



Organización de Aviación Civil Internacional
Oficina Regional Sudamericana

Tercera Reunión Virtual de Directores Generales de Aviación Civil de la Región Sudamericana sobre la Respuesta al COVID-19
(Lima, Perú, 22 de Septiembre de 2020)

**Cuestión 2 del
Orden del Día:**

Avances de las actividades del marco estratégico SAM en respuesta al COVID-19

RECONOCIMIENTO DE EQUIVALENCIA DE MEDIDAS DE SEGURIDAD – CONTROL DE SEGURIDAD ÚNICO EN TIEMPOS DE COVID-19

(Preparado por la Aeronáutica Civil de Colombia)

RESUMEN

La Organización de Aviación Civil Internacional – OACI ha instado a los Estados, a que cuenten con instrumentos internacionales de colaboración mutua que permitan la cooperación entre Estados en un compromiso concreto y permanente de intercambio técnico y de reconocimiento de la equivalencia de las medidas de seguridad de la aviación civil, que conlleven a una mejor reasignación de recursos de 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.

La implementación del control de seguridad único se fundamenta en el reconocimiento de la equivalencia de las medidas de seguridad, para evitar la duplicación innecesaria de controles de seguridad, minimizar el contacto entre personas, evitar el riesgo de contagio en las conexiones entre Estados afines, obteniendo de esta manera beneficios para la seguridad de la aviación, la salud pública, para la industria y para los usuarios del transporte aéreo.

1. INTRODUCCIÓN

- 1.1.** Reconociendo que la globalización ha contribuido en el desarrollo y crecimiento de la economía de los Estados, donde el transporte aéreo comercial ha sido determinante en el logro de estos objetivos, fomentando el turismo, la conectividad, la cercanía de países que compartimos un continente, el desarrollo de acuerdos comerciales y el intercambio de mercancías, sin desconocer que existen riesgos, los sistemas de seguridad de la aviación civil de los Estados, han ido garantizando a partir de las mejores prácticas y la aplicación de estándares comunes para responder a estos desafíos permitiendo lograr la confiabilidad mutua e invitando a dar un paso mayor orientado a la validación.
- 1.2.** La Organización de Aviación Civil Internacional – OACI, ha alentado a los Estados a concertar arreglos colaborativos para el reconocimiento y aceptación recíproca de medidas de seguridad equivalentes entre Estados, basadas en el riesgo y orientadas hacia resultados, mediante la concertación

de acuerdos unilaterales, bilaterales y/o multilaterales fundamentados en el principio de la responsabilidad para la implementación del control de seguridad único, a fin de acrecentar la sostenibilidad del sistema de seguridad de la aviación evitando la duplicación innecesaria de controles de seguridad.

- 1.3. Las disposiciones internacionales promulgadas a través del Anexo 17 – *Seguridad* al Convenio sobre Aviación Civil Internacional establece normas y recomendaciones, que permiten a los Estados realizar procesos de reconocimiento de equivalencias de medidas de seguridad de otros Estados, garantizando que las medidas de seguridad aplicadas en un Estado sean equivalentes a las medidas de seguridad aplicadas en otro(s) Estado(s), con el propósito de evitar la reinspección a los pasajeros, el equipaje de mano, el equipaje de bodega y la carga en los procesos de transbordo.
- 1.4. **La Norma 4.4.3**, establece que *“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.”*
- 1.5. **La Norma 4.5.4**, establece que *“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.”*
- 1.6. **La Norma 4.6.9**, establece que *“Cada Estado contratante se asegurará de que la carga y el correo de transbordo pasen por los controles de seguridad apropiados antes de cargarse en una aeronave que realiza operaciones de transporte aéreo comercial con salida en su territorio.”*
- 1.7. **La Recomendación 4.6.11**, establece que *“Cada Estado contratante debería establecer mecanismos apropiados para confirmar que la carga y el correo de transbordo que entren en su territorio hayan pasado por los controles de seguridad apropiados.”*
- 1.8. **La Recomendación 2.4.10**, establece que *“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.”*
- 1.9. Adicionalmente la OACI ha puesto a disposición de los Estados textos de orientación relativos al control de seguridad único en el Doc. 8973 – *Manual de Seguridad de la Aviación*, entre los cuales se encuentra el numeral 11.10.1.1, donde se establece que *“Los Estados podrían considerar 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.”*

- 1.10.** El impacto de la pandemia causada por el COVID-19 en el transporte aéreo mundial no tiene precedentes y nos ha convocado como Estados a explorar alternativas en la aplicación de los procesos y procedimientos de inspección de seguridad de la aviación civil, con el fin de reducir el riesgo para la salud pública de los usuarios del transporte aéreo, evitar en lo posible el contacto y respetar el distanciamiento social, así como la protección de los trabajadores de la aviación, sin ir en detrimento de la seguridad de la aviación civil.

2. ANALISIS Y AVANCES DEL CONTROL DE SEGURIDAD ÚNICO EN COLOMBIA

- 2.1.** La OACI y otras organizaciones internacionales como la Asociación Internacional de Transporte Aéreo – IATA y el Consejo Internacional de Aeropuertos – ACI, han visualizado los beneficios globales que se le pueden ofrecer al sistema de aviación civil, respecto de la implementación del reconocimiento de equivalencias de seguridad de la aviación civil, tales como: mejoras en la calidad del servicio, ahorro de tiempos y disminución de molestias para los pasajeros, transbordos más rápidos de pasajeros, menos equipaje extraviado, transporte más rápido y más viable de la carga, optimización de la capacidad de los aeropuertos (ajustando infraestructuras y a la vez cumpliendo con la reglamentación de seguridad de la aviación civil), reducción de los tiempos de conexión y optimización de los recursos de las compañías aéreas.
- 2.2.** La implementación del control de seguridad único debe fortalecerse a nivel mundial reconociendo que el tiempo y los recursos son dos componentes fundamentales que forman parte de la actividad aerocomercial mundial y que cada vez se deben optimizar más en la perspectiva del incremento de las operaciones aéreas.
- 2.3.** El sistema de seguridad en la aviación civil de los Estados miembros debe demostrar ser cada vez más eficiente y sostenible, evitando la duplicación de esfuerzos y optimizando al personal, la infraestructura y la tecnología al servicio de los usuarios del transporte aéreo; así como, armonizando la praxis de la seguridad y la facilitación del transporte aéreo.
- 2.4.** La implementación del reconocimiento de equivalencia de medidas de seguridad incrementa la colaboración, el entendimiento mutuo y el intercambio de información sobre los procedimientos de seguridad de la aviación entre los Estados, mediante la cooperación concertada a través de acuerdos o Memorandos de Entendimiento (MoU) unilaterales, bilaterales o multilaterales sobre el control de seguridad único.
- 2.5.** En seguimiento a la Conclusión RAAC/16, de la Décimo Sexta Reunión de Autoridades de Aviación Civil, llevada a cabo en Lima, Perú, del 6 a 7 de diciembre de 2018, la cual insta a las Autoridades a que continúen sus esfuerzos para la implementación del reconocimiento de las equivalencias; el 6 de diciembre de 2019 en el marco del I Foro Internacional sobre los nuevos enfoques de la Facilitación y de la Seguridad de la Aviación Civil, realizado en Bogotá D.C., Colombia, se consideró la necesidad de dar continuidad al trabajo que se viene adelantando para esta implementación.
- 2.6.** En consecuencia, las Autoridades de Aviación Civil de los Estado de Colombia, Chile y Perú decidimos estructurar un instrumento de colaboración internacional de apoyo permanente que nos permitiera formalizar la implementación del reconocimiento de equivalencia de medidas de seguridad, para abordar las problemáticas comunes de conectividad en los aeropuertos internacionales El Dorado Luis Carlos Galán Sarmiento de Bogotá D.C., Colombia, Arturo Merino Benítez de Santiago de Chile y Jorge Chávez de Lima, Perú; y aplicar medidas de seguridad para mitigar riesgos contra la aviación civil bajo el marco del equilibrio de la seguridad y la facilitación, logrando beneficios mutuos que permitan aumentar los compromisos de sostenibilidad de nuestros sistemas de seguridad de la aviación

civil en la Región de Sudamérica, el cual se encuentra en proceso de suscripción por las partes y próxima implementación; ampliándose la posibilidad a otros Estados.

- 2.7.** Adicionalmente, con la implementación de esta iniciativa se estarían conciliando las medidas de seguridad con las directrices de salud pública promulgadas por la Organización Mundial de la Salud – OMS, dirigidas al sector del transporte aéreo y mitigando puntos de riesgo asociados a los protocolos de Bioseguridad como control de la pandemia.

3. ACCIÓN SUGERIDA

- 3.1.** Se invita a la Tercera Reunión Virtual de Directores Generales de Aviación Civil de la Región Sudamericana sobre la Respuesta al COVID-19 a:
- a) Alentar a los Directores Generales de Aviación Civil de Perú y Chile a que formalicemos el citado MoU en el marco de esta reunión, con la suscripción digital, en aprovechamiento de las tecnologías.
 - b) Alentar a otros Estados a que se unan a esta iniciativa y promuevan la suscripción e implementación de este acuerdo sobre el control de seguridad único, de conformidad con los SARPS 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.
 - c) Aunar esfuerzos para afrontar los nuevos desafíos que esta produciendo la pandemia causada por el COVID-19.
 - d) Tomar nota del contenido de la presente nota de estudio.

---FIN---