

## OSS FAQ

**Question 1: The ICAO material states that the screening of passengers and carry-on baggage, as well as the screening of checked baggage at the foreign State's airport of origin, must be at least equivalent. Does this mean that all security rules and procedures must be the same?**

**Answer:** Not necessarily. States should aim for measures to be equivalent in terms of security outcomes. For example, a State that has a 60-hour security course could recognize another State with a 50-hour security course, as long as the content and the course's objectives are equivalent. Similarly, a State with a 40-hour security course might require adjustments from another State with a longer course duration if that course does not cover important content recognized by the State assessing security measures.

**Question 2: Should a State that decides to validate the equivalence of security measures in another State conduct quality control activities in that State, such as audits, screenings, and tests, as it does in its own State?**

**Answer:** No. The validation process for the equivalence of security measures should include an assessment of the civil aviation security surveillance system in the State. Once a recognition arrangement is established, the State receiving flights should conduct periodic on-site evaluations of applicable security procedures implemented by the originating State as a means to revalidate the arrangement. Additionally, if the validating State identifies a significant security deficiency during its quality control activities that could jeopardize the OSS agreement, it must notify the destination State about this deficiency.

**Question 3: If a State uses more effective security screening equipment for detecting prohibited items, such as dual-generator X-ray machines, can it recognize a State that uses different technology, such as single-generator X-ray machines?**

**Answer:** Yes. States should aim for measures to be equivalent in terms of security outcomes. Security screening involves the application of technical or other means to identify and/or detect weapons, explosives, or other dangerous items or substances that could be used for unlawful interference. The combination of single-generator X-ray equipment, along with more frequent manual baggage checks, can meet the needs of the validating State.

**Question 4: If State B decides to validate the equivalence of security measures from State A, which has flights to State B from multiple airports, does State B need to visit all of State A's airports to conduct the validation?**

**Answer:** If State A has a quality control system that ensures the application of security requirements at all its airports destined for State B, a visit to 1 or 2 airports may be sufficient for the validation process. It is recommended that periodic assessments also consider visiting airports that have not been visited.

**Question 5: Can an airport operator in State A, which has multiple flights to an airport in State B, establish an OSS Agreement signed between airport operators?**

**Answer:** No. Due to responsibilities related to aviation security for accepting security measures from the originating State, recognition agreements of equivalence between two States must be signed and maintained by the competent authority in civil aviation security.

**Question 6: If two States are in the process of negotiating a One Stop Security (OSS) agreement and there is concern that a third State may impose additional security measures on airlines operating flights to that third State, what actions could the States take to minimize the impact of such measures?**

**Answer:** In the context of two States negotiating a One Stop Security (OSS) agreement amidst concerns of a third State imposing additional security measures, it's important for these States to engage in proactive and transparent coordination at the State level with the third State. This involves detailed discussions to understand and address the third State's security concerns, while also presenting the OSS's methodology and its equivalence in security standards. Such dialogue can reassure the third State of the robustness of the OSS framework, potentially mitigating the need for additional security measures. This approach aligns with Annex 17 standards, emphasizing the importance of consultation and considering alternative, equivalent security measures to facilitate efficient and secure international air travel.

**Additional question not discussed in the workshop:**

**Can the validation of security measures and regular control be entrusted to a third entity?**

For example, Caribbean States have a single aviation authority, but each has its own security program. Could this aviation authority perform the verifications? Would it have to be the national coordinator of each State?

## FAQ OSS

**Pregunta 1:** El material de la OACI establece que la inspección de pasajeros y equipaje de mano, así como la inspección del equipaje de bodega en el aeropuerto de origen en el Estado extranjero, deben ser como mínimo equivalentes. ¿Eso significa que todas las reglas de seguridad y procedimientos deben ser los mismos?

*Respuesta:* No necesariamente. Los Estados deberían tener como objetivo que las medidas sean equivalentes en términos de los resultados de seguridad. Por ejemplo, un Estado que tiene un curso de seguridad de 60 horas podría reconocer otro Estado que tiene un curso de seguridad de 50 horas, siempre que el contenido y el objetivo del curso sean equivalentes. Del mismo modo, un Estado que tiene un curso de seguridad de 40 horas podría requerir ajustes a otro Estado que tiene un curso con una carga horaria mayor si ese curso no aborda un contenido importante para el Estado que está reconociendo las medidas de seguridad.

**Pregunta 2:** ¿Un Estado que decide validar la equivalencia de las medidas de seguridad de otro Estado debería llevar a cabo actividades de control de calidad en este Estado, como auditorías, inspecciones y pruebas, como lo hace en su propio Estado?

*Respuesta:* No. El proceso de validación de equivalencia de las medidas de seguridad debe incluir una evaluación del sistema de vigilancia de la seguridad de la aviación civil en el Estado. Una vez establecido un arreglo de reconocimiento, el Estado que recibe los vuelos debe llevar a cabo evaluaciones in situ periódicas de los procedimientos de seguridad aplicables e implementados por el Estado de origen como medio para revalidar el arreglo. Además, si durante las actividades de control de calidad del Estado validador se identifica una deficiencia relevante en materia de seguridad de la aviación que pueda comprometer el acuerdo de OSS, el Estado debe notificar al Estado de destino sobre esta deficiencia.

**Pregunta 3:** Si un Estado utiliza equipos de inspección de seguridad con tecnología más eficaz para la detección de artículos prohibidos, como rayos X de doble generador, ¿puede reconocer a un Estado que utiliza otro tipo de tecnología, como rayos X con generador simple?

*Respuesta:* Sí. Los Estados deberían tener como objetivo que las medidas sean equivalentes en términos de los resultados de seguridad. La inspección de seguridad consiste en la aplicación de medios técnicos u otros destinados a identificar y/o detectar armas, explosivos u otros artefactos, objetos o sustancias peligrosos que puedan utilizarse para cometer un acto de interferencia ilícita. La combinación del equipo de rayos X con generador simple, junto con una revisión manual más frecuente del equipaje, puede satisfacer las necesidades del Estado validador.

**Pregunta 4:** Si un Estado B decide validar la equivalencia de las medidas de seguridad del Estado A, que tiene vuelos a Estado B desde varios aeropuertos, ¿necesita el Estado B visitar todos los aeropuertos del Estado A para realizar la validación?

*Respuesta:* Si el Estado A cuenta con un sistema de control de calidad que garantiza la aplicación de requisitos de seguridad en todos sus aeropuertos con destino al Estado B, la visita a 1 o 2 aeropuertos podría ser suficiente para el proceso de validación. Se recomendaría que las evaluaciones periódicas también consideren la visita a los aeropuertos no visitados.

**Pregunta 5: ¿Un operador de aeropuerto de un Estado A que tiene varios vuelos a un aeropuerto del Estado B podría realizar un Acuerdo de OSS firmado por los operadores de aeropuertos?**

*Respuesta: No. Debido a las responsabilidades en materia de seguridad de la aviación relacionadas con la aceptación de las medidas de seguridad del Estado de origen, los acuerdos de reconocimiento de equivalencia entre dos Estados deben ser firmados y mantenidos por la autoridad competente en seguridad de la aviación civil.*

**Pregunta 6: Si dos Estados están en proceso de negociar un acuerdo de One Stop Security (OSS) y existe la preocupación de que un tercer Estado pueda imponer medidas de seguridad adicionales en las operaciones de las aerolíneas que vuelan hacia ese tercer Estado, ¿qué acciones podrían tomar los Estados para reducir al mínimo el impacto de dichas medidas?**

**Respuesta:** En el contexto de dos Estados negociando un acuerdo de Seguridad Única (OSS) en medio de preocupaciones por medidas de seguridad adicionales impuestas por un tercer Estado, es importante que estos Estados participen en una coordinación proactiva y transparente a nivel estatal con el tercer Estado. Esto implica discusiones detalladas para entender y abordar las preocupaciones de seguridad del tercer Estado, al mismo tiempo que se presenta la metodología del OSS y su equivalencia en los estándares de seguridad. Tal diálogo puede tranquilizar al tercer Estado sobre la solidez del marco de OSS, mitigando potencialmente la necesidad de medidas de seguridad adicionales. Este enfoque se alinea con los estándares del Anexo 17, enfatizando la importancia de la consulta y la consideración de medidas de seguridad alternativas y equivalentes para facilitar un viaje aéreo internacional eficiente y seguro.

**Pregunta adicional que no fue discutida en el workshop:**

**¿Se puede encargar la validación de las medidas de seguridad y control periódico a una tercera entidad?**

*Por ejemplo, los Estados del Caribe tienen una única autoridad de aviación, pero cada uno tiene su propio programa de seguridad ¿Esa autoridad de aviación podría realizar las verificaciones? ¿Tendría que ser el coordinador nacional de cada Estado?*