



**Cuestión 4A del  
Orden del Día: Iniciativas para el desarrollo y sostenimiento del transporte aéreo en la Región**

**ESTRATEGIA PARA IMPLEMENTACIÓN DEL CONCEPTO DE CONTROL DE SEGURIDAD  
ÚNICO (OSS)**

(Presentada por la Secretaría)

**RESUMEN**

Desde los finales de los años 90 del siglo XX que el concepto de Control de Seguridad Único – (One Stop Security - OSS) es tema de discusión en el Painel de Expertos de Seguridad de la Aviación Civil de la OACI, así como en sus Asambleas y Conferencias de Alto Nivel. Sin embargo, con excepción de los Estados Miembros de la Unión Europea y muy pocos Estados de otras regiones, el concepto OSS no se ve implementado. Esta nota de estudio presenta la importancia y los desafíos para la implementación del concepto de Control de Seguridad Único (OSS) en la región, como parte de la estrategia contenida en la Declaración para promover la conectividad por medio del desarrollo y sostenimiento del transporte aéreo en la región panamericana que presenta la visión para los años 2020-2035. La reducción de costos asociados con la inspección de seguridad en pasajeros de transferencia y sus equipajes, y la reducción del tiempo mínimo de transferencia en los aeropuertos son fundamentales para la competitividad y desarrollo del transporte aéreo en la Región.

**Referencias:**

- *Anexo 17 – Seguridad, 12ª edición, julio de 2022*
- *Doc 8973 – Manual de Seguridad de la Aviación, 13ª edición, 2022*
- *Reconocimiento de la equivalencia de las medidas de seguridad – Control de seguridad único – Distribución Limitada – Julio de 2021*
- *Doc 9587 - Criterios y texto de orientación sobre la reglamentación económica del transporte aéreo internacional, 4ª edición, 2017*
- *Doc 9807 - Manual de observación continua en el marco del Programa universal de auditoría de la seguridad de la aviación, 3ª Edición, 2021*
- *Declaración para promover la conectividad por medio del desarrollo y sostenimiento del transporte aéreo en la región panamericana que presenta la visión para los años 2020-2035, Sep/2018*

**Objetivos Estratégicos de  
la OACI:**

*C: Seguridad de la aviación y Facilitación  
D: Desarrollo económico del transporte aéreo*

## 1. **Análisis**

1.1 La Declaración para promover la Conectividad por medio del Desarrollo y Sostenimiento del Transporte aéreo en la Región Panamericana – Visión 2020-2035, reafirmó el compromiso para la implementación armonizada del Plan Mundial para la Seguridad de la Aviación (GASeP), con la cultura de la seguridad del transporte aéreo incorporada al entrenamiento y funcionamiento de las organizaciones de aviación civil y con el soporte para promover el desarrollo seguro, ordenado y sostenible del transporte aéreo.

1.2 En Resolución adoptada por el Consejo de la OACI el 25 de junio de 1986, se establece la necesidad de inserción en los acuerdos bilaterales relativos a servicios de transporte aéreo una cláusula sobre seguridad de la aviación en que los Estados ratifican su obligación mutua de proteger la seguridad de la aviación contra actos de interferencia ilícita y actuarán de conformidad con las normas de seguridad de la aviación establecidas por la OACI, en particular con el Anexo 17. Cláusula modelo sobre seguridad de la aviación se encuentra disponible en el Doc. 9587 - Criterios y texto de orientación sobre la reglamentación económica del transporte aéreo internacional.

1.3 Bajo propuestas del Comité sobre Interferencia Ilícita (Actual Comité de la Seguridad de la Aviación) con la asistencia del panel de expertos sobre seguridad de la aviación (AVSECP) y decisión del Consejo en cumplimiento de la Resolución A35-9 de la Asamblea, se enmendó el Anexo 17 – Seguridad de la Aviación - (Enmienda 11 - 8a edición - Aplicable 1 de julio de 2006) y fue introducido el concepto de seguridad único para pasajeros y equipaje, por la primera vez en el Anexo 17 al Convenio de Chicago.

1.4 El Anexo 17 – Seguridad de la Aviación - establece la necesidad de que todos los pasajeros en transbordo, su equipaje de mano y su equipaje de bodega, sean inspeccionados antes de que se embarquen en una aeronave, a menos que el Estado donde ocurre el transbordo 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 y de bodega hayan sido debidamente inspeccionados en el punto de origen y luego hayan estado protegidos contra interferencias no autorizadas (Normas 4.4.3<sup>1</sup> y 4.5.5<sup>2</sup>)

1.5 El mismo Anexo recomienda a los Estados 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

---

<sup>1</sup> 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.

<sup>2</sup> 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.

equivalencia de los resultados de seguridad de la aviación que se obtienen con la aplicación de controles de seguridad efectivos en el origen. (Recomendación 2.4.9<sup>3</sup>)

1.6 Nuestra región dispone de aeropuertos de gran importancia que manejan pasajeros en transbordo y tránsito y tienen un gran potencial para mejorar su eficiencia y reducir los costos asociados a la re-inspección de pasajeros y equipajes en transbordo. Si se logra esto, los aeropuertos pueden ofrecer tiempos de transbordo más reducidos a las aerolíneas que operan en ellos, convirtiéndose así en destinos más atractivos y competitivos y brindando una experiencia de viaje más satisfactoria a los pasajeros.

1.7 Esta posibilidad de rutas directas entre pares de aeropuertos sin la necesidad de un proceso adicional de inspección de seguridad a los pasajeros y a sus equipajes está alineada con el compromiso de la Oficina Regional SAM de asistir a los Estados de la Región SAM en la generación de competencias en materia de seguridad y promover la conectividad aérea de los Estados de la región.

1.8 El Grupo Regional sobre Seguridad de la Aviación y Facilitación NAM/CAR y SAM OACI/CLAC, en su décima reunión en noviembre de 2022 reconoció la conveniencia de un sistema de control único para la región, con el objetivo de mejorar los sistemas de seguridad de la aviación en las Regiones NAM/CAR y SAM y, cuando el caso lo permita, reducir el uso de recursos humanos y apoyar el uso de equipos de seguridad y otros recursos materiales, mejorando y facilitando así la conectividad regional, lo que redundaría en un beneficio para quienes usan el transporte aéreo, así como para los Estados y para la industria.

1.9 Como resultado, se espera que el Grupo analice y discuta los procedimientos y elabore una planificación para su implementación y desarrollen material guía para atender a las necesidades de los Estados interesados.

## **2. Datos**

2.1 El estudio de los datos de cada aeropuerto es crucial para que los Estados puedan decidir si invertir en un proyecto de One Stop Security (OSS). El primer paso para evaluar la viabilidad de este proyecto es analizar el número de pasajeros de transbordo internacional en los principales aeropuertos. Además, es importante refinar los datos con la segregación de los números por origen, ya que esto permitirá priorizar los esfuerzos para la implementación del OSS en cada Estado.

2.2 El segundo documento de trabajo de la Comisión de Servicios de la Comisión Europea: Trabajar hacia una política de seguridad de la aviación mejorada y más resiliente: Un balance<sup>4</sup>, estudio económico de los beneficios de los arreglos de un proyecto de One-Stop Security en la Área Económica Europea - EU/EEA y Suiza, informa que la implementación del proyecto de OSS ha beneficiado 69,382,229 pasajeros en transferencia, con una economía en tarifas de pasajeros de transferencia de €339,279,264 (valores de 2018).

2.3 Según datos de la IATA, que se presentan abajo en la Tabla 1 sobre el movimiento de pasajeros internacionales en 5 importantes aeropuertos de nuestra región, el transbordo internacional tiene

---

<sup>3</sup> 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.

<sup>4</sup> <https://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-6124-2023-INIT/en/pdf>

un valor significativo y, con la implementación del concepto de OSS, millones de pasajeros podrían beneficiarse con una mejor experiencia de viaje y las aerolíneas podrían utilizar menores tiempos de conexión en su planificación de vuelos.

AEROPUERTO	PASAJEROS INTL. O/D (millones)	PASSAJEROS EN TRANSFERENCIA INTL (millones)	PASSAJEROS INTL TOTAL (millones)	HUB Internacional (%)
Bogotá (BOG)	24.0	2.0	26.0	7.7%
Lima (LIM)	19.7	1.9	21.6	8.8%
Panamá (PTY)	4.7	9.0	13.7	65.9%
Santiago (SCL)	20.4	1.3	21.7	6.0%
Sao Paulo (GRU)	28.1	1.0	29.1	3.4%

**Tabla 1 - Datos de pasajeros internacionales (IATA - 2019)**

2.4 La implementación del proyecto de One-Stop Security ha demostrado ser altamente beneficioso para los pasajeros y ha permitido una economía significativa en las tarifas de pasajeros de transferencia. Este resultado sugiere que los Estados deberían considerar evaluar los potenciales ahorros y ganancias de mercado en la aviación, incluso si no se aplica una tarifa de seguridad específica en la región. En última instancia, los costos asociados con la seguridad de la aviación deben ser pagados por alguien, ya sea el gobierno o a través de las tarifas de pasajeros.

### 3. **Discusión**

3.1 La determinación de los Estados y/o Aeropuertos a reconocer la equivalencia debería considerar los datos operacionales, buscando seleccionar los orígenes que poseen un número de pasajeros en transferencia en su Estado/Aeropuerto, así como información de que el sistema de seguridad del Estado de origen tenga un potencial para tener su equivalencia reconocida. Guiarse por las recomendaciones de los explotadores de aeropuertos y aeronaves al seleccionar los Estados y considerar eventuales acuerdos unilaterales pueden ser buenas prácticas para ampliar el número de rutas beneficiadas con el concepto de control de seguridad único.

3.2 Asimismo, es importante destacar que, 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.

3.3 La decisión por la validación implica que el Estado debe realizar evaluaciones periódicas, a definir entre los Estados, de los procedimientos de seguridad aplicables e implementados por el Estado validado, con la frecuencia de las evaluaciones documentada en el arreglo de reconocimiento, teniendo en cuenta la solidez del programa de supervisión de la seguridad de la aviación del Estado reconocido.

3.4 Además, todo cambio que pueda afectar la validez de un arreglo de reconocimiento de la equivalencia, tales como cambios en el medio operacional o en el contexto de amenazas y riesgos, observación de incumplimientos que afecta los resultados de seguridad o cambios importantes en los programas y reglamentación en materia de seguridad debe comunicarse lo antes posible al Estado validador, por medio de mecanismos de intercambio de información entre las autoridades competentes, aeropuertos y líneas aéreas previamente arreglados.

3.5 Los arreglos para un control de seguridad único deben incluir aspectos relacionados con la infraestructura y con las operaciones para la protección de los pasajeros en transferencia y su equipaje de mano de toda interferencia no autorizada. La principal premisa del control de seguridad único es que los pasajeros y sus efectos personales contemplados en el arreglo no se mezclen con pasajeros que no se han sometido a una inspección equivalente, así como considerar el impacto del OSS para las autoridades aduaneras y otras entidades de control fronterizo.

3.6 Otro reto que los Estados deben tener en cuenta en la implementación del OSS es el reconocimiento de su sistema de validación de las medidas de seguridad por otros Estados y por la OACI. El no reconocimiento del sistema de validación por otros Estados puede implicar en la solicitud de medidas adicionales de seguridad por parte de ese Estado, surgiendo nuevos procesos en el viaje de los pasajeros de transferencia y de origen, mientras que el no reconocimiento del sistema de validación por la OACI afectaría el grado de implementación efectiva de los elementos críticos para un sistema de vigilancia de seguridad de la aviación y el grado indicativo de cumplimiento de las normas del Anexo 17 bajo el Programa Universal de Auditoría de Seguridad – USAP.

3.7 Muchos aeropuertos modernos están equipados con puertas de embarque y pasillos que permiten separar el flujo de pasajeros en transferencia, además de sistemas de manejo de equipajes que pueden distinguir entre los equipajes que provienen de aeropuertos validados y los vienen de aeropuertos no validados. Asimismo, es fundamental coordinar con el equipo operativo del aeropuerto para asegurar que las aeronaves se estacionen en las posiciones asignadas para garantizar que la operación sea lo más eficiente posible en cumplimiento de los requisitos de seguridad de la aviación.

#### 4. **Conclusión**

4.1 Es innegable que la implementación del concepto de Control de Seguridad Único – OSS trae innumerables beneficios a los Estados que lo aplican, un proceso de transferencia más sencillo para los pasajeros, tiempos de conexión entre vuelos más cortos y ventajas operacionales y de eficiencia para los aeropuertos y líneas aéreas, incluyendo menos costos en los procesos de inspección y la mayor conectividad de la aviación en la región.

#### 5. **Acción sugerida**

5.1 Se invita a la Reunión a considerar la información presentada en esta nota de estudio y apoyar la implementación del Control de Seguridad Único en la región SAM y:

- a) consideren la implementación del OSS en sus Estados asegurando la seguridad de los pasajeros y promoviendo la eficiencia en los procesos en los aeropuertos;
- b) participen del proceso de validación de otros Estados por medio del intercambio de informaciones relevantes para el proceso de validación dentro del concepto de OSS;
- c) consideren medir los datos de pasajeros en vuelos de transbordo internacional en sus principales aeropuertos de manera tal que permita evaluar los beneficios que pueden tener en la validación del OSS en su Estado, en especial la reducción de los tiempos mínimos de transbordo en los vuelos validados, la mejor experiencia de viaje de los pasajeros y los ahorros económicos provenientes de la implementación del concepto;
- d) involucren a la industria, aeropuertos y aerolíneas, en la toma de decisiones con respecto a cuáles son los aspectos operacionales a tener en cuenta para la implementación del OSS, para

garantizar que la operación sea lo más eficiente posible en cumplimiento de los requisitos de seguridad de la aviación; y

- e) participen de las actividades promovidas por la Oficina Regional SAM para apoyo a los Estados en la generación de competencias de seguridad de la aviación y facilitación, y busquen cualquier apoyo necesario cuando sea necesario.

- FIN -