



OACI

Reconocimiento de la equivalencia de medidas de seguridad – Control único de seguridad



Publicado bajo la responsabilidad del secretario general

ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL

ÍNDICE

Documentos de referencia 2

Anexo 17 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional — *Seguridad de la aviación*

Preguntas del protocolo del Enfoque de Observación Continua del Programa Universal de Auditoría de la Seguridad de la Aviación (USAP-CMA) de la OACI

Generalidades..... 5

Responsabilidad y rendición de cuentas

Confidencialidad

Proceso de determinación inicial

Proceso de reconocimiento de la equivalencia 7

Principios

Proceso de reconocimiento de la equivalencia

Decisión: Validación

Resultado: Reconocimiento de la equivalencia

Verificación permanente

Notificación de cambios que afectan el reconocimiento de la equivalencia

Aplicación de los arreglos de reconocimientos de la equivalencia 12

Control único de seguridad

Beneficios y requisitos del control único de seguridad

Consideraciones sobre infraestructura para control único de seguridad

Apéndice 15

Modelo de memorando de acuerdo (MoU) para el reconocimiento mutuo de medidas de seguridad de la aviación para el control único de seguridad u otros arreglos entre (...) y (...)

— — — — —

DOCUMENTOS DE REFERENCIA

Los textos de orientación del presente documento están concebidos para ayudar a las partes interesadas a reconocer la equivalencia de las medidas de seguridad entre los Estados y, por consiguiente, a establecer acuerdos de control único de seguridad y otros acuerdos pertinentes. Estas orientaciones también pueden encontrarse en el *Manual de seguridad de la aviación* (Doc 8973, Distribución limitada) de la OACI, 13ª edición, 2022), sección 11.10.

Para facilitar aún más la tarea de los Estados miembros, se agregan a continuación referencias a las normas del Anexo 17 — *Seguridad de la aviación* y a las preguntas del protocolo (PQ) del Enfoque de Observación Continua del Programa Universal de Auditoría de la Seguridad de la Aviación (USAP-CMA) de la OACI.

ANEXO 17 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional — *Seguridad de la aviación* (12ª edición, julio de 2022)

Las normas 4.4.3 y 4.5.5 y el método recomendado 2.4.9 que figuran en la enmienda 18 del Anexo 17 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Convenio de Chicago) prevén el transbordo seguro de público pasajero, su equipaje de mano y su equipaje de bodega, así como la concertación de arreglos colaborativos. Estas normas y método recomendado se presentan a la derecha.

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.

4.5.5 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.

2.4.9 Recomendación.— *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.*

PREGUNTAS DEL PROTOCOLO (PQ) DEL ENFOQUE DE OBSERVACIÓN CONTINUA DEL PROGRAMA UNIVERSAL DE AUDITORÍA DE LA SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN

Las siguientes PQ del USAP-CMA se elaboraron para normalizar la realización de las actividades del USAP-CMA de la OACI y ayudar a los Estados miembros a prepararse para las auditorías y monitorear sus propios sistemas de vigilancia de la seguridad de la aviación en lo que respecta a la aplicación de medidas de control único de seguridad.

Norma 4.4.3

1. Si el Estado confía en la inspección realizada en cualquier punto de origen en un Estado extranjero, ¿ha establecido un proceso de validación y aplica procedimientos de forma regular, en colaboración con el otro Estado contratante, cuando corresponda, para asegurarse de que las pasajeras y pasajeros con su equipaje de mano han sido debidamente inspeccionados en el punto de origen, y a partir de allí se les ha protegido contra interferencias no autorizadas desde el punto de inspección en el aeropuerto de origen hasta su embarque en la aeronave de salida en el aeropuerto de transbordo?
2. Verificar si el Estado reconoce formalmente que las normas de inspección de pasajeras/os y equipaje de mano del aeropuerto de origen en el Estado extranjero son como mínimo equivalentes, en términos de los resultados de seguridad, a sus propias medidas de seguridad sobre la base de la verificación/evaluación permanente de:
 - a) los **programas / reglamentos nacionales**, el programa de seguridad aeroportuaria (ASP) y demás procedimientos y métodos del aeropuerto en que se basan los controles de seguridad del aeropuerto de origen en el Estado extranjero;
 - b) las **medidas de vigilancia del desempeño que aplica la autoridad competente** del Estado extranjero en el aeropuerto de origen, incluyendo el alcance, frecuencia y resultados de las actividades de control de calidad;
 - c) **condiciones de amenaza y riesgo en el Estado extranjero** y arreglos de reconocimiento en vigor en el Estado extranjero con otros Estados, en su caso;
 - d) **equipo de seguridad desplegado en el aeropuerto de origen** en el Estado extranjero, incluyendo los procedimientos de operación, calibración, mantenimiento y pruebas de funcionamiento; y
 - e) **contratación, verificación de antecedentes, instrucción y certificación del personal de seguridad** afectado al aeropuerto de origen en el Estado extranjero.
3. Verificar si el Estado efectúa evaluaciones regulares *in situ* de los procedimientos de seguridad aplicables en el aeropuerto de origen en el Estado extranjero como medio para validar en forma permanente el arreglo de reconocimiento. Identificar la frecuencia de las evaluaciones *in situ* y la entidad responsable de hacerlas.
4. Verificar si las pasajeras y los pasajeros de transbordo y su equipaje de mano cubiertos por el arreglo de reconocimiento están protegidos de interferencia no autorizada desde la aeronave de llegada hasta la aeronave de salida en el aeropuerto de transbordo en el Estado.

PREGUNTAS DEL PROTOCOLO (PQ) DEL ENFOQUE DE OBSERVACIÓN CONTINUA DEL PROGRAMA UNIVERSAL DE AUDITORÍA DE LA SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN

1. Si el Estado confía en la inspección realizada en cualquier punto de origen en un Estado extranjero, ¿ha establecido el Estado un proceso de validación y aplica de manera regular los procedimientos, en colaboración con otro Estado contratante, cuando sea aplicable, para garantizar que dicho equipaje de bodega haya sido inspeccionado a un nivel apropiado en el punto de origen y, consecuentemente, protegido contra interferencias no autorizadas desde el punto de inspección en el aeropuerto de origen hasta la aeronave de salida en el aeropuerto de transbordo?
2. Verificar si el Estado reconoce formalmente que las normas de inspección del equipaje de bodega del aeropuerto de origen en el Estado extranjero son como mínimo equivalentes, en términos de los resultados de seguridad, a las propias medidas de seguridad sobre la base de una verificación/evaluación permanente de:
 - a) **los programas / reglamentos nacionales**, el programa de seguridad aeroportuaria (ASP) y demás procedimientos y métodos del aeropuerto en que se basan los controles de seguridad de la aviación del aeropuerto de origen en el Estado extranjero;
 - b) **las medidas de vigilancia del desempeño que aplica la autoridad competente** del Estado extranjero en el aeropuerto de origen, incluyendo el alcance, frecuencia y resultados de las actividades de control de calidad;
 - c) **condiciones de amenaza y riesgo en el Estado extranjero** y arreglos de reconocimiento en vigor en el Estado extranjero con otros Estados, en su caso;
 - d) **equipo de seguridad desplegado en el aeropuerto de origen** en el Estado extranjero, incluyendo los procedimientos de operación, calibración, mantenimiento y pruebas de desempeño; y
 - e) **contratación, verificación de antecedentes, instrucción y certificación del personal de seguridad** afectado al aeropuerto de origen en el Estado extranjero.
3. Verificar si el Estado efectúa evaluaciones regulares in situ de los procedimientos de seguridad aplicables en el aeropuerto de origen en el Estado extranjero como medio para validar en forma continua el arreglo de reconocimiento. Identificar la frecuencia de las evaluaciones in situ y la entidad responsable de hacerlas.
4. Verificar si el equipaje de bodega en transbordo cubierto por el arreglo de reconocimiento está protegido de interferencia no autorizada desde la aeronave de llegada hasta la aeronave de salida en el aeropuerto de transbordo en el Estado.

Norma
4.5.5



GENERALIDADES

Los Estados podrían optar por reconocer los sistemas de seguridad de la aviación de otros Estados, cuando se determine que son equivalentes y que coinciden con su evaluación del riesgo, a fin de evitar la duplicación innecesaria de los controles de seguridad y aumentar la sostenibilidad mundial del sistema de seguridad de la aviación.

En el contexto de la seguridad de la aviación, el reconocimiento de la equivalencia se define como la aceptación y aprobación formal por un Estado de las medidas de seguridad aplicadas en otro Estado, por ser por lo menos equivalentes a sus propias medidas en términos de resultados en la seguridad. Tal aprobación puede aplicarse a una, varias, o todas las medidas de seguridad.

RESPONSABILIDAD Y RENDICIÓN DE CUENTAS

Los Estados son legalmente responsables por los vuelos que salen de su territorio y deben considerar si su marco jurídico nacional permite tales arreglos.

Los Estados deben considerar su responsabilidad jurídica con respecto a sus obligaciones internacionales y en virtud de su legislación nacional.

CONFIDENCIALIDAD

Toda información que se intercambie y comparta entre Estados en el proceso y arreglo de reconocimiento debe ser debidamente protegida. La información debe tratarse y protegerse con arreglo a condiciones mutuamente convenidas, y no se compartirá con terceras partes sin el consentimiento explícito de los Estados involucrados.

Los Estados únicamente otorgarán acceso a la información confidencial a aquellas personas cuyas funciones oficiales requieran dicho acceso y a quienes, de ser necesario, se haya otorgado la habilitación de seguridad requerida.

PROCESO DE DETERMINACIÓN INICIAL

La responsabilidad de determinar, verificar, validar y reconocer la equivalencia de las medidas de seguridad corresponde a los Estados concernidos, los que pueden guiarse por las recomendaciones de los explotadores de aeropuertos y aeronaves al seleccionar las medidas a considerar. Al avanzar en la búsqueda de medidas para posibles arreglos de control único, los Estados pueden analizar datos de cumplimiento y otras informaciones afines, incluidos los resultados de las actividades de vigilancia que desarrollen en aeropuertos extranjeros, como parte de su evaluación del riesgo.

Cuando un Estado se dispone a considerar la posibilidad de iniciar el reconocimiento de equivalencias, sus relaciones bilaterales con otros Estados asumen una importancia crítica en la selección de la(s) ruta(s) y aeropuerto(s) idóneo(s). La industria de la aviación, con su conocimiento de información y datos operacionales relacionados con la aplicación de medidas de seguridad en todo el mundo, también puede ayudar a individualizar aeropuertos y/o Estados que reúnan las condiciones para el reconocimiento de equivalencias.

Muchos explotadores aeroportuarios tienen relaciones con aeropuertos extranjeros, en particular los que se les asemejan en tamaño y modelo comercial. Las relaciones abarcan la colaboración en el área de la seguridad, el intercambio de mejores prácticas, la realización de visitas y la asistencia. Por su parte, los explotadores de aeronaves comprenden bien los dispositivos de seguridad en vigor en los aeropuertos de ultramar con los que operan, y disponen de información y datos operacionales que pueden ser de valor para los Estados. Toda esta información puede resultar útil para los Estados en busca de candidatos para concertar arreglos de control único de seguridad.



Gracias a las redes que integran y sus iniciativas de creación de capacidad con otros aeropuertos (p. ej., los programas de Excelencia Aeroportuaria, mejor conocidos como APEX), los explotadores aeroportuarios pueden tener la capacidad de enviar especialistas con la capacitación necesaria para evaluar las medidas de seguridad desplegadas en aeropuertos extranjeros y compartir luego estas evaluaciones con las autoridades correspondientes. A su vez, los explotadores de aeronaves, a través de sus redes de aeropuertos focales y tributarios, también pueden suministrar a los Estados la información que obtienen de sus programas de auditoría y evaluaciones de las operaciones extranjeras.

En caso de optar por hacer uso de la información o de los informes especializados de la industria para estos fines, el Estado debería considerar la necesidad de firmar un convenio o memorando de acuerdo que garantice la confidencialidad de la información. Como se indica anteriormente, el Estado puede guiarse por la información y los informes especializados de la industria al decidir posibles arreglos de control único de seguridad, pero esto no lo releva de la responsabilidad de verificar y validar esa información y la forma en que funcionan las medidas en la práctica para determinar la equivalencia de las medidas de seguridad.

PROCESO DE RECONOCIMIENTO DE LA EQUIVALENCIA

PRINCIPIOS

Tal como se describe a continuación y se indica en la figura 1, el proceso para el reconocimiento de la equivalencia debería distinguirse del resultado del proceso, es decir, el reconocimiento mismo. El proceso de verificación debe incluir a todos los Estados involucrados, aun cuando la decisión de reconocer la equivalencia corresponda a un solo Estado (reconocimiento unilateral) o sea recíproca (reconocimiento bilateral/multilateral). El proceso de reconocimiento de la equivalencia es de competencia estatal.



Figura 1. Proceso de reconocimiento de la equivalencia

PROCESO: VERIFICACIÓN DE LA EQUIVALENCIA

El objetivo del proceso de verificación es determinar si las medidas de seguridad de un Estado obtienen resultados que son por lo menos equivalentes a los de otro Estado. La figura 2 ilustra un arreglo de reconocimiento de la equivalencia entre el Estado X (o aeropuerto A) y el Estado Y (o aeropuerto B).

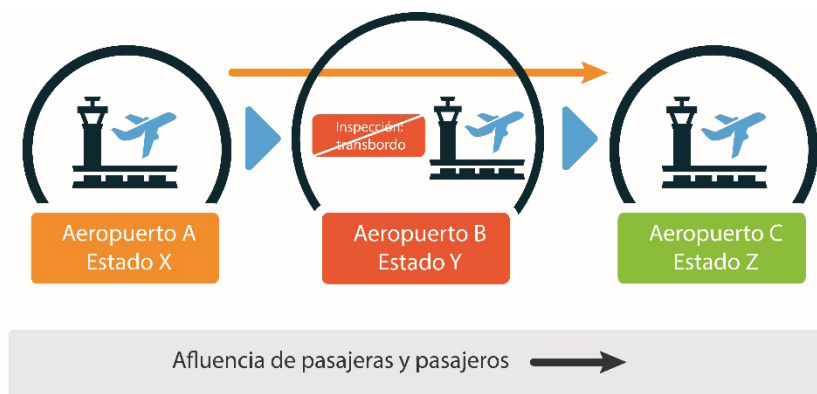


Figura 2. Arreglo de reconocimiento de la equivalencia

Nota.— A menos que se indique otra cosa, todas las referencias al Estado X (o aeropuerto A), al Estado Y (o aeropuerto B) y al Estado Z (o aeropuerto C) se basan en la nomenclatura ilustrada en la figura 2. La nomenclatura de la ilustración, incluidos los colores, se reproduce en las figuras 2, 3 y 4. Las referencias al Estado W (o aeropuerto D) se basan en la figura 4.

Es fundamental obtener la colaboración de todos los Estados involucrados en el proceso, aun cuando el objetivo sea el reconocimiento unilateral por parte del Estado Y de las medidas de seguridad del Estado X, sin reciprocidad. Esta colaboración ha de formalizarse, por ejemplo, con un intercambio de notas entre el Estado X y el Estado Y.

El proceso de verificación se basa en la premisa de que los Estados en cuestión como mínimo cumplen las normas del Anexo 17. El proceso debe documentarse e incluir un estudio de la documentación pertinente, así como una evaluación *in situ* de los procedimientos de seguridad aplicables en el Estado X realizada por el Estado Y.

El estudio debería incluir una evaluación realizada por el Estado Y de elementos tomados de los documentos proporcionados por el Estado X, tales como:



- a) informes de auditoría USAP de la OACI;
- b) programa nacional de seguridad de la aviación civil (NCASP), programa nacional de control de calidad (NQCP), programas de seguridad aeroportuaria y otros programas de seguridad de pertinentes de los explotadores (p. ej., programas de seguridad de los explotadores de aeronaves, AOSP);
- c) el tipo y alcance de la vigilancia realizada por la autoridad competente;
- d) intercambio de información sobre el contexto de amenazas y riesgos;
- e) intercambio de información sobre arreglos de reconocimiento con otros Estados;
- f) reglamentación, prácticas y procedimientos que fundamentan todos los controles de seguridad de la aviación;
- g) equipo de seguridad instalado en los aeropuertos, uso del equipo y procedimientos para su calibración y mantenimiento, cuando corresponda;
- h) contratación de personal de seguridad, verificación de antecedentes, procedimientos de capacitación y certificación;
- i) medidas de verificación de la actuación en un aeropuerto determinado;
- j) herramientas, medidas y procedimientos para mantener la seguridad; y
- k) información disponible sobre los controles de seguridad obtenida a través de actividades nacionales de control de calidad (p. ej., auditorías, encuestas, inspecciones y pruebas). La información obtenida debería incluir la frecuencia, constataciones y otros detalles pertinentes de las actividades de control de calidad realizadas por el Estado X, así como las entidades encargadas de esas actividades.

Cuando el Estado X tiene arreglos de reconocimiento con otros Estados, el Estado Y debe tenerlos en cuenta al determinar si puede reconocer la equivalencia del sistema de seguridad del Estado X. Esto podría hacerse examinando los procesos de verificación utilizados por el Estado X.

Asimismo, el Estado Z y cualquier otro Estado que acepte tráfico del Estado Y debería ser informado de la existencia de arreglos establecidos en el Estado Y, así como de todo cambio pertinente que se haya hecho en esos arreglos.

Además del estudio de los documentos, la verificación debe incluir evaluaciones *in situ* del sistema de seguridad. En estas evaluaciones deben examinarse todos los factores pertinentes de las operaciones aeroportuarias y de las líneas aéreas.

Tanto el estudio de los documentos como la evaluación *in situ* pueden centrarse en áreas específicas que el Estado Y quiera reconocer. Por ejemplo, el Estado Y puede limitar el reconocimiento a aeropuertos específicos, o a componentes individuales en el Estado X, tales como la inspección del equipaje de bodega.



DECISIÓN: VALIDACIÓN

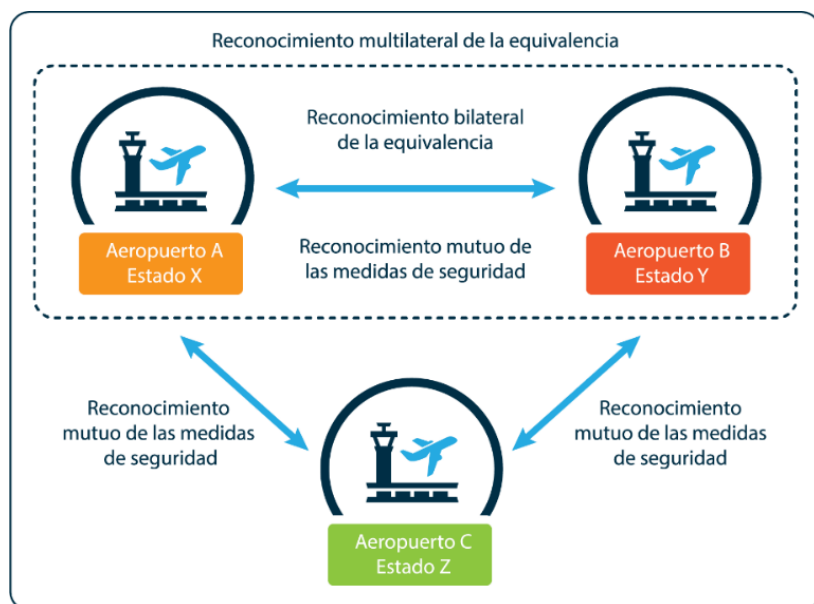
Basándose en el proceso de verificación, el Estado Y debe determinar formalmente si las medidas de seguridad en el Estado X tienen un resultado de seguridad equivalente al de su propio sistema de seguridad. El Estado Y debe tomar la decisión de validar o no validar la equivalencia de las medidas de seguridad y documentar esta decisión.

RESULTADO: RECONOCIMIENTO DE LA EQUIVALENCIA

La decisión de reconocer la equivalencia puede ser multilateral, bilateral o unilateral (véase la figura 3):

- a) *Reconocimiento multilateral*. Más de dos Estados pueden decidir concertar un arreglo multilateral de reconocimiento de la equivalencia, según el cual todos los Estados reconocen mutuamente la equivalencia de las medidas de seguridad respectivas. En un arreglo formal, tal como un memorando de acuerdo, un intercambio de cartas o un acuerdo de reconocimiento, deben estipularse todos los requisitos y responsabilidades inherentes a la implementación del arreglo de reconocimiento. Alternativamente, los Estados pueden considerar la concertación de un arreglo multilateral por medio de acuerdos de servicios aéreos.
- b) *Reconocimiento bilateral* (el Estado X reconoce al Estado Y y el Estado Y reconoce al Estado X). Dos Estados pueden decidir establecer un arreglo bilateral de reconocimiento de la equivalencia reconociendo mutuamente la equivalencia de sus medidas de seguridad. En un arreglo formal, tal como un memorando de acuerdo, un intercambio de cartas o un acuerdo de reconocimiento, deben estipularse todos los requisitos y responsabilidades inherentes a la implementación del arreglo de reconocimiento.

- c) *Reconocimiento unilateral* (p. ej., cuando el Estado Y reconoce al Estado X, pero el Estado X no reconoce al Estado Y). Cuando las condiciones del medio operacional local o de restricciones legales nacionales no son propicias para la implementación de un arreglo formal, un Estado puede establecer un arreglo unilateral de reconocimiento de la equivalencia con otro Estado (el Estado Y reconoce unilateralmente la equivalencia de las medidas de seguridad del Estado X, pero el Estado X no tiene que reciprocarse el reconocimiento). Aunque bajo un arreglo unilateral formal el Estado X no tiene que reconocer la equivalencia de las medidas de seguridad del Estado Y, deberían definirse y asignarse claramente las responsabilidades y arreglos de vigilancia de cada Estado, así como las disposiciones para el intercambio de información.



La figura 3 ilustra el reconocimiento multilateral y bilateral de la equivalencia. Todo arreglo de reconocimiento de equivalencia debería notificarse a los Estados y partes de la industria afectados. En el apéndice figura un modelo de acuerdo formal de equivalencia de las medidas de seguridad de la aviación.

Figura 3. Reconocimiento multilateral y bilateral de la equivalencia de las medidas de seguridad

VERIFICACIÓN CONTINUA

Una vez establecido un arreglo de reconocimiento, el Estado Y debe realizar evaluaciones *in situ* periódicas de los procedimientos de seguridad aplicables e implementados por el Estado X como medio para revalidar el arreglo. La frecuencia con que se realizarán las evaluaciones debe quedar documentada en el arreglo, teniendo en cuenta la solidez del programa de vigilancia de la seguridad de la aviación del Estado X.

NOTIFICACIÓN DE CAMBIOS QUE AFECTEN EL RECONOCIMIENTO DE LA EQUIVALENCIA

Todo cambio que pueda afectar la validez de un arreglo de reconocimiento de la equivalencia, por ejemplo, cambios en las condiciones operacionales o en el contexto de amenazas y riesgos, debe comunicarse lo antes posible a los Estados interesados.

Deberían existir mecanismos de intercambio de información entre autoridades competentes, aeropuertos y líneas aéreas para facilitar y agilizar los cambios en las condiciones operacionales.

Todo cambio importante previsto en los programas, reglamentación, procedimientos o legislación nacional en materia de seguridad, ya sea a raíz de cambios en el contexto de riesgo o de consideraciones locales, debe comunicarse lo antes posible a los Estados interesados.

Cuando durante las actividades de vigilancia realizadas por el Estado X se observa un incumplimiento no resuelto que afecta los resultados de seguridad, o cuando hay dudas fundadas respecto al cumplimiento en el Estado X, esto debe comunicarse lo antes posible al Estado Y.

Basándose en la información recibida, los Estados deben reevaluar si el reconocimiento sigue siendo válido. El Estado Y se reservará el derecho de suspender o rescindir un arreglo de reconocimiento de la equivalencia si las circunstancias le llevan a considerar que las medidas de seguridad aplicadas en el Estado X (o aeropuerto A) ya no tienen resultados equivalentes.

Cuando los Estados han concertado un arreglo de reconocimiento de la equivalencia, ya sea multilateral, bilateral o unilateral, cualquier arreglo de reconocimiento de equivalencia nuevo o existente debe notificarse a todos los Estados afectados. Asimismo, los Estados se reservarán el derecho de suspender o rescindir sus arreglos si consideran que el nuevo arreglo de reconocimiento de la equivalencia acordado por un Estado con el que también tienen un arreglo puede afectar o afectará los arreglos existentes.

APLICACIÓN DE LOS ARREGLOS DE RECONOCIMIENTO DE LA EQUIVALENCIA

El reconocimiento de las medidas de seguridad entre Estados puede tener diversas aplicaciones, de las cuales la más conocida es el control único de seguridad, por el cual las pasajeras y los pasajeros de transbordo y su equipaje de mano y/o de bodega están exentos de inspección de seguridad en un aeropuerto de conexión (aeropuerto B) si ya han pasado por una inspección de un nivel equivalente en su aeropuerto de origen (aeropuerto A). Según su propia evaluación del riesgo, los explotadores de aeronaves y aeropuertos pueden optar por no conceder exenciones de los controles de seguridad como resultado del arreglo.

CONTROL ÚNICO DE SEGURIDAD

El control único de seguridad permite que pasajeras y pasajeros de transbordo y su equipaje de mano y/o de bodega estén exentos de pasar por inspección de seguridad si ya han sido inspeccionados adecuadamente en el punto de origen.

El control único de seguridad puede ser total (exención de segunda inspección de pasajeras/os, su equipaje de mano y su equipaje de bodega), o parcial (p. ej., exención únicamente del equipaje de bodega). Un arreglo de control único de seguridad puede incluir todas las operaciones entre dos Estados o limitarse a una terminal o aeropuerto específico, a varios aeropuertos o a todos los aeropuertos de un Estado.

BENEFICIOS Y REQUISITOS DEL CONTROL ÚNICO DE SEGURIDAD

El control único de seguridad puede no ser apropiado para todos los Estados y todos los aeropuertos de un Estado. Se recomienda realizar un análisis de riesgo/costo/beneficio en cada aeropuerto, con todas las partes interesadas para evaluar la pertinencia de implementar un control único de seguridad.

BENEFICIOS podrían incluir:	REQUISITOS que debe tener en cuenta el Estado Y:
• mayor cooperación entre Estados;	• modificaciones en la infraestructura aeroportuaria para proteger de interferencia no autorizada al público viajero en la zona de transbordo o para procesar separadamente el equipaje de bodega;
• mayor sostenibilidad de la seguridad de la aviación, lo cual puede facilitar la reasignación de recursos;	• recursos adicionales para que la autoridad competente establezca y mantenga los arreglos, incluyendo las evaluaciones <i>in situ</i>;
• un proceso de transbordo más sencillo para el público viajero, con conexiones más cortas, menos conexiones perdidas y menos equipaje que no llega al destino (“equipaje urgente”);	• vigilar los cambios en el contexto de amenazas y riesgos, y estar preparados para tomar medidas apropiadas en respuesta a esos cambios, como restablecer temporal o permanentemente la inspección de transbordo; y
• ventajas operacionales y de eficiencia para los aeropuertos y líneas aéreas, incluyendo menos demoras; y	• identificar las consideraciones de responsabilidad civil que puedan impedir la concertación de un arreglo.
• mayor satisfacción del público usuario al tener una mejor experiencia de viaje.	

INFRAESTRUCTURA PARA UN CONTROL ÚNICO DE SEGURIDAD

Los arreglos para un control único de seguridad deben incluir aspectos relacionados con la infraestructura y ofrecer protección de interferencias no autorizadas a pasajeras y pasajeros de transbordo y su equipaje de mano. La principal premisa del control único de seguridad es que tanto las personas que viajan como sus efectos personales contemplados en el arreglo no se mezclen con personas pasajeras que no han pasado por una inspección equivalente.

Los Estados deberían considerar también el impacto del control único de seguridad en las autoridades aduaneras y otras agencias de control fronterizo.

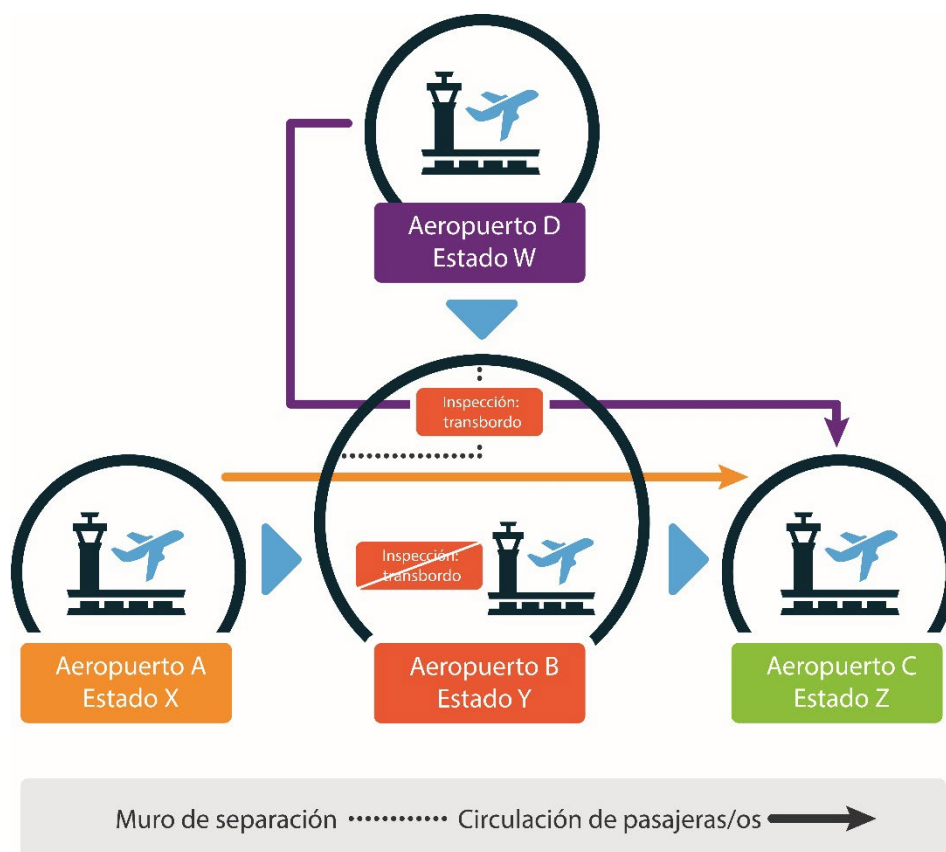


Figura 4. Separación de pasajeras/os en el control único de seguridad

En los aeropuertos de transbordo en donde se ha establecido un control único de seguridad, pasajeras y pasajeros en conexión que no están cubiertos por el arreglo deberán pasar por la inspección antes de que puedan mezclarse con las pasajeras y los pasajeros cubiertos por el arreglo. Quienes provienen del aeropuerto A se separarán de quienes provienen del aeropuerto D hasta que hayan pasado por la inspección de seguridad. Esta situación se describe en la figura 4, en la que el Estado X y el Estado Y tienen un arreglo de control único de seguridad para los aeropuertos A y B, pero no han concertado arreglos con el Estado W para el aeropuerto D. Quienes provienen del aeropuerto D no se mezclarán con pasajeras y pasajeros de transbordo provenientes del aeropuerto A sin antes pasar por la inspección de seguridad en el aeropuerto B. Se establecerán barreras físicas o procedimientos alternativos que actúen de barrera para lograr la segregación. En el caso de la segregación por procedimiento, se realizará una inspección de la zona de llegada antes de permitir el acceso a esa misma zona de las personas cubiertas por arreglos de control único de seguridad.

Deben prepararse planes de contingencia para hacer frente a cualquier cambio que se produzca en el contexto de amenazas y riesgos, o a otros cambios importantes que afecten la validez del control único de seguridad. El Estado Y (o aeropuerto B) debe mantener en todo momento mecanismos para la reinspección de todos los pasajeros y pasajeras, equipaje de mano o equipaje de bodega procedentes del Estado X (o aeropuerto A).

En los arreglos de control único de seguridad deben también tenerse en cuenta otros arreglos de control único; por ejemplo, en el caso de pasajeras y pasajeros, equipaje de mano y/o equipaje de bodega de transbordo que llegan al aeropuerto B provenientes del aeropuerto A y que puedan haber hecho ya transbordo en el aeropuerto A provenientes de otros aeropuertos. Como parte de los procesos permanentes de validación y verificación, el Estado del aeropuerto A deberá ser capaz de demostrar que estas personas, equipaje de mano y equipaje de bodega se han sometido a controles de seguridad eficaces con resultados de seguridad equivalentes en el aeropuerto A o en el aeropuerto de origen anterior al aeropuerto A.

APÉNDICE

MODELO DE MEMORANDO DE ACUERDO (MoU) PARA EL RECONOCIMIENTO MUTUO DE MEDIDAS DE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN PARA EL CONTROL ÚNICO DE SEGURIDAD U OTROS ARREGLOS ENTRE (...) Y (...)

Nota.— El texto que se presenta en este modelo de MoU es solo un ejemplo. La redacción final puede ser diferente según las necesidades, requisitos y reglamentos de los Estados en cuestión. En todos los casos, antes de elaborar y finalizar dichos MoU, debería consultarse a las autoridades jurídicas de los Estados para determinar si el Estado estaría estableciendo un acuerdo jurídicamente vinculante o un arreglo no vinculante.

PREÁMBULO

[Enumérense las Partes o los Participantes que intervienen en el presente arreglo, incluyendo las respectivas autoridades competentes o aeropuertos interesados.]

Considerando la importancia de las disposiciones del Anexo 17 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional, en particular las Normas [enumérense las disposiciones pertinentes], y de [enumérense otras disposiciones, según corresponda];

Afirmando la obligación recíproca de las Partes involucradas/los Participantes involucrados en el presente arreglo de proteger la seguridad de la aviación civil contra actos de interferencia ilícita;

[enumérense otras obligaciones, según corresponda]

Las Partes/los Participantes han aceptado lo siguiente: establecer normas mutuamente aceptadas de controles y procedimientos de seguridad, por las cuales [Estados], pueden [en un aeropuerto determinado, según corresponda] eximir de nuevas inspecciones a pasajeros y pasajeras, equipaje de mano o equipaje de bodega [y carga, según corresponda], en tránsito procedentes de [Estados o aeropuertos] que se dirigen a [Estados o aeropuertos], así como los vuelos de regreso por las mismas rutas

DEFINICIONES

[Esta sección debería incluir palabras o términos empleados en este MoU, incluidos sus adjuntos, que constituyen una parte integral del presente MoU.]

ALCANCE

[En esta sección deberían establecerse los parámetros del arreglo, por ejemplo las pasajeras y pasajeros, equipaje de mano y/o equipaje de bodega y aeropuertos y rutas que deberían incluirse en una lista como parte de este documento].

Ejemplo:

{

En el presente MoU se establecen los términos y condiciones, que se presentan con más detalle en el procedimiento operacional normalizado que aparece en el adjunto a este MoU, con arreglo al cual las Partes/los Participantes reconocen mutuamente los controles de seguridad de la otra aplicables a pasajeros y pasajeras, equipaje de mano y de bodega *[y carga, según corresponda]*.

El reconocimiento mutuo y la aceptación por las Partes/los Participantes de los controles de seguridad en *[Estados o aeropuertos]* puede conducir a la implantación de un arreglo de seguridad de control único ("OSS") con respecto a pasajeros y pasajeras, equipaje de mano y de bodega *[y carga, según corresponda]* en tránsito en *[Estados o aeropuertos]*.

Todos los pasajeros y pasajeras, equipaje de mano o equipaje de bodega *[y carga, según corresponda]* en rutas abarcadas por el presente arreglo se someterán a inspección completa y controles de seguridad en *[Estados o aeropuertos]*.

}

ARREGLO DE CONTROL ÚNICO DE SEGURIDAD

[En esta sección debería describirse el arreglo OSS y sus resultados operacionales inherentes entre las Partes/los Participantes.]

Ejemplo:

{

Sujeto a examen continuo, *[nombre de las autoridades competentes involucradas en el arreglo OSS]*, podrán, en *[Estados o aeropuertos]*, eximir de nuevas inspecciones, a los pasajeros y pasajeras, equipaje de mano o de bodega *[y carga, según corresponda]* en tránsito que viajan entre *[Estados o aeropuertos]*, a través de *[Estados o aeropuertos]* o en vuelos de regreso por las mismas rutas.

Los arreglos de inspección relativos a las rutas abarcadas en este MoU pueden restablecerse en *[Estados o aeropuertos]* cuando:

- a) haya tenido lugar un acto de interferencia ilícita que afecta las rutas o los vuelos;

-
- b) los pasajeros y pasajeras, equipaje de mano o de bodega [*y carga, según corresponda*] en tránsito no se han inspeccionado completamente en su punto de origen; o
 - c) se ha recibido información pertinente a una amenaza específica relacionada con las rutas o vuelos en cuestión.

Cuando se restablezcan arreglos de inspección, las [*nombres de las autoridades competentes involucradas en el arreglo OSS*] comunicarán de ello por escrito a las otras Partes/los otros Participantes tan pronto como sea posible.

}

CONFIDENCIALIDAD Y NO DIVULGACIÓN

[Esta sección debería referirse a la confidencialidad y protección de documentos, información y otros datos que se reciban, se proporcionen o se intercambien entre los Estados, incluyendo los informes de las evaluaciones in situ. Debería incluir también disposiciones que permitan que el arreglo y el proceso de verificación utilizado para obtener el reconocimiento se comuniquen a los Estados y partes de la industria afectados.]

Ejemplo:

{

Las Partes/los Participantes observarán la confidencialidad de todos los documentos, información y otros datos recibidos o suministrados por otra Parte/otro Participante con arreglo al presente MoU y sus adjuntos, no obstante la terminación o suspensión de este MoU.

Las Partes/los Participantes firmarán un acuerdo de no divulgación en el formulario que se adjunta al presente documento (véase el adjunto), cuando intercambien información delicada con arreglo al presente MoU y sus adjuntos.

Las Partes/los Participantes harán que sus empleados, servidores o agentes observen las obligaciones de confidencialidad estipuladas en el presente MoU y sus adjuntos, y estén igualmente vinculados por dichas obligaciones.

}

BASES PARA EL RECONOCIMIENTO MUTUO DE MEDIDAS DE SEGURIDAD

Disposiciones generales

[En esta sección debería establecerse la autoridad jurídica de los Estados para concertar el presente arreglo, incluyendo sus obligaciones con respecto a las disposiciones sobre seguridad de la aviación establecidas por la Organización de Aviación Civil Internacional, y Anexos al Convenio sobre Aviación Civil Internacional designados, en particular del Anexo 17, y otros instrumentos jurídicos que les sean aplicables.]

Ejemplo:

{

De conformidad con sus derechos y obligaciones en el marco del derecho internacional, las Partes/los Participantes afirman su obligación mutua de proteger la seguridad de la aviación civil contra actos de interferencia ilícita.

Las Partes/los Participantes afirman que actuarán de conformidad con las disposiciones sobre seguridad de la aviación establecidas por la Organización de Aviación Civil Internacional, y Anexos al Convenio sobre Aviación Civil Internacional designados, en particular el Anexo 17, en la medida en que estas disposiciones sean aplicables a las Partes/los Participantes.

Las Partes/los Participantes exigirán que los [*Estados, explotadores de aeronaves o aeropuertos*] actúen de conformidad con dichas disposiciones sobre seguridad de la aviación. En consecuencia, cada Parte/Participante notificará a las otras Partes/los otros Participantes, a petición de estas/estos, toda diferencia que exista entre sus reglamentos y prácticas y las normas de seguridad de la aviación que tengan pertinencia para los explotadores de líneas aéreas de las otras Partes/los otros Participantes.

}

PROCESOS DE VERIFICACIÓN Y VALIDACIÓN

[En esta sección se deberían mencionar los documentos examinados (como los documentos enumerados en el capítulo 11) y la información intercambiada como parte del proceso de verificación y validación, y confirmar que los Estados y aeropuertos involucrados han verificado los procedimientos implantados por cada uno, sobre la base de las evaluaciones in situ de los controles de seguridad aplicados.]

Ejemplo:

{

Las Partes/los Participantes reconocen haber intercambiado todos los reglamentos y procedimientos escritos pertinentes para garantizar la comprensión mutua de los controles de seguridad vigentes, en particular con respecto a la inspección de pasajeros y pasajeras, equipaje de mano o equipaje de bodega. Esto comprende, entre otras cosas, el suministro de información relativa a:

- a) legislación, reglamentos, prácticas y procedimientos que fundamentan todos los controles de seguridad aeroportuaria pertinentes;
- b) equipo de inspección pertinente empleado en [*Estados o aeropuertos*], uso operacional del equipo de inspección y procedimientos para la calibración y mantenimiento de dicho equipo, cuando corresponda;
- c) contratación de personal de seguridad, verificación de antecedentes, procedimientos de instrucción y certificación;

-
- d) medidas de seguimiento y control del desempeño y la calidad pertinentes en [*Estados o aeropuertos*];
 - e) mecanismos, medidas y procedimientos para mantener la seguridad de los pasajeros y pasajeras, equipaje de mano o equipaje de bodega después de la inspección en [*Estados o aeropuertos*];
 - f) mecanismos, medidas y procedimientos para mantener la seguridad de los pasajeros y pasajeras, equipaje de mano o equipaje de bodega durante el tránsito en [*Estados o aeropuertos*];
 - g) constataciones de casos de incumplimiento significativo importante (incluyendo los planes de medidas correctivas implantados para tratar estos incumplimientos establecidos) que hayan tenido lugar en los dos últimos años en sectores en que órganos de auditoría nacionales o internacionales de cualquier Parte/Participante hayan determinado que ponían en peligro la seguridad de los pasajeros y pasajeras, equipaje de mano o equipaje de bodega y que podrían afectar el establecimiento de un arreglo en [*Estados o aeropuertos*];
 - h) arreglos pertinentes de vigilancia o supervisión de las autoridades competentes de cada Parte/Participante; y
 - i) información pertinente sobre cualesquiera arreglos de control único de seguridad o de reconocimiento mutuo vigentes concertados entre una Parte/un Participante y otro Estado.

Las Partes/los Participantes reconocen que han intercambiado información sobre controles de calidad pertinentes emanada de los Programas nacionales de control de calidad o todos los documentos equivalentes vigentes, cuando se disponía de los mismos. Esta información puede comprender, entre otras cosas:

- a) el número de estudios, inspecciones y pruebas en los que se basa el control de calidad;
- b) entidades involucradas en tales estudios, inspecciones y pruebas; y
- c) detalles sobre cómo se llevan a cabo los estudios, inspecciones y pruebas.

Las Partes/los Participantes reconocen que han intercambiado información sobre el contexto de amenazas y riesgos de cada cual, incluyendo cualesquiera amenazas identificadas a [*enumérense Estados, aeropuertos o rutas o vuelos*].

Las Partes/los Participantes reconocen que han verificado los procedimientos aplicados por cada Parte/Participante, basándose en evaluaciones in situ o ejercicios de validación de simulación de las medidas y controles de seguridad aplicados a pasajeros y pasajeras, equipaje de mano o equipaje de bodega [*y carga, según corresponda*].

La metodología y los resultados de cualesquiera evaluaciones in situ o validaciones de simulación de las medidas y controles de seguridad de otra Parte/otro Participante se compartirán entre la Parte/el Participante que haya realizado la validación y las Partes/los Participantes cuyos arreglos se han validado. Dicha información no será compartida con ninguna otra tercera parte sin el consentimiento explícito de las Partes/los Participantes.

En el adjunto al presente MoU pueden enumerarse las medidas y controles de seguridad vigentes con arreglo a los intercambios de información mencionados en la presente sección.

}

REVISIÓN CONTINUA

[Esta sección debería referirse a los mecanismos establecidos para que los Estados se comuniquen entre sí y comuniquen a otros Estados y partes de la industria afectados los cambios significativos que afecten la aplicación del reconocimiento de la equivalencia. Debería incluir también disposiciones sobre reevaluaciones continuas in situ a intervalos regulares especificando la frecuencia de tales reevaluaciones.]

Ejemplo:

{

A partir de la entrada en vigor del presente MoU, las Partes/los Participantes:

- a) se notificarán mutuamente cualesquiera cambios importantes en los programas, reglamentos y procedimientos escritos pertinentes a la aplicación continua del presente MoU;
- b) se notificarán mutuamente, con una frecuencia convenida de común acuerdo, todo cambio importante en las medidas de control de calidad mencionadas en el presente MoU;
- c) facilitarán la verificación mutua de los procedimientos aplicados, según lo convenido de común acuerdo, sobre la base de las evaluaciones in situ o ejercicios de validación de simulación, de los controles de seguridad aplicados a pasajeros y pasajeras, equipaje de mano o equipaje de bodega *[y carga, según corresponda]*;
- d) considerarán favorablemente las peticiones de las Partes/los Participantes de participar, con carácter de observadores, en las inspecciones de seguridad emprendidas por las otras Partes/los otros Participantes;
- e) obtendrán consentimiento mutuo por escrito antes de permitir que *[explotadores de aeronaves]* realicen vuelos además de los abarcados por el presente MoU;
- f) se notificarán mutuamente con carácter inmediato toda información importante (en particular relativa a los controles de seguridad) y amenazas, que puedan afectar las rutas abarcadas en el presente MoU;
- g) se notificarán mutuamente todo nuevo arreglo, o intención de concertar un arreglo, con otros Estados, como un OSS o arreglo de reconocimiento mutuo o cambios a los arreglos o acuerdos existentes que puedan afectar las rutas abarcadas en el presente MoU; y
- h) se notificarán mutuamente con carácter inmediato todo incumplimiento, incidente o factor importante identificado que pueda afectar las medidas de seguridad aplicadas al equipaje de bodega *[y carga, según corresponda]* transportado en las rutas abarcadas en el presente MoU.

}

NOTIFICACIÓN E INVESTIGACIÓN DE INCIDENTES

[En esta sección deberían estipularse los derechos de los Estados en la realización de investigaciones cuando se considere necesario]

Ejemplo:

{

En el caso de ocurrir un acto de interferencia ilícita o una falla importante en el control de seguridad que afecten las rutas abarcadas en este MoU, [*nombre de las autoridades competentes involucradas*], en su condición de Estado de matrícula de los vuelos en cuestión, iniciará una investigación. Las otras Partes/los otros Participantes pueden estar también incluida(o)s en el proceso de investigación y facilitar el mismo.

Nada en este párrafo impide que una Parte/un Participante, distinta(o) de la (del) que inicia la investigación, emprenda su propia investigación.

Una vez concluida la investigación, se comunicarán a todas las Partes/todos los Participantes los resultados de la misma. Si es necesario, cada Parte/Participante tomará medidas correctivas o de *catering* apropiadas para rectificar la causa de dicho acto de interferencia ilícita o falla del control de seguridad, con arreglo a las obligaciones jurídicas internacionales aplicables. Cada Parte/Participante también comunicará a las demás Partes/los demás Participantes los resultados de las medidas correctivas aplicadas.

}

CONSULTAS

[En esta sección deberían incluirse disposiciones para que los Estados se consulten entre sí en caso de que surjan desacuerdos con respecto al arreglo o se requieran enmiendas.]

Ejemplo:

{

Toda controversia o diferencia que surja de la interpretación o la implantación o la aplicación de las disposiciones del presente MoU podrá solucionarse de forma amistosa mediante consultas entre las Partes/los Participantes. Dichas consultas se iniciarán dentro de un plazo convenido mutuamente a partir de la recepción de la solicitud de realizar las mismas.

Si no se alcanza un acuerdo satisfactorio dentro del plazo mutuamente convenido a partir del inicio de las consultas, ello constituirá motivo para que la Parte/el Participante que solicitó las consultas adopte medidas para retener, revocar, suspender o imponer condiciones apropiadas a las autorizaciones de las rutas seleccionadas.

}

SUSPENSIÓN Y TERMINACIÓN

Suspensión temporal unilateral

[Esta sección debería referirse al derecho de cada Estado de suspender temporalmente el arreglo, parcial o totalmente, debido, por ejemplo, a dudas fundadas sobre el incumplimiento o no ejecución por la otra Parte/el otro Participante, a razones de seguridad nacional, interés nacional, orden público o salud pública, o a la conclusión de consultas infructuosas.]

Ejemplo:

{

Una Parte/un Participante puede suspender temporalmente en forma unilateral la aplicación del presente MoU, total o parcialmente, invocando motivos de emergencia, seguridad nacional, interés nacional, orden público o salud pública. Antes de suspender el presente MoU, la Parte/el Participante notificará por escrito a las demás Partes/los demás Participantes los motivos de la suspensión, a menos que la urgencia de la situación no permita realizar dicha notificación.

La Parte/el Participante consultará a las demás Partes/los demás Participantes antes de suspender unilateralmente la aplicación del presente MoU, a menos que la urgencia de la situación no permita realizar dichas consultas.

Una Parte/un Participante que suspenda el presente MoU puede levantar la suspensión dentro de un plazo razonable después de que cese el motivo de dicha suspensión. La Parte/el Participante comunicará por escrito a las demás Partes/los demás Participantes el levantamiento de su suspensión del presente MoU.

Cuando una emergencia lo justifique, o para prevenir ulteriores incumplimientos de las disposiciones del presente MoU, la Parte/el Participante que considere que la otra Parte/el otro Participante se ha apartado de las disposiciones de esta sección puede, en cualquier momento, adoptar medidas provisionales apropiadas. Las Partes/los Participantes harán todo lo posible por notificar inmediatamente a las demás Partes/los demás Participantes en este arreglo la adopción de tal medida.

}

Terminación unilateral

[En esta sección debería establecerse el proceso mediante el cual los Estados pueden dar por terminado el arreglo y la fecha en que surta efecto la terminación.]

Ejemplo:

{

En todo momento, cada Parte/Participante puede dar por terminado el presente MoU mediante aviso por escrito a las demás Partes/los demás Participantes. El presente MoU terminará dentro de un plazo acordado mutuamente a partir de la fecha de recepción de tal aviso por las demás Partes/los demás Participantes, a menos que el aviso de terminación sea retirado por consentimiento mutuo de todas las Partes/todos los Participantes antes de la expiración de este plazo.

Cuando una emergencia lo justifique, o para prevenir ulteriores incumplimientos de las disposiciones del presente MoU, la Parte/el Participante que considere que la otra Parte se ha apartado de las disposiciones de esta sección puede, en cualquier momento, dar por terminado el presente arreglo. Las Partes/los Participantes harán todo lo posible por notificar inmediatamente a las demás Partes/los demás Participantes la adopción de tal medida.

}

ENMIENDAS

[En esta sección debería establecerse el proceso mediante el cual los Estados pueden solicitar por escrito una enmienda de la totalidad o de una parte del arreglo, para que sea acordada por escrito por los Estados involucrados.]

Ejemplo:

{

El presente MoU y sus adjuntos pueden ser enmendados por escrito en cualquier momento mediante el consentimiento mutuo por escrito de las Partes/los Participantes, y toda enmienda constituirá parte integral del presente MoU y sus adjuntos. La enmienda entrará en vigor en la fecha que determinen por escrito las Partes/los Participantes.

}

CONTACTOS

[En esta sección se identificarán los puntos de contacto en cada Estado para la comunicación de cualquier información pertinente.]

ENTRADA EN VIGOR

[En esta sección debería especificarse la fecha de entrada en vigor del arreglo.]

FIRMAS

[Esta sección debería asignarse para las firmas de los funcionarios de los Estados involucrados, que estén autorizados para concertar arreglos de reconocimiento de equivalencia.]

ADJUNTOS AL MODELO DE MEMORANDO DE ACUERDO (MOU)

ADJUNTO A — LISTA DE AEROPUERTOS, EXPLOTADORES DE AERONAVES O RUTAS

(comprende todos los aeropuertos o explotadores de aeronaves reconocidos por las Partes/los Participantes, además de rutas seleccionadas si corresponde)

ADJUNTO B — COMPROMISO DE NO DIVULGACIÓN

Las Partes/los Participantes no divulgarán, no difundirán y no transmitirán de cualquier otra forma documento alguno, o sus contenidos o cualesquiera datos conexos resultantes del intercambio de información entre ellas, a ninguna tercera parte o entidad, sin su consentimiento previo por escrito ni utilizarán dicha documentación, sus contenidos o cualesquiera datos conexos resultantes para fin alguno no contemplado en el presente MoU, excepto lo que fuera estipulado por ley. En caso de que la ley requiera dicha divulgación o uso, la Parte/el Participante que reciba la información notificará de ello por escrito a la Parte/al Participante que proporcione el documento, la información u otros datos.

En caso de violación de la confidencialidad de tales documentos, información u otros datos, total o parcialmente, por los empleados, servidores o agentes de una Parte/un Participante, dicha Parte/dicho Participante adoptará medidas apropiadas contra los empleados, servidores o agentes responsables de dicha violación con arreglo a las leyes del Estado.

ADJUNTO C – MEDIDAS DE SEGURIDAD

(resumen de las medidas de seguridad implantadas por las Partes/los Participantes)

- seguridad aeroportuaria
- requisitos de planificación de aeropuertos
- parte pública, parte aeronáutica, zonas de seguridad restringidas y partes críticas de las zonas de seguridad restringidas
- zonas demarcadas de los aeropuertos
- control de accesos
- inspección de personas que no son pasajeros y pasajeras, conjuntamente con los artículos que transporten
- examen de vehículos
- vigilancia, patrullas y otros controles físicos
- seguridad de las aeronaves
- pasajeros y pasajeras y equipaje de mano
- inspección de pasajeros y pasajeras y equipaje de mano
- protección de pasajeros y pasajeras y equipaje de mano
- pasajeros y pasajeras potencialmente perturbadores
- equipaje de bodega
- inspección del equipaje de bodega
- protección del equipaje de bodega
- cotejo del equipaje con los pasajeros y pasajeras
- carga y correo
- controles de seguridad para carga y correo
- protección de carga y correo
- correo y material del explotador de aeronaves
- provisiones de a bordo
- suministros de aeropuerto
- medidas de seguridad durante el vuelo
- contratación e instrucción del personal
- equipo de seguridad
- vuelos que transportan personas muy muy importantes (VVIP)

— FIN —