



ASAMBLEA — 39º PERÍODO DE SESIONES

COMITÉ EJECUTIVO

Cuestión 16: Seguridad de la aviación — Política

PROCEDIMIENTOS PARA LA IMPLEMENTACIÓN DE UN SISTEMA
DE CONTROL DE SEGURIDAD ÚNICO

(Nota presentada por Panamá, Chile, Brasil, Colombia, Ecuador, Paraguay y Venezuela)

RESUMEN

En el marco de la Quinta Reunión del Grupo sobre Seguridad de la Aviación y Facilitación (AVSEC/FAL/RG/5) y Seminario sobre el Plan Estratégico del Grupo Regional sobre Seguridad de la Aviación y Facilitación NAM/CAR y SAM OACI/CLAC (AVSEC/FAL/RG) de julio de 2015, se hace la propuesta para el desarrollo de los Procedimientos para la Implementación de un Sistema de Control de Seguridad Único (OSS por sus siglas en inglés), en toda la Región NAM/CAR y SAM, creándose para tal fin un Grupo de Trabajo, conformado por los Estados de Brasil, Trinidad y Tobago, además de Panamá como Estado coordinador.

Del 8 al 10 de junio de 2016, se llevó a cabo en la Oficina Regional NAM/CAR de la OACI, en la Ciudad de México, la Sexta Reunión del Grupo sobre Seguridad de la Aviación y Facilitación (AVSEC/FAL/RG/6), presentándose la Nota de Estudio referente a los Procedimientos para la Implementación de un Sistema de Control de Seguridad Único.

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

- respaldar la Implementación de un Sistema de Control de Seguridad Único (OSS por sus siglas en inglés), en toda la Región de NAM/CAR y SAM; y
- recomendar a los Estados miembros, a implementar el Sistema de Control de Seguridad Único, como mecanismo efectivo para mejorar la calidad de los servicios en la actividad aerocomercial.

<i>Objetivos estratégicos:</i>	Esta nota de estudio se relaciona con el Objetivo estratégico Seguridad de la aviación y facilitación.
<i>Repercusiones financieras:</i>	No se requieren recursos adicionales.
<i>Referencias:</i>	Quinta y Sexta reunión del Grupo sobre Seguridad de la Aviación y Facilitación (AVSEC/FAL/RG/5 y 6). Seminario sobre el Plan Estratégico del Grupo Regional sobre Seguridad de la Aviación y Facilitación NAM/CAR y SAM OACI/CLAC (AVSEC/FAL/RG).

¹ La versión en español fue proporcionada por Panamá.

1. INTRODUCCIÓN

1.1 Para la actividad aerocomercial mundial, tanto el tiempo y demás recursos son componentes fundamentales de su desarrollo. El sistema aerocomercial se verá beneficiado en su conjunto, con la implementación de un Sistema de Control de Seguridad Único (OSS por sus siglas en inglés), en lo referente a mejoras en la calidad del servicio, minimizando tiempos, ajustando infraestructuras, y cumpliendo al mismo tiempo con la reglamentación de seguridad de la aviación.

1.2 En el marco de la Sexta Reunión del Grupo sobre Seguridad de la Aviación y Facilitación (AVSEC/FAL/RG/6) de junio de 2016, el Grupo de Trabajo conformado por los Estados de Brasil, Trinidad y Tobago, y Panamá como Estado coordinador, se presentó Nota de Estudio referente al desarrollo de los Procedimientos para la Implementación de un Sistema de Control Único (OSS por sus siglas en inglés), en toda la Región NAM/CAR y SAM.

1.3 En tal sentido, se realizan esfuerzos encaminados al establecimiento de un Sistema de Control de Seguridad Único, con los países de la Región, y para ello, se vienen desarrollando acciones tendientes a lograr este objetivo.

1.4 Considerando que la aplicación del Sistema de Control de Seguridad Único toma en cuenta los niveles equivalentes de seguridad, la propuesta también considera que su implementación fomentará el incremento de los padrones de seguridad en la región.

2. ANÁLISIS

2.1 Para la elaboración de la presente Nota de Estudio, tomamos como guía, el documento base: Reconocimiento de la Equivalencia de Medidas de Seguridad, publicado en agosto de 2015, bajo la autorización de la secretaría General de la OACI, y de distribución limitada.

2.2 2.2. Como quiera que, en aras de darle sostenibilidad al sistema de seguridad aerocomercial y teniendo como objetivo común, que el Sistema de Control de Seguridad Único, sea implementado por los Estados de la Región, el documento de la OACI, utilizado como guía, fue enviado a varios países de la Región, solicitándoles, dentro de sus posibilidades, emitir comentarios y sugerencias al mismo.

2.3 Se recibieron comentarios, sugerencias y aportaciones de varios Estados de la Región, mismos que fueron sumados a las recomendaciones del documento base de la OACI.

2.4 2.4. Tomando en consideración las recomendaciones del documento guía de la OACI y las aportaciones de los Estados de la Región, y previo análisis de las mismas, se elaboraron documentos que hacen referencia tanto a los elementos y datos de información, que debe ser recabada en el proceso de Visita de Verificación in situ (ya sea que el Reconocimiento de Equivalencia, sea manera holística o parcial); así como sendos modelos de Acuerdo (Unilateral o Bilateral) de Reconocimiento de la Equivalencia.

2.5 En cuanto a los documentos para recabar la información en el proceso de visita de verificación in situ como parte del Reconocimiento de la Equivalencia, se elaboraron siete formularios que aglutinan los elementos y datos referentes a:

- Documentación
- Punto de Inspección De Seguridad
- Control de Acceso

- Parte Aeronáutica (Perímetro / Rampa)
- Edificio Terminal / Salas de Abordaje
- Punto de Inspección Equipaje de Bodega
- Recomendaciones Generales

2.6 En referencia a los Modelos de Acuerdo, tanto Unilateral como Bilateral de Reconocimiento de la Equivalencia, los mismos consideran los siguientes aspectos:

- Preámbulo
- Objetivos
- Definiciones
- Ámbito
- Confidencialidad y No Divulgación
- Bases para el Reconocimiento de Medidas de Seguridad
- Proceso de Validación
- Examen Continuo
- Consultas
- Suspensión y Terminación del Acuerdo
- Enmiendas
- Entrada en Vigor

2.7 Para el mejor entendimiento y facilidad en la aplicación de los Modelos de Acuerdo, se han considerado anexos referentes a: Listado de aeropuertos (comprendería todos los aeropuertos reconocidos por las Partes, además de vuelos seleccionados si corresponde); Acuerdo de No Divulgación de los alcances del Modelo de Acuerdo, y Listado de las Medidas de Seguridad (resumen de medidas de seguridad implantadas por las Partes).

2.8 Esos modelos de documentos, serán un producto final que facilitará la implementación del sistema de Control de Seguridad Único en la Región de un modo más orientado, evidenciando los estándares de las medidas de seguridad que se desea en la equiparación; así como facilitar los mecanismos expeditos para continuidad de los acuerdos, por medio de intercambios de informes de fiscalización entre los Estados, por ejemplo.

2.9 En base a los resultados que se obtengan, producto de la información recabada en la visita de validación, y los compromisos fundamentados en el Modelo de Acuerdo, se recomienda el desarrollo de acciones concretas para el establecimiento del sistema de Control de Seguridad Único, tomando en cuenta para ello, elementos referentes a:

- a) considerar en el acuerdo de Control de Seguridad Único, los inconvenientes relacionados a infraestructura y las protecciones subsiguientes de los pasajeros en transferencia y su equipaje de cabina, contra interferencias no autorizadas;
- b) los pasajeros en transferencia, no cubiertos por el acuerdo, serán inspeccionados antes de mezclarse con los pasajeros cubiertos por el acuerdo (OSS);
- c) los pasajeros de las Aeronaves cuya procedencia no esté contemplada en el acuerdo del Control de Seguridad Único, serán separados de los que arriben de orígenes

contemplados bajo los acuerdos de Control de Seguridad Único, hasta que sean inspeccionadas. Éstos pasajeros no contemplados bajo acuerdos de Control Seguridad Único serán inspeccionados antes de permitirles ingresar al área donde se encuentran aquellos pasajeros amparados por dicho acuerdo;

- d) en el seno del Grupo AVSEC/FAL RG NAM/CAR/SAM CLAC/OACI, se han desarrollado trabajos que pueden contribuir favorablemente, en el Reconocimiento de Equivalencia; tal es el caso del “Procedimiento de inspección de pasajeros, sus equipajes de mano y listado de objetos prohibidos”, proponiéndose a través del mismo, la estandarización de los criterios de inspección, incluyendo la definición de artículos prohibidos, con el objetivo de facilitar el embarque de los pasajeros en la región, determinando las diferencias que existen entre los Estados y homologando los criterios de inspección en base al nivel de riesgo; y
- e) considerar el establecimiento formal de un equipo que lleve a cabo evaluaciones de riesgos continuas del sistema de seguridad, en los aeropuertos que pertenezcan o sean parte del sistema de Control de Seguridad Único; estas evaluaciones se llevarían a cabo, como mínimo, sobre la base de nuevas amenazas existentes, ya sean locales, regionales o mundiales, que puedan afectar, significativamente, las operaciones de la aviación civil.

3. **DECISIÓN DE LA ASAMBLEA**

3.1 Se invita a la Asamblea a:

- a) tomar conocimiento de las acciones propuestas en Latinoamérica para la implementación de un sistema de Control de Seguridad Único por los países de la región, apoyando el proyecto cuando sea posible;
- b) solicitar a la OACI que impulse el proyecto de implementación del Control de Seguridad Único en la región (NAM/CAR y SAM), por medio de asistencia técnica, intercambio de información y entrenamiento, así como de coordinación entre los Estados; y
- c) solicitar a la OACI, evaluar la posibilidad de implementar o apoyar proyectos similares en otras regiones del mundo donde todavía no se ha implementado un sistema de Control de Seguridad Único; así como evaluar los medios y mecanismos para lograr unificar estos proyectos regionales que permitan una mayor estandarización del sistema de seguridad y así facilitar su implementación global.