

RECOMENDACIÓN A22-10

PROCEDIMIENTOS PARA LA IMPLEMENTACIÓN DEL PROGRAMA DE CONTROL DE SEGURIDAD ÚNICO (OSS)

CONSIDERANDO que una de las funciones de la Comisión es propiciar y apoyar la coordinación y cooperación entre los Estados de la región para el desarrollo ordenado y la mejor utilización del transporte aéreo dentro, hacia y desde Latinoamérica;

CONSIDERANDO que la facilitación y seguridad de la aviación civil constituyen elementos importantes de la gestión del transporte aéreo y que la CLAC resolvió incorporar estos temas como una de las Macrotareas de su Plan Estratégico;

CONSIDERANDO que la Resolución A19-05 “Mecanismo de coordinación y cooperación regional en materia FAL/AVSEC”, entre otros temas, considera que los Estados miembros adoptarán las medidas pertinentes para trabajar en la armonización de sus legislaciones sobre la base del Convenio de Chicago y los Anexos 9 y 17, así como de las Resoluciones y Recomendaciones de la CLAC; y,

CONSIDERANDO el documento de distribución limitada publicado por la OACI “Reconocimiento de la Equivalencia de Medidas de Seguridad” y la necesidad de implementar un programa de Control de Seguridad Único, basado en el cumplimiento de las normas 4.4.2; 4.4.3 y 4.5.4 del Anexo 17, el Grupo AVSEC/FAL CLAC-OACI en su Programa de Trabajo incluyó la elaboración de un procedimiento para este propósito.

LA XXII ASAMBLEA DE LA CLAC

RECOMIENDA

Adoptar el procedimiento que a continuación se detalla como parte de la política de los Estados para incrementar la eficiencia operacional de los operadores.

PROCEDIMIENTOS PARA LA IMPLEMENTACIÓN DEL PROGRAMA DE CONTROL DE SEGURIDAD ÚNICO (OSS)

1. Introducción

1.1 Para la actividad aerocomercial mundial, tanto el tiempo y demás recursos son componentes fundamentales de su desarrollo. El sistema aerocomercial se verá beneficiado en su conjunto, con la implementación del OSS, en lo referente a mejoras en la calidad del servicio, minimizando tiempos, ajustando infraestructuras, y cumpliendo al mismo tiempo con la reglamentación de seguridad de la aviación.

2. Objetivo

2.1 Establecer en toda la Región, un Sistema de Control de Seguridad Único (OSS), con la finalidad de darle sostenibilidad al sistema de seguridad de la aviación, así como incrementar la eficiencia operacional de nuestros aeropuertos y aerolíneas.

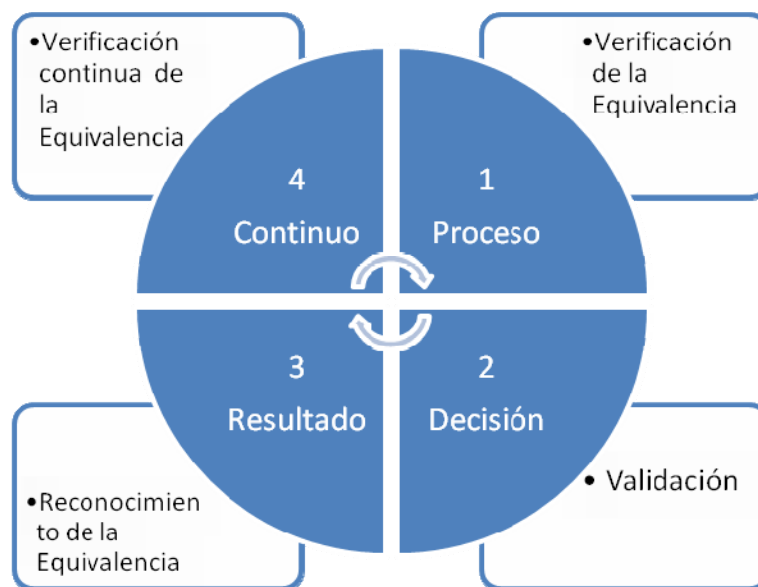
3. Desarrollo

3.1 Con el fin de evitar la duplicación de controles de seguridad e incrementar la efectividad y sostenibilidad del sistema de seguridad de la aviación, los Estados pueden considerar el reconocimiento de los sistemas de seguridad de la aviación de otros Estados cuando se determine que son similares (Recomendación 2.4.9 Anexo 17).

3.2 En el contexto de la seguridad de la aviación, el reconocimiento de la equivalencia, se entiende como la aceptación formal por parte de un Estado, que las medidas de seguridad llevadas a cabo en otro Estado, son por lo menos, similares a sus propias medidas de seguridad.

3.3 Tal como se describe a continuación en la figura 1, el proceso que lleva al reconocimiento de la similitud puede ser validado de acuerdo al resultado de las equivalencias.

Figura 1
Proceso de Reconocimiento de la Equivalencia



3.4 Verificación de la Equivalencia:

3.4.1 La verificación está destinada a determinar si las medidas de seguridad adoptadas y aplicadas en los aeropuertos, de un determinado Estado, que sean de interés para el Estado que la solicita, cumplen con el nivel mínimo de seguridad.

3.4.2 En relación a lo enunciado en el párrafo anterior, podemos mencionar que el flujo de pasajeros en transferencia que provengan del aeropuerto “A”, cuyo nivel de seguridad haya sido validado por el Estado “Y”, no necesitará ser inspeccionado nuevamente cuando se dirijan al aeropuerto “C” (Ver figura 2).

Figura 2
Reconocimiento de la disposición de Equivalencia



3.4.3 El Proceso de Verificación se basa en que los Estados involucrados cumplan con los requerimientos mínimos que establecen las Normas 2.4.2, 3.1.3, 4.4.2, 4.4.3 y 4.5.4 del ANEXO 17.

3.4.4 El Proceso debe ser documentado e incluir una revisión de la documentación correspondiente y una evaluación en sitio por el Estado Y, de los procedimientos aplicables en materia de seguridad implementados por el Estado X (**Ver Anexo A**).

3.4.5 La revisión debe incluir una evaluación por el Estado Y, de todos los elementos relevantes de la documentación provista por el Estado X, tales como:

- a. Marco jurídico regulatorio que permita la viabilidad de este proceso.
- b. Reporte de la auditoria USAP de la OACI.
- c. Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil (PNSAC), Reglamentación de Seguridad de la Aviación Civil, Programa de Seguridad del Aeropuerto y otros programas de seguridad relevantes del operador.
- d. La naturaleza y el alcance de la supervisión realizada por la autoridad competente de aviación civil.
- e. Intercambio de información sobre amenazas y riesgos.
- f. Intercambio de información sobre acuerdo (s) de reconocimiento (s) con otros Estados
- g. Regulaciones, prácticas y procedimientos que apoyan los controles de seguridad del aeropuerto
- h. Equipos de seguridad utilizados en el aeropuerto, uso operativo de los equipos de seguridad y procedimientos para la calibración y mantenimiento de los mismos, si aplica;
- i. Reclutamiento del personal de seguridad, verificación de antecedentes y procedimientos de entrenamiento y certificación;
- j. Desempeño de la supervisión del aeropuerto seleccionado;
- k. Herramientas, medidas y procedimientos para el mantenimiento de la seguridad;
- l. Información sobre los controles de seguridad, recolectada a través de actividades nacionales de control de calidad (auditorias, estudios, inspecciones y pruebas), si están disponibles. La información recolectada debe incluir, la frecuencia, resultados

y otros detalles pertinentes, al control de la calidad de las actividades llevadas a cabo por el Estado X, así como las entidades que se dedican a estas actividades.

- m. Establecimiento de un sitio seguridad de transmisión de información entre los estados participantes.

Nota1: Cuando el Estado X tiene acuerdos de reconocimiento con otros Estados, el Estado Y podría tomar en cuenta estos acuerdos para determinar si se debe reconocer la equivalencia o similitud de los sistemas de seguridad de estos Estados X. Esto puede lograrse a través de una verificación de los procedimientos utilizados por el Estado X.

Nota2: Además de la revisión de documentos, la verificación debe incluir una evaluación en sitio del sistema de seguridad, donde se comprobarán todos los factores pertinentes que rodean al aeropuerto y las operaciones de las Líneas Aéreas.

Nota3: Tanto la verificación de los documentos y la evaluación en sitio, pueden centrarse en áreas específicas que el Estado Y desea reconocer. Por ejemplo cuando, solo sea de su interés, el reconocimiento de determinados aeropuertos o componentes individuales en el Estado X, como sería la inspección del equipaje de bodega.

3.5 **Decisión: Validación**

3.5.1 Basado en el Proceso de Verificación, el Estado Y, debe establecer formalmente si las medidas de seguridad en el Estado X, proporcionan, o no, las garantías mínimas equivalentes a las de su propio sistema de seguridad. El Estado Y, en base a la información obtenida mediante el proceso de verificación, tomará la decisión de validar o no validar, la equivalencia de las medidas de seguridad, documentando esta decisión.

3.6 **Resultado: Reconocimiento de Equivalencia**

3.6.1 La decisión para reconocer la equivalencia puede ser multilateral, bilateral o unilateral.

- a) **Reconocimiento de Equivalencia Multilateral.** Más de dos Estados pueden optar por lograr el reconocimiento de la equivalencia, sobre la base de un reconocimiento multilateral, por lo que el reconocimiento de la equivalencia de las medidas de seguridad es recíproco entre todos los Estados. Un acuerdo formal (Memorando de Entendimiento (MoU) o un Acuerdo de Reconocimiento), debe describir todos los requisitos y responsabilidades inherentes a la implementación del mismo.
- b) **Reconocimiento de Equivalencia Bilateral (el Estado X reconoce el Estado Y, y el Estado Y reconoce el Estado X).** Dos Estados pueden optar por establecer un acuerdo de reconocimiento de equivalencia sobre la base de un reconocimiento bilateral, en el que el reconocimiento de equivalencia de las medidas de seguridad, sea mutuo entre ambos Estados. Un acuerdo formal (Memorando de Entendimiento MoU o Acuerdo de Reconocimiento), debe describir todos los requisitos y responsabilidades inherentes a la implementación del mismo (**Ver Anexo B**).
- c) **Reconocimiento de Equivalencia Unilateral (el Estado Y reconoce al Estado X, pero el Estado X no reconoce el Estado Y).** Cuando el entorno operacional o las restricciones nacionales legales no sean propicias para la implementación de un acuerdo bilateral o multilateral, un Estado puede entrar en un acuerdo de reconocimiento de la equivalencia con otro Estado de manera unilateral. Ejemplo de ello se presenta, cuando el Estado Y, reconoce unilateralmente la equivalencia de las medidas de seguridad del Estado X, el cual no considera equivalentes las medidas de seguridad del Estado Y, con su sistema de seguridad. Aun cuando el Estado X, no reconozca la equivalencia de las medidas de seguridad de la aviación en el Estado Y, en virtud de un acuerdo formal unilateral, las responsabilidades de

supervisión y acuerdos, así como las disposiciones de intercambio de información, deben ser claramente definidas y asignadas a ambos Estados (**Ver Anexo C**).

Figura 3

Reconocimiento Bilateral y Multilateral de Equivalencia de las Medidas de Seguridad



3.7 Proceso Continuo: Verificación Continua de la Equivalencia

3.7.1 Una vez que el acuerdo de reconocimiento esté firmado, las evaluaciones en sitio de los procedimientos de seguridad, aplicados e implementados por el Estado X, deben ser llevadas a cabo periódicamente por el Estado Y, como un medio para revalidar el acuerdo.

3.7.2 La frecuencia con la que se van a llevar a cabo las evaluaciones en sitio, debe ser establecida en el acuerdo; considerando la solidez y confiabilidad de la supervisión de la seguridad del Estado X; es recomendable que el Proceso de Vigilancia continua en sitio, sea realizado a intervalos regulares que no excedan los dos años.

3.7.3 Establecer formalmente un equipo, que lleve a cabo evaluaciones de riesgos continuas del sistema de seguridad, en los aeropuertos que pertenezcan o sean parte del sistema One-Stop Security; estas evaluaciones se llevarán a cabo, como mínimo, sobre la base de nuevas amenazas existentes, ya sean locales, regionales o mundiales, que puedan afectar, significativamente, las operaciones de la aviación civil.

3.7.4 Se llevarán a cabo auditorías e inspecciones, como mínimo, una vez al año a los aeropuertos que forman parte del sistema One-Stop Security; esto con el fin de asegurar que los Estados y sus aeropuertos, que participan, satisfacen las obligaciones del sistema One-Stop Security, y los acuerdos establecidos en el.

3.8 Notificación de Cambios que Afecten el Reconocimiento de Equivalencia:

- a. Cualquier cambio que pudiera afectar la validez del acuerdo de reconocimiento de la equivalencia, deberá ser comunicado tan pronto sea posible, entre los Estados concernientes; como por ejemplo, cambios operacionales, riesgos o amenazas en el entorno.

- b. Establecer un mecanismo de intercambio de información entre las Autoridades competentes, los aeropuertos y las compañías aéreas, para facilitar y simplificar los cambios del entorno operativo.
- c. Cualquier modificación significativa en el Programa de Seguridad del Aeropuerto, reglamentos, procedimientos o la legislación nacional, cómo resultado de cambios en el entorno, de amenazas o consideraciones locales, deberá ser comunicado lo antes posible a los Estados interesados.
- d. Cuando exista incumplimiento del acuerdo de reconocimiento de la equivalencia (en todo en parte), y este afecte los resultados de la seguridad y esto sea observado, durante las actividades de supervisión llevadas a cabo por el Estado X, o cuando hay duda razonable de incumplimiento por el Estado X, tal situación debe ser comunicada al Estado Y, tan pronto sea posible.

3.8.1 Sobre la base de la información recibida, los Estados deben reevaluar si el reconocimiento continuo sigue siendo válido. El Estado Y debe reservarse el derecho a suspender o terminar un acuerdo de reconocimiento de equivalencia, si las circunstancias lo llevan a concluir que, los procedimientos de seguridad aplicados por el Estado X (o Aeropuerto A), no cumplen con los resultados mínimos requeridos de equivalencia de seguridad. Esta decisión o acción, debe ser documentada y presentada a las partes interesadas.

3.8.2 Cuando los Estados hayan aceptado un acuerdo de reconocimiento de equivalencia, sobre una base multilateral, bilateral o unilateral, cualquier acuerdo de reconocimiento de equivalencia previo, debe ser revelado a todos los Estados afectados. De igual manera, los Estados pueden reservarse el derecho de suspender o terminar sus acuerdos, si consideran que un nuevo reconocimiento de equivalencia acordado por un Estado, con el que también tienen un acuerdo, puede ser riesgoso. Esta decisión o acción, debe ser documentada y presentada a las partes interesadas.

3.9 **Responsabilidad:**

3.9.1 Los Estados deben considerar sus responsabilidades legales, con respecto a las obligaciones internacionales tomando en cuenta su legislación nacional.

3.10 **Aplicación de los Acuerdos de Reconocimiento de la Equivalencia en Seguridad:**

3.10.1 El reconocimiento de las medidas de seguridad entre Estados, puede llevarse a cabo, a través de un proceso tendiente a mejorar de manera integral los procedimientos de seguridad; este proceso, conocido como Control de Seguridad Único (OSS), consiste en que los pasajeros en transferencia, equipaje de cabina, equipaje de bodega y la carga, estén exentos de inspecciones en un aeropuerto de conexión (aeropuerto B), si han sido inspeccionados a un nivel equivalente en su aeropuerto de origen (aeropuerto A).

3.10.2 El operador de aeronave y aeropuerto, basados en sus evaluaciones de riesgos, pueden optar por no proporcionar las exenciones de controles de seguridad, como resultado del acuerdo.

3.11 **Control de Seguridad Único (OSS):**

3.11.1 El Control de Seguridad Único permite a los pasajeros en transferencia, equipaje de cabina, equipaje de bodega y la carga, estar exentos de inspección, si han sido adecuadamente inspeccionados en el aeropuerto de origen.

3.11.2 El Control de Seguridad Único puede darse de manera holística cuando queden exentos de la re-inspección, pasajeros, equipaje de cabina, equipaje de bodega y la carga; o bien, de forma específica, cuando por lo menos uno de los elementos deba ser re-inspeccionado. Un acuerdo de Control de Seguridad Único puede cubrir toda la operación de transferencia entre dos Estados, o su

alcance puede ser limitado a un aeropuerto o terminal específico, un número de aeropuertos o todos los aeropuertos dentro de un Estado.

4 Beneficios del Control de Seguridad Único (OSS):

4.1 El Control de Seguridad Único puede ser implementado por todos los Estados y sus aeropuertos. Sin embargo es recomendable realizar un análisis de riesgo/costo/beneficio, para cada aeropuerto, involucrado y partes interesadas, para evaluar la importancia de poner en práctica un OSS.

4.1.1 Beneficios:

- a) Incrementa la cooperación entre Estados;
- b) Mayor sostenibilidad de la seguridad de la aviación, que puede tener como resultado nueva asignación de recursos;
- c) El proceso de transferencia se hace más sencillo y expedito para los viajeros, traduciéndose en conexiones más cortas, disminuyendo los riesgos de perder las conexiones y/o equipajes en el lugar de destino;
- d) Aumento de la eficiencia operacional de los aeropuertos y las aerolíneas, incluyendo menos retrasos;
- e) Mayor satisfacción de los pasajeros por el servicio y ofrecimiento de una experiencia de viaje más fluida;
- f) Optimización de los recursos disponibles.

5 Desafíos para el Estado Y, que deben ser tomados en consideración:

- a. Adecuaciones en la infraestructura del aeropuerto para proteger a los pasajeros de injerencias no autorizadas, en el área de transferencia y/o para manejar la separación del equipaje de bodega y carga con mayor seguridad.
- b. Dotar de los recursos necesarios a la autoridad competente, para el establecimiento y continuidad de los acuerdos, incluyendo la necesidad de evaluaciones en sitio;
- c. Seguimiento a los cambios que se producen en base a las amenazas globales o riesgos en el medio ambiente, y así estar preparados para tomar las medidas adecuadas en respuesta a tales cambios, como sería por ejemplo el restablecimiento de la inspección de transferencia temporal o permanente;
- d. Identificar los problemas relacionados con la responsabilidad que permita prevenir la conclusión de un acuerdo.

6 Consideraciones de Infraestructura para el OSS:

6.1 El acuerdo de Control de Seguridad Único, debe considerar los inconvenientes relacionados a infraestructura y las protecciones subsiguientes de los pasajeros en transferencia y su equipaje de cabina, contra interferencias no autorizadas. La principal premisa del acuerdo OSS, es que los pasajeros y sus pertenencias personales, amparados por el acuerdo, no deben mezclarse con pasajeros que no hayan sido sujetos a la inspección de equivalencias de seguridad.

6.2 Todos los aeropuertos de transferencia, con un OSS implementado, conectando pasajeros no cubiertos por el acuerdo, deben ser sujetos a inspección antes de mezclarse con los pasajeros cubiertos por el acuerdo (OSS). Pasajeros arribando del Aeropuerto A, deben ser separados de los pasajeros que arriben del Aeropuerto D, hasta que los mismos sean inspeccionados.

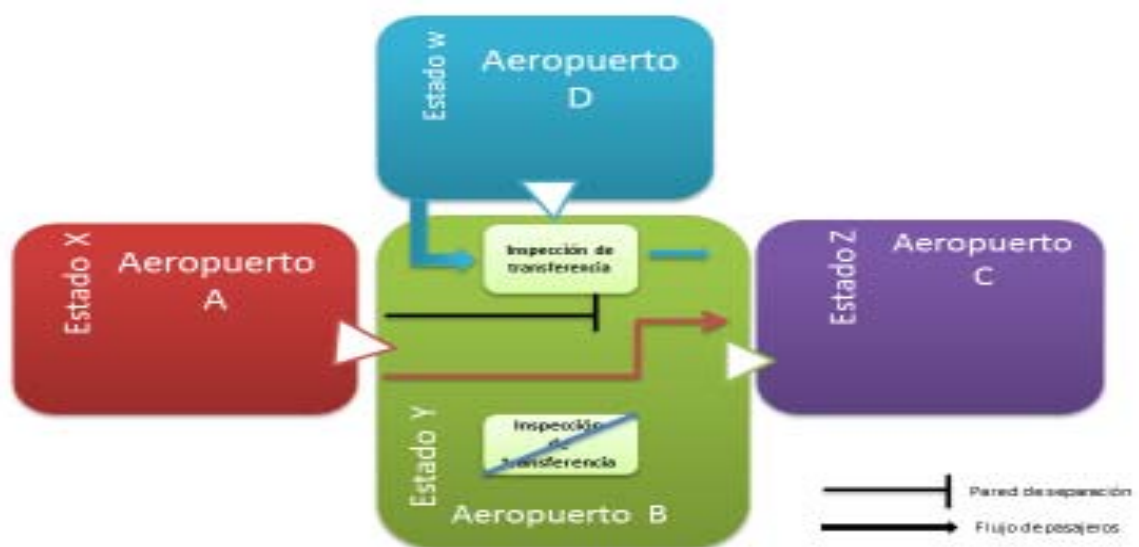
6.3 Este escenario se describe en la figura 4, donde el Aeropuerto A, en el Estado X tiene un acuerdo de OSS con el Aeropuerto B en el Estado Y, pero no tiene acuerdo implementados con el Aeropuerto D, en el Estado W; en tal situación los pasajeros que arriben del aeropuerto D, no deben

mezclarse con pasajeros en transferencia arribando del Aeropuerto A, hasta que los mismos sean sujetos de inspección en el Aeropuerto B.

6.4 Colocar barreras físicas, para segregar a los pasajeros con acuerdos de un OSS y los pasajeros sin acuerdos de seguridad; ante tal situación, una inspección de seguridad, debe ser realizada en el área de llegada, antes de permitirles a personas bajo los acuerdos de OSS, utilizar la misma área que los pasajeros sin acuerdos de seguridad.

6.5 Debe considerarse el Plan de Contingencia, para enfrentar cualquier cambio de riesgo y amenaza en el entorno, o cualquier otro cambio significativo, que afecte la validación del OSS. Para tal efecto, deben ser implementados mecanismos, en el Estado Y (Aeropuerto B) que permitan la re-inspección de todos los pasajeros, equipaje de cabina, equipaje de bodega y carga arribando del Estado X (o Aeropuerto A).

Figura 4
Separación de pasajeros para el Control de Seguridad Único (OSS)



6.6 Un acuerdo de Control de Seguridad Único, puede tomar en cuenta otros acuerdos de OSS, para el caso en que, los pasajeros en tránsito, equipaje de cabina, equipaje de bodega y la carga, llegando al aeropuerto B del aeropuerto A, hayan sido objeto de transferencia en el Aeropuerto A, para una variedad de destinos. El Aeropuerto A, debe ser capaz de demostrar, como parte del acuerdo de validación y los procesos de verificación continua, qué controles de seguridad eficaces, han sido aplicados a tales pasajeros incluyendo, equipaje de cabina, bodega y la carga.

— FIN —