



**Cuestión 4 del
Orden del Día: Otros Asuntos**

**DESARROLLO DE PROYECTO ENTRE TODOS LOS ESTADOS INTERESADOS PARA LA
IMPLEMENTACIÓN DE UN CONTROL UNICO DE SEGURIDAD
(OSS, ONE STOP SECURITY)**

(Presentada por la Secretaria)

RESUMEN	
Se plantea la posibilidad de desarrollar el proyecto sobre la implementación del OSS en la Región, trabajo realizado en el Grupo Regional AVSEC/FAL OACI/CLAC.	
REFERENCIAS	
<ul style="list-style-type: none">- <i>Reunión de Autoridades de Aviación Civil</i>- <i>AVSEC/FAL/RG – OACI/CLAC</i>- <i>Documento de Distribución Limitada sobre el Reconocimiento de la equivalencia de medidas de seguridad</i>- <i>Manual de Seguridad, Doc. 8973/10</i>- <i>Conclusión 15/05 de la RAAC/15 – Implementación del OSS</i>	
Objetivos Estratégicos de la OACI:	<i>C - Seguridad de la aviación y facilitación</i>

1. Introducción

1.1. Durante la 37ª Asamblea de la OACI, Montreal, 28 de septiembre al 8 de octubre de 2018, el Consejo de la OACI presentó la Estrategia global de la OACI sobre seguridad de la aviación (ICASS) — Plan de acción estratégico — 2011-2016 (WP/18) donde, en el punto 6 de la Estrategia primordial refiere que la OACI debería promover el desarrollo del reconocimiento mutuo de los procesos de seguridad de la aviación.

1.2. El objetivo de esta estrategia es permitir que los Estados colaboren más efectivamente y aborden de manera global las cuestiones relacionadas con la seguridad de la aviación, por ejemplo, promoviendo un control de seguridad único. En una época de grandes presiones económicas en la industria de la aviación, es fundamental que los recursos limitados se apliquen del modo más efectivo posible respecto a los costos, por ejemplo, reduciendo la duplicación de las inspecciones de los pasajeros que tienen conexiones en un vuelo internacional. Cabe tomar nota que, si bien se encuentra en la lista de los objetivos estratégicos del Grupo de expertos AVSEC, este concepto no ha progresado significativamente fuera de la Región europea.

1.3. Teniendo en cuenta que la actividad de la Aviación Civil Internacional en nuestra región ha mostrado un crecimiento sostenido en los últimos años, y se espera que continúe creciendo a un mayor ritmo, la Quinta Reunión del Grupo sobre Seguridad de la Aviación y Facilitación (AVSEC/FAL/RG/5, Julio de 2015) propuso el desarrollo de Procedimientos para la Implementación de un Sistema de Control

de Seguridad Único (OSS por sus siglas en inglés) con la finalidad de darle sostenibilidad al sistema de seguridad de la aviación civil, así como utilizarlo como un instrumento para incrementar la eficiencia operacional de los aeropuertos y aerolíneas en la Región, lo cual servirá para mejorar la conectividad entre los Estados.

1.4. La OACI ha desarrollado y publicado en Agosto del 2015 un documento de Distribución Limitada sobre el “*Reconocimiento de la equivalencia de medidas de seguridad*” entre los Estados, que orienta sobre la forma en que los Estados podrían 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 duplicación innecesaria de controles de seguridad y aumentar la sostenibilidad mundial del sistema de seguridad de la aviación.

1.5. 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, y que los Estados deberían considerar si su estructura jurídica nacional permite tales arreglos.

2. Objetivos y actividades

2.1 El reconocimiento de las medidas de seguridad entre Estados puede tener diversas aplicaciones, de las cuales la más conocida es el control de seguridad único, según el cual los pasajeros en transferencia, su equipaje de mano y/o equipaje de bodega, están exentos de inspección adicional 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.

2.2 El OSS puede ser total (exención de inspección de los pasajeros, su equipaje de mano y su equipaje de bodega), o parcial (por ejemplo, exención únicamente del equipaje de bodega). Un arreglo de control de seguridad único puede incluir todas las operaciones entre dos Estados, o puede limitarse a una terminal o aeropuerto específico, a varios aeropuertos o a todos los aeropuertos de un Estado, o puede ser entre varios (más de dos) Estados, que estén interesados y hagan los arreglos necesarios.

Beneficios del control de seguridad único (OSS)

2.3 Dentro de los beneficios se podrían incluir:

- a) reducción de los tiempos de conexión, un proceso de transferencia más sencillo para los pasajeros, con conexiones más cortas, menos conexiones perdidas y menos equipaje perdido,
- b) reducción de los costos incurridos por los controles de seguridad (por ejemplo, equipo, personal de seguridad, etc.),
- c) aumento de la facilitación para los pasajeros, el aeropuerto y otros operadores y los operadores aéreos.
- d) mayor sostenibilidad de la seguridad de la aviación, lo cual puede facilitar la reasignación de recursos,

- e) ventajas operacionales y de eficiencia para los aeropuertos y líneas aéreas, incluyendo menos demoras y ahorro de recursos,
- f) mayor satisfacción del pasajero al tener una mejor experiencia de viaje,
- g) mejorar la seguridad y facilitación de las operaciones del transporte aéreo y aeronaves,
- h) actualizar las regulaciones en materia de seguridad de la aviación y elevar el nivel cumplimiento de las mismas en el ámbito nacional, debido a la necesidad de sostenibilidad del sistema de seguridad, y
- i) desarrollar una estructura regional de seguridad de la aviación que sirva para la cooperación regional, y esto para mejorar la conectividad en la Región.

2.4 Por otra parte, el concepto de control de seguridad único podrá contribuir significativamente a la aplicación armonizada de las medidas de seguridad, no sólo a lo largo de una región determinada, sino también entre diferentes entidades regionales. La estrategia de esta importante iniciativa se basa en una primera etapa de elevar de forma uniforme las medidas AVSEC de todos los Estados para luego proceder con los procesos de reconocimientos.

2.5 También debemos destacar que este proyecto está aportando una herramienta fundamental para el Plan SAM, en el cual una de sus prioridades es desarrollar la conectividad, mejorando la fluidez, la flexibilidad, la capacidad y la seguridad.

2.6 Considerando lo anteriormente expuesto y en seguimiento a la Conclusión RAAC/15-5 *Implementación del OSS*, la cual insta a las Autoridades a que continúen sus esfuerzos para la implementación del OSS, considerando que esta es una herramienta útil y necesaria para mejorar la conectividad, los resultados de estos avances serán presentados en la AVSEC/FAL/RG/8. A mediados de año se inició el análisis y desarrollo por parte de un especialista legal y de AVSEC para una propuesta de acuerdo para lograr la implementación armónica del OSS entre los Estados de la Región, la cual necesita la revisión por parte de los especialistas legales de los Estados. Cabe indicar que para poder lograr la implementación del Acuerdo se debe asegurar lo siguiente:

- a. Desarrollo de Regulaciones Estandarizadas AVSEC
- b. Desarrollo de procedimientos asociados
- c. Desarrollo de un plan de capacitación y certificación de Inspectores AVSEC y requerimientos para el entrenamiento y validación del Inspector AVSEC multinacional
- d. Implementación de la capacitación y validación de los Inspectores AVSEC multinacionales
- e. Implementación de los procedimientos de Auditorías multinacionales AVSEC

2.7 Por lo anterior se propone la actualización de la Conclusión RAAC/15-5 de la siguiente manera:

Conclusión RAAC 16/XX		Seguimiento en la implantación del OSS
Que: a) Se insta a los Estados Sudamericanos a apoyar la implementación del OSS por parte de sus Estados, lo cual facilitara el tránsito de los pasajeros por sus aeropuertos, y mejorara la conectividad entre los Estados de la Región;	Impacto esperado: <input checked="" type="checkbox"/> Político / Global <input checked="" type="checkbox"/> Inter-regional <input checked="" type="checkbox"/> Económico <input type="checkbox"/> Ambiental	

b) La Secretaría <ul style="list-style-type: none"> i. coordine con la Secretaría de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC) para que el GEPEJTA analice el borrador de acuerdo entre los Estados para la implementación de OSS y de las recomendaciones para lograr su firma; y ii. coordine el desarrollo de un proyecto en el AVSEC/FAL/RG, utilizando metodologías aceptables que incluyan: <ul style="list-style-type: none"> - Desarrollo de Regulaciones Estandarizadas AVSEC (LAR) - Mejores prácticas para la implementación del OSS entre los Estados 	<input checked="" type="checkbox"/> Técnico/Operacional
Por qué: Con el fin de completar la implantación del Procedimientos para la Implementación de un Sistema de Control de Seguridad Único (OSS por sus siglas en inglés).	
Cuándo: Antes del 2035	Estatus: Propuesta por RAAC/16
Quién: <input type="checkbox"/> Coordinadores <input checked="" type="checkbox"/> Estados <input checked="" type="checkbox"/> Secretaría OACI <input type="checkbox"/> OACI HQ <input type="checkbox"/> Otros:	

3. Acción sugerida

3.1 Se invita a la Reunión a:

- a) Tomar nota de la información presentada en esta Nota de Estudio; y
- b) Analizar, comentar y, si se estima conveniente, aprobar la conclusión propuesta en el párrafo 2.8.