



NOTA DE ESTUDIO

ASAMBLEA — 41º PERÍODO DE SESIONES

COMITÉ EJECUTIVO

Cuestión 14: Seguridad de la aviación — Política

RECONOCIMIENTO DE EQUIVALENCIA DE MEDIDAS DE SEGURIDAD – CONTROL DE SEGURIDAD ÚNICO (ONE STOP SECURITY- OSS)

(Nota presentada por Colombia, Perú y Chile, y apoyada por Bolivia, Brasil, Ecuador, Panamá y Uruguay)

RESUMEN

Desde 1995 la Organización de la Aviación Civil Internacional (OACI) insta de manera permanente a los Estados para que desarrollen y suscriban instrumentos internacionales de colaboración mutua que permitan la cooperación entre Estados en un compromiso concreto y permanente de intercambio técnico y de reconocimiento de equivalencias de las medidas de Seguridad de la Aviación Civil, que conlleven a una mejor reasignación de recursos, facilitación en la entrega de los servicios de Seguridad de la Aviación Civil de las operaciones aéreas, aumentando la satisfacción de los usuarios del transporte aéreo internacional.

En consideración a lo expuesto anteriormente y a la Conclusión RAAC/16, de la Décimo Sexta Reunión de Autoridades de Aviación Civil de la Región SAM (RAAC/16), llevada a cabo en Lima, Perú, del 6 a 7 de diciembre de 2018, en la cual se motivó a las Autoridades a que continuarán sus esfuerzos para la implementación del reconocimiento de equivalencias, el 6 de diciembre de 2019, durante el I Foro Internacional sobre los nuevos enfoques de la facilitación en el marco de la seguridad de la aviación Civil, realizado en Bogotá, Colombia, se acordó la suscripción de un “Acuerdo marco para la cooperación multinacional en materia de seguridad de la aviación civil (AVSEC) y reconocimiento de la equivalencia de medidas de seguridad de la aviación civil en el proceso de inspección de pasajeros, equipajes de mano, sus pertenencias y los equipajes de bodega entre los estados de la región Sudamérica contratantes del convenio de la aviación civil internacional Colombia, Chile y Perú. Es importante aclarar que el One Stop Security (Control Único de Seguridad) es un acuerdo que a pesar de que se firma entre dos o más estados contratantes va dirigido a aeropuertos internacionales específicos, para este caso, el Aeropuerto Internacional Jorge Chavez de Lima y el Aeropuerto Internacional el Dorado de Bogotá. Por su parte Chile, avanza con voluntad en el análisis jurídico necesario para el debido respaldo reglamentario operacional.

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

- a) promover los beneficios que representa para los Estados el contar con el Control Único de Seguridad (One Stop Security) a nivel regional y apoyar a los Estados en su implementación regional, a fin de acrecentar la sostenibilidad de la seguridad de la aviación, la facilitación y mejora de la experiencia del pasajero mediante la colaboración y la utilización adecuada de los recursos;
- b) revisar las bondades de la implementación del Control Único de Seguridad (One Stop Security) alineado al Plan Global de Seguridad de la Aviación Civil (GASeP), que permita a las regiones hacer más eficiente y sostenible el transporte aéreo, armonizando la seguridad y la facilitación;

¹ Versión en español presentada por Colombia.

<p>c) instar a los Estados que compartan información sobre los resultados de las auditorías USAP-CMA llevadas a cabo por la OACI como medio para la realización de estudios de análisis de riesgo que puedan contribuir para el establecimiento de Memorandos o Acuerdos de Entendimiento de un Control Único de Seguridad (One Stop Security);</p> <p>d) desarrollar material de orientación y brindar asistencia técnica complementaria para la implementación del One Stop Security regional, a fin de acrecentar la sostenibilidad de la seguridad de la aviación, la facilitación y mejorar la experiencia del pasajero mediante la colaboración y la utilización adecuada de los recursos; y</p> <p>e) consultar entre Estados contratantes la necesidad de exigir medidas y procedimientos adicionales a los que se acuerden dentro del Acuerdo Marco para la implementación del Control Único de Seguridad (One Stop Security). De existir dichas exigencias extraordinarias se presentarán en los foros correspondientes, para discusión entre los Estados de la región, y de ser el caso incorporar una enmienda del Anexo y/o en el material de orientación que pueda desarrollar la OACI.</p>	
<i>Objetivos estratégicos:</i>	Esta nota de estudio se relaciona con el objetivo estratégico de Seguridad de la aviación y facilitación.
<i>Repercusiones financieras:</i>	
<i>Referencias:</i>	<p>Anexo 9 — <i>Facilitación</i></p> <p>Anexo 17 — <i>Seguridad de la aviación</i></p> <p><i>Manual de seguridad de la aviación</i> (Doc 8973)</p> <p><i>Plan global para la seguridad de la aviación</i> (Doc 10118)</p> <p><i>Manual de Medidas de Gestión de Riesgos Transfronterizos y de Pruebas</i> (Doc 10152)</p> <p>Material de Orientación sobre Reconocimiento de Equivalencia de Medidas de Seguridad — <i>One-Stop Security</i></p> <p>A37-WP/99, <i>Acuerdos o memorandos de acuerdo para los Estados miembros sobre seguridad de la aviación y facilitación</i></p> <p>HLCC2021-WP/188, <i>Reconocimiento de equivalencia de Medidas de Seguridad – Control de Seguridad Único (OSS) y Corredores de Salud Pública o Sanitario (PHC)</i></p>

1. INTRODUCCIÓN

1.1 La globalización ha sido un aspecto primordial en el desarrollo y crecimiento de la economía de los Estados, donde el transporte aéreo comercial ha jugado un papel principal, ya que a través de él se fomenta el turismo y la conectividad entre países. La conectividad está basada según la Organización de la Aviación Civil Internacional -OACI, en el movimiento de pasajeros, correo y carga con el mínimo de puntos de tránsito para que el viaje sea lo más corto posible y la satisfacción óptima del usuario al mejor precio.

1.2 Hoy, la reactivación de la aviación civil internacional representa un gran reto para el mundo lo que obliga a la industria aérea a procurar disminución de costos en los procesos y procedimientos y facilidad en el paso de viajeros, carga y correo por los aeropuertos, lo que hace que hoy más que nunca, sea especialmente relevante la implementación de acuerdos de cooperación entre los Estados que ya cuentan con Acuerdos suscritos y el desarrollo de compromisos bilaterales y multilaterales expresados mediante Acuerdos de Cooperación Técnica o Memorandos de Entendimiento como parte de la estrategia de reactivación de la aviación comercial y de la industria de aviación en general, para los Estados que aún no los tienen.

1.3 El Art. 37 del Convenio de la Aviación Civil Internacional, indica que : *“cada Estado contratante se compromete a colaborar, a fin de lograr el más alto grado de uniformidad posible en la reglamentación, las normas, los procedimientos y la organización relativos a las aeronaves, el personal, los aeropuertos, las aerovías y los servicios auxiliares, en todas las cuestiones en que tal uniformidad facilite y mejore la navegación aérea”*; en el Anexo 17 — Seguridad de la aviación al Convenio sobre Aviación Civil Internacional y el Doc 8973 — *Manual de Seguridad de la Aviación*, permite y establecen la metodología a los Estados para realizar procesos de reconocimiento de equivalencias de medidas de seguridad de otros Estados, con el propósito de evitar la duplicación de los controles de seguridad a los pasajeros, el equipaje de mano, el equipaje de bodega y la carga en los procesos de tránsito y transbordo.

1.4 El reconocimiento de equivalencias de medidas de seguridad se logra de manera eficiente a partir de mejores prácticas y la aplicación de estándares comunes entre Estados que se traduzcan en confiabilidad mutua y permitan dar el primer paso a la validación de procedimientos. La confiabilidad mutua se aplica al cumplimiento estandarizado de las regulaciones, normas y procedimientos en materia de Seguridad de la Aviación Civil contenidas en el Anexo 17 — Seguridad de la aviación al Convenio de Chicago para la protección de la aviación civil internacional contra actos de interferencia ilícita.

1.5 En materia de Seguridad de la Aviación Civil la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), ha solicitado a los Estados establecer y concertar memorandos de entendimiento (MoU) unilaterales, bilaterales y/o multilaterales basados en el riesgo, para el reconocimiento y aceptación de medidas de seguridad de la aviación civil, a fin de acrecentar la sostenibilidad del sistema de seguridad de la aviación evitando la duplicación innecesaria de controles de seguridad.

1.6 Adicionalmente, este año se celebra el vigésimo aniversario de la implementación del Programa Universal de Auditorias (USAP) de la OACI, cuyo fundamento radica precisamente en evaluar de forma continua el grado de cumplimiento de las normas del Anexo 17 - Seguridad en sus Estados Miembros. La información generada en estos 20 años ha contribuido y sigue contribuyendo para que el espíritu mencionado en el Artº 37 del Convenio de Chicago se mantenga vivo.

1.7 Los estados de Colombia y Perú oficializaron el mencionado acuerdo en el transcurso del año 2021 y a partir de ese momento se han venido desarrollando las etapas contenidas en el documento suscrito, siendo posible verificar (en el presente año mediante visitas técnicas bilaterales) los beneficios de abordar las problemáticas comunes de conectividad en los aeropuertos internacionales de Bogotá y Lima y aplicar medidas de Seguridad para mitigar riesgos contra la Aviación Civil, bajo el marco del equilibrio de la Seguridad y la Facilitación.

1.8 La estructuración del Convenio Marco surge anticipadamente a la época de Pandemia (fines del 2019). El primer trimestre del año 2020 trajo consigo restricciones mundiales con ocasión de la COVID – 19 y su impacto significativo en la industria de la aviación, la cual deja graves consecuencias financieras y de confianza entre los usuarios.

2. **BENEFICIOS DEL CONTROL DE SEGURIDAD ÚNICO (OSS) ENTRE COLOMBIA Y PERU**

2.1 Los procedimientos estandarizados benefician altamente al transporte aéreo en el tema de facilitación, disminuyendo cada vez más la posibilidad de contacto entre personas sus equipajes, carga y correo. Estos procedimientos, apoyados en el uso de sistemas tecnológicos eficientes y compartición de información oportuna respecto a pasajeros, no solo desde el punto de vista AVSEC sino también de salud pública, hace del OSS un procedimiento seguro y efectivo.

2.2 Por parte de la Autoridad y la Industria se han visualizado los beneficios locales y globales que puede ofrecer al sistema de aviación civil la implementación del reconocimiento de equivalencias de seguridad por parte de los Estados, ajustando infraestructuras y a la vez cumpliendo con la reglamentación en seguridad de la aviación civil vigente, que redundará en la reducción de los tiempos de conexión para los pasajeros, equipajes, carga y correo.

2.3 Beneficios del OSS

- a) atender la invitación de la OACI respecto de fortalecer la cooperación entre Estados;
- b) disminuir inversión de recursos por parte de la industria en los reprocesos que a la fecha se están realizando;
- c) evitar duplicidad de controles mediante la validación de los procedimientos;
- d) beneficiar a la salud pública reduciendo el riesgo para los usuarios del transporte aéreo, así como de los trabajadores de la aviación, sin ir en detrimento de la seguridad de la aviación civil; y
- e) compartir mejores prácticas utilizadas por cada Estado.

— FIN —