

**NOTA DE ESTUDIO****ASAMBLEA — 40º PERÍODO DE SESIONES****COMITÉ EJECUTIVO****Cuestión 12: Seguridad de la aviación — Política****IMPLANTACIÓN DEL CONTROL DE SEGURIDAD ÚNICO
RECONOCIMIENTO DE LA EQUIVALENCIA DE MEDIDAS DE SEGURIDAD**

(Nota presentada por Australia, Reino Unido y Emiratos Árabes Unidos)

RESUMEN

Los arreglos de control de seguridad único incrementan la cooperación y la colaboración entre Estados cuando se implementan con arreglo a los SARPS del Anexo 17. La implantación del control de seguridad único entre Estados con criterios similares produciría ciertos beneficios, p. ej. operaciones más eficientes, menos tiempo de transbordo y mayor satisfacción de los pasajeros.

No obstante, la implantación del control de seguridad único sigue siendo esporádica a nivel mundial. Debería alentarse más a los Estados a que concluyan acuerdos de colaboración y pongan en práctica arreglos para establecer un control de seguridad único a efectos de incrementar la sostenibilidad del sistema de seguridad de la aviación, evitando la duplicación innecesaria de controles de seguridad, cuando se determine que son equivalentes y se correspondan con el texto de orientación del *Manual de seguridad de la aviación* (Doc 8973) de la Organización de Aviación Civil Internacional, enmendado.

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

- a) pedir a los Estados que sigan adoptando los principios de cooperación internacional que se definen en los acuerdos de servicios aéreos y el reconocimiento de la equivalencia de medidas de seguridad; y
- b) apoyen la necesidad de que los Estados concluyan arreglos de colaboración, como acuerdos bilaterales o multilaterales, e implanten sistemas de control de seguridad único con arreglo al lenguaje normativo específico del Anexo 17 y del *Manual de seguridad de la aviación* (Doc 8973) de la OACI a efectos de aumentar la sostenibilidad del sistema de seguridad de la aviación, evitando la duplicación innecesaria de controles de seguridad, cuando coinciden con su evaluación del riesgo.

<i>Objetivos estratégicos:</i>	Esta nota de estudio se relaciona con el Objetivo estratégico <i>Seguridad de la aviación y facilitación</i> .
<i>Repercusiones financieras:</i>	
<i>Referencias:</i>	<i>Informe de la Segunda Conferencia de alto nivel sobre seguridad de la aviación</i> (Doc 10123)

1. INTRODUCCIÓN

1.1 La Segunda Conferencia de alto nivel sobre seguridad de la aviación (HLCAS/2) celebrada el 29-30 de noviembre de 2018 abordó el tema de los arreglos de control de seguridad único. La HLCAS/2 concluyó en que la concertación de arreglos de control de seguridad único entre Estados con criterios similares basándose en el reconocimiento de la equivalencia de las medidas de seguridad puede tener ciertos beneficios, p. ej. operaciones más eficientes, menos tiempo de transbordo y mayor satisfacción de los pasajeros. La Conferencia recomendó que los Estados concluyeran acuerdos de colaboración y pusieran en práctica arreglos para establecer un control de seguridad único y así incrementar la sostenibilidad del sistema de seguridad de la aviación, evitando la duplicación innecesaria de controles de seguridad, cuando ello sea acorde con las orientaciones contenidas en el *Manual de seguridad de la aviación* (Doc 8973) de la OACI, enmendado.

1.2 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.

1.3 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 otros Estados.

2. BENEFICIOS Y RETOS DEL CONTROL DE SEGURIDAD ÚNICO

2.1 No obstante, la implementación del control de seguridad único sigue siendo esporádica a nivel mundial.

2.2 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).

2.3 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.

2.4 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 (incluyendo 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.

2.5 El Memorando de acuerdo trilateral - MoU sobre las medidas de seguridad aplicables al transbordo de equipaje de bodega en rutas entre el Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte, la Comunidad de Australia y los Emiratos Árabes Unidos fue firmado en marzo de 2018 para promover una

mayor cooperación y colaboración en materia de seguridad de la aviación. Reconociendo la continua amenaza planteada por el terrorismo a la aviación civil, el acuerdo permite obtener beneficios de seguridad importantes para los vuelos que operan en rutas que abarcan los tres países, así como el aumento del entendimiento mutuo y el intercambio de información sobre los procedimientos pertinentes de seguridad de la aviación. El acuerdo se basa en nuevos principios con respecto a la cooperación internacional en seguridad de la aviación, elaborados por la OACI, y constituye uno de los primeros acuerdos de ese tipo concertados hasta ahora.

3. **CONCLUSIÓN**

3.1 La implementación 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. Más grupos de Estados con criterios similares 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 arreglos sobre el control de seguridad único, de conformidad con los SARPS del Anexo 17 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.

— FIN —