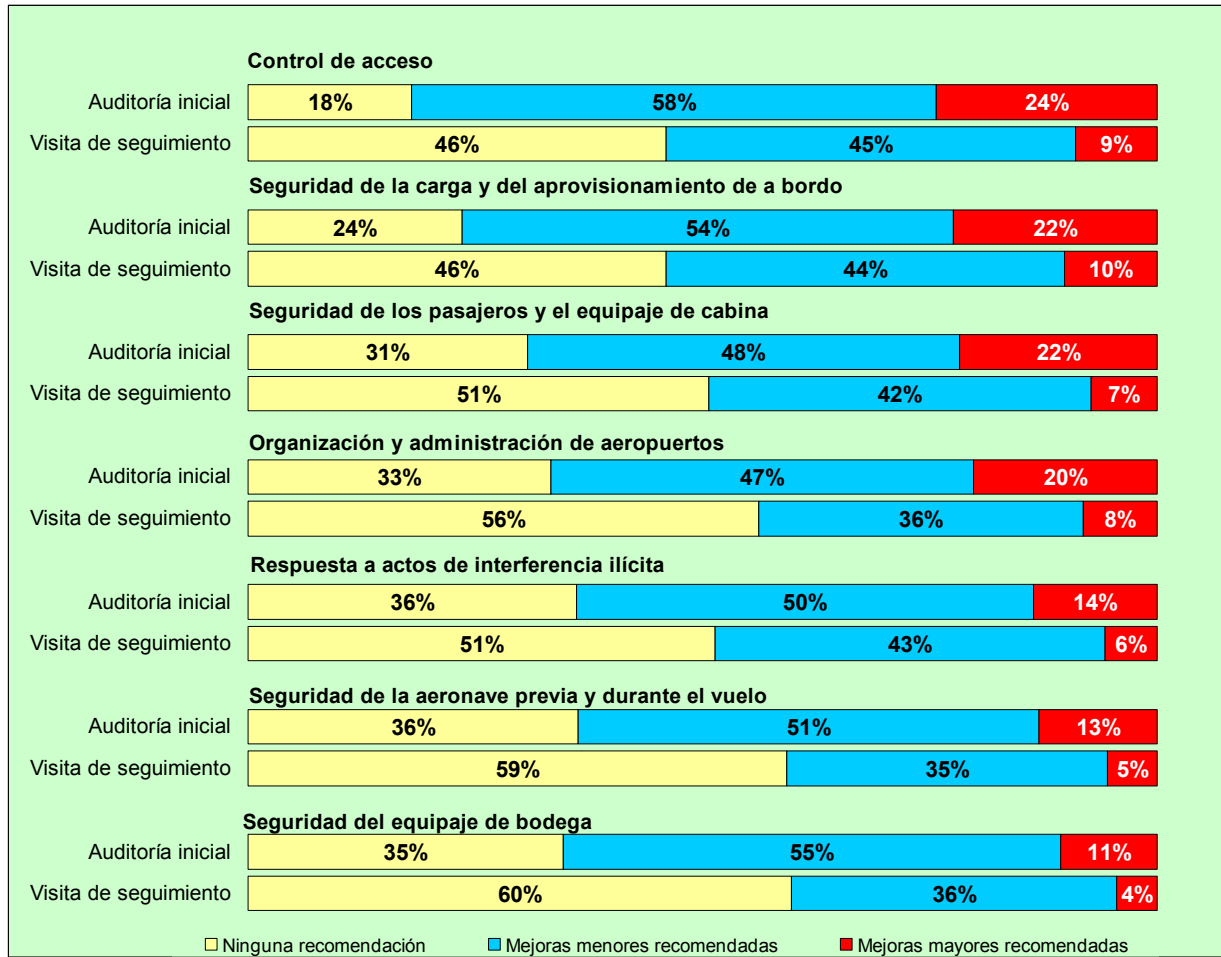
PROGRESO REALIZADO POR LOS ESTADOS
 (74 DE LOS 190 ESTADOS)

Figura 1. — Nivel nacional



Para la explicación de la leyenda, consúltese la nota de pie de página presentada en el Apéndice A.

Figura 2. — Nivel de aeropuerto



Para la explicación de la leyenda, consúltese la nota de pie de página presentada en el Apéndice A.