



**SEGUNDA CONFERENCIA DE ALTO NIVEL
SOBRE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN (HLCAS/2)**

Montreal, 29 - 30 de noviembre de 2018

Cuestión 5: Garantizar la sostenibilidad de las medidas de seguridad de la aviación

**RECONOCIMIENTO DE LA EQUIVALENCIA DE MEDIDAS DE SEGURIDAD
CONTROL DE SEGURIDAD ÚNICO**

(Nota presentada por Arabia Saudita, Australia, Brasil, Canadá, Emiratos Árabes Unidos, Jordania, Kuwait, Nueva Zelandia, Omán, Singapur, Túnez y la IATA)

RESUMEN

La implantación del control de seguridad único incrementa la cooperación y la colaboración entre los Estados y es posible gracias a dos normas y un método recomendado del Anexo 17 — *Seguridad*. Con una mayor adopción de arreglos sobre el control de seguridad único, basados en el reconocimiento de la equivalencia de las medidas de seguridad (para evitar la duplicación innecesaria de controles de seguridad) entre Estados afines, se obtendrían beneficios indudables para la seguridad de la aviación, para la industria y para sus clientes. Se debería alentar a los Estados a que reconozcan los sistemas de seguridad de la aviación de otros Estados (cuando se determine que son equivalentes y que coinciden con su evaluación del riesgo) de modo de incrementar la sostenibilidad mundial del sistema de seguridad de la aviación.

Las medidas propuestas a la Conferencia de alto nivel sobre seguridad de la aviación figuran en el párrafo 3.

1. INTRODUCCIÓN

1.1 Uno de los objetivos estratégicos del Grupo de expertos sobre seguridad de la aviación de la OACI consistía en vigilar la evolución del concepto de control de seguridad único y promover la concertación de nuevos arreglos multilaterales sobre el control de seguridad único entre los Estados, para evitar la duplicación de las medidas de seguridad cuando fuera viable.

1.2 El Anexo 17 incluye las normas 4.4.3 y 4.5.4 y la recomendación 2.4.9, que permiten a los Estados eximir a los pasajeros y el equipaje de mano y de bodega de la segunda inspección, siempre que se haya implementado un proceso de reconocimiento de la equivalencia para garantizar que las medidas de seguridad aplicadas en un Estado sean equivalentes (en lo que respecta al resultado de seguridad de la aviación) a las medidas de seguridad aplicadas en otro(s) Estado(s).

1.3 Norma 4.4.3: Cada Estado contratante se asegurará que los pasajeros de las operaciones de transporte aéreo comercial que efectúen un transbordo y su equipaje de mano sean inspeccionados antes de que se embarquen en una aeronave, a menos que el Estado haya establecido un proceso de validación y aplique, en colaboración con el otro Estado contratante, cuando corresponda, procedimientos permanentes para garantizar que dichos pasajeros y su equipaje de mano hayan sido debidamente inspeccionados en el punto de origen y luego hayan estado protegidos contra interferencias no autorizadas, desde el punto de la inspección, en el aeropuerto de origen, hasta su embarque en la aeronave de salida, en el aeropuerto de transbordo.

1.4 Norma 4.5.4: Cada Estado contratante asegurará que el equipaje de bodega destinado al transbordo se inspeccione antes de cargarse en una aeronave que realice operaciones de transporte aéreo comercial, a menos que haya establecido un procedimiento de validación y aplique procedimientos permanentes en colaboración con el otro Estado contratante, cuando corresponda, para asegurar que ese equipaje de bodega se haya inspeccionado en el punto de origen y protegido luego contra interferencias no autorizadas, desde el aeropuerto de origen hasta su carga en la aeronave de salida, en el aeropuerto de transbordo.

1.5 Recomendación 2.4.9: *Cada Estado contratante debería considerar la conveniencia de concertar arreglos colaborativos a fin de acrecentar la sostenibilidad del sistema de seguridad de la aviación evitando la duplicación innecesaria de controles de seguridad. Los arreglos deberían basarse en la verificación de la equivalencia de los resultados de seguridad de la aviación que se obtienen con la aplicación de controles de seguridad efectivos en el origen.*

1.6 Se han incluido textos de orientación relativos al control de seguridad único en el Manual de seguridad de la aviación de la OACI (Doc 8973 — Distribución limitada) que se enmendaron posteriormente mediante el texto de orientación de la OACI titulado Reconocimiento de la equivalencia de medidas de seguridad – Control de seguridad único (junio de 2018, Distribución limitada).

2. BENEFICIOS Y REQUISITOS DEL CONTROL DE SEGURIDAD ÚNICO

2.1 La implantación del control de seguridad único sigue siendo esporádica a nivel mundial. El control de seguridad único puede ser total (exención de segunda inspección de los pasajeros, su equipaje de mano y su equipaje de bodega cuando el pasajero efectúa un transbordo) o parcial (p. ej., exención únicamente de la segunda inspección del equipaje de bodega en el caso de un transbordo). Un arreglo de control de seguridad único puede alcanzar a todas las operaciones de transbordo entre dos o más Estados o estar limitado a aeropuertos seleccionados y rutas seleccionadas. El reconocimiento de la equivalencia puede ser por un solo Estado (reconocimiento unilateral) o recíproco (reconocimiento bilateral/multilateral).

2.2 La duplicación de esfuerzos, innecesaria entre sistemas que alcanzaron la madurez, puede deteriorar la seguridad de la aviación desviando recursos de la utilización eficiente y su reasignación adonde más se necesitan para aumentar la eficiencia y la sostenibilidad de la seguridad de la aviación.

2.3 Si bien es posible que las autoridades competentes en seguridad de la aviación necesiten más recursos para establecer y mantener arreglos de control de seguridad único (incluidos cambios en materia de vigilancia en el contexto de amenazas y riesgos), la industria (aeropuertos y líneas aéreas) tiene beneficios mutuos, tales como operaciones más eficientes, transbordo más rápido de pasajeros, menos equipaje perdido y mayor satisfacción de los pasajeros.

2.4 La implantación del control de seguridad único incrementa la colaboración, el entendimiento mutuo y el intercambio de información sobre los procedimientos pertinentes de seguridad de la aviación entre los Estados, y más grupos de Estados afines deberían considerar la posibilidad de ampliar la cooperación concertando acuerdos o MoU bilaterales o multilaterales sobre el control de seguridad único. Se debe seguir alentando a los Estados a que promuevan la implantación de los acuerdos sobre el control de seguridad único, de conformidad con los SARPS y textos de orientación pertinentes, a fin de acrecentar la sostenibilidad de la seguridad de la aviación mediante la colaboración y la utilización adecuada de los recursos.

3. **MEDIDAS PROPUESTAS A LA CONFERENCIA DE ALTO NIVEL**

3.1 Se invita a la Conferencia de alto nivel sobre seguridad de la aviación a:

- a) tomar nota del contenido de la presente nota de estudio; y
- b) alentar a los Estados a concertar arreglos colaborativos e implantar arreglos de control de seguridad único a fin de acrecentar la sostenibilidad del sistema de seguridad de la aviación evitando la duplicación innecesaria de controles de seguridad, cuando coincidan con su evaluación de riesgo.

— FIN —