



Cuestión 1A del Orden del Día:

Situación actual y prioridades regionales

Reconocimiento de Equivalencia

(Presentado por IATA)

RESUMEN

El objetivo de esta Nota de Estudio es subrayar la importancia y los desafíos de la implementación de un programa de Reconocimiento de Equivalencia. Con ese fin, los Estados deben considerar, dentro de la planificación y el desarrollo de dichos programas, las particularidades de la Región, así como la necesidad del apoyo y reconocimiento de terceros Estados para poder capturar todos los beneficios de un Programa RoE.

El proceso de Reconocimiento de Equivalencia genera beneficios considerables en la facilitación del transporte aéreo, al eximir en los aeropuertos de transferencia, de ciertas medidas de seguridad redundantes a pasajeros en conexión en ciertos vuelos incluidos dentro del programa, lo que les permite reducir sus tiempos de conexión, aumentando sus opciones de conectividad y mejorando su experiencia de viaje.

Este reconocimiento debe estructurarse bajo un proceso sólido e integral, que considere todas las dinámicas de la seguridad de la aviación, incluyendo la necesidad de abordar futuras preocupaciones de seguridad, evitando la pérdida de confianza de los pasajeros y logrando el apoyo de otros estados.

Referencias:

- Anexo 17 del Convenio de Chicago
- Doc 8973 – Manual de Seguridad de la Aviación

Objetivos estratégicos de la OACI:

Seguridad y facilitación

1. Introducción

1.1 El Reconocimiento de Equivalencia (RoE, en su sigla en inglés) permite la exención de los procesos de control de seguridad para determinados pasajeros y/o equipaje de pasajeros en transferencia

mejorando así significativamente la experiencia de estos pasajeros, aumentando sus opciones de conexión de vuelos y reduciendo sus tiempos de conexión. Las aerolíneas y los aeropuertos también se benefician por la reducción de sus costos de OPEX y por una mejor utilización de sus activos.

1.2 El Anexo 17 incluye las Normas 4.4.3 y 4.5.5 y la recomendación 2.4.9, que permiten a los estados eximir a pasajeros, a equipaje de mano, y a equipaje facturado de ser sometido a una nueva inspección, siempre y cuando que se haya previamente establecido un proceso de Reconocimiento de Equivalencia que garantice que las medidas de seguridad ejecutadas y aplicadas en un estado son equivalentes, en términos de resultados, a las medidas de seguridad aplicadas en otro estado. Este proceso de reconocimiento puede ser unilateral, bilateral o multilateral.

1.3 La Segunda Conferencia de Alto Nivel de la OACI sobre Seguridad de la Aviación (HLCAS/2), celebrada los días 29 y 30 de noviembre de 2018 en Montreal, Canadá, abordó los acuerdos de seguridad del Control Único de Seguridad “One Stop Security” (OSS) y concluyó que los acuerdos de OSS entre estados basados en el Reconocimiento de Equivalencia de sus medidas de seguridad pueden proporcionar beneficios para todos los *stakeholders*, tales como operaciones más eficientes, tiempos de transferencia de pasajeros más breves, y una mayor satisfacción de los pasajeros. La conferencia animó a los estados a concertar acuerdos de colaboración e implementar arreglos de Control Único de Seguridad para aumentar la sostenibilidad del sistema de seguridad de la aviación, evitando la duplicación innecesaria de controles de seguridad, de conformidad con el material de orientación del Manual de Seguridad de la Aviación de la OACI (Doc 8973).

2. **Discusión**

2.1 La IATA considera que la seguridad es piedra angular para la recuperación exitosa de la industria aeronáutica, al promover la implementación y el reconocimiento de soluciones ágiles basadas en el riesgo, como la diferenciación de la detección de pasajeros basada en el riesgo y en las nuevas tecnologías, el Reconocimiento de Equivalencia para pasajeros y pertenencias personales y el equipaje facturado. Estas medidas pueden mejorar la resiliencia general de seguridad de la industria y ayudar a reducir vulnerabilidades, a la vez que simplificar los procedimientos de seguridad mediante la aplicación de procesos y tecnologías modernas.

2.2 Si bien la recuperación de la región de las Américas está en marcha, hay muchos desafíos que enfrenta la industria para lograr una operación efectiva y eficiente, incluyendo su limitada infraestructura, la escasez de personal, el aumento del nivel de costos, y la necesidad de implementar nuevas tecnologías y procesos. Los puntos de control de seguridad en los aeropuertos se deberán adaptar a la mayor demanda de pasajeros y al control de equipaje en bodega que viene con la recuperación. En este sentido, la IATA insta a los estados a no reinspeccionar a pasajeros y su equipaje que ya haya sido inspeccionado a un nivel equivalente durante su viaje, habiendo permanecido dentro de un entorno estéril en materia de seguridad, ayudando de esta manera a aliviar estas situaciones.

2.3 A pesar de las normas del Anexo 17 que permiten el Reconocimiento de la Equivalencia, la implementación de este proceso es aún acotada a nivel mundial.

2.4 Existen esfuerzos para implementar el Reconocimiento de Equivalencia para pasajeros y pertenencias personales en nuestra región. Por ejemplo, Brasil está muy avanzado en el desarrollo de documentación y firmas de Memorando de Entendimiento (MOU, en su sigla en inglés) con al menos dos orígenes y para seguir trabajando en la ejecución de un programa piloto. Colombia y Perú, por otra parte, han avanzado en un proceso de reconocimiento de las medidas de seguridad de cada uno de sus respectivos países para ejecutar un programa piloto de RoE.

2.5 Los estados deben considerar los desafíos de implementar un sistema RoE de una manera holística. Esto incluye la validación de un Programa RoE por parte de la OACI y de otros estados. Sin el apoyo y la validación del proceso de equivalencia por parte de terceros países, el objetivo de simplificar los procedimientos de seguridad y mejorar la experiencia de viaje podría no alcanzarse plenamente.

3. **Acción sugerida**

3.1 Se invita a la Reunión a:

- a) Abordar la oportunidad de implementar un Programa RoE, estableciendo asociaciones y colaboraciones apropiadas para permitir la seguridad de la aviación y mejoras en la experiencia de viaje.
- b) Establecer prioridades tales como una cooperación más estrecha de gobierno a gobierno y con la industria para reducir los desafíos a largo plazo de medidas extraterritoriales, la aplicación universal del Convenio de Chicago de la OACI, las normas mundiales del Anexo 17, y la mejora del intercambio de información para apoyar evaluaciones de riesgos sólidas.
- c) Continuar apoyando el trabajo que está realizando el Grupo de Trabajo de Reconocimiento de Equivalencia a través del Grupo Regional AVSECFAL, de la OACI, en el desarrollo de una hoja de ruta regional para la ejecución de programas RoE.
- d) Involucrar a la industria aeronáutica en el proceso de toma de decisiones relacionado con aquellos aspectos operativos considerados para la ejecución de programas RoE que aseguren un despliegue eficiente de los mismos.

-FIN-