



OACI

Organización de Aviación Civil Internacional
Oficina para Norteamérica, Centroamérica y Caribe

NOTA DE ESTUDIO

NACC/DCA/12 — NE/13
03/06/24

**Duodécima Reunión de Directores de Aviación Civil de Norteamérica, Centroamérica y Caribe
(NACC/DCA/12)**

Placencia, Belice, 9 al 11 de julio de 2024

**Cuestión 3 del
Orden del Día:**

Seguridad de la Aviación (AVSEC) y Facilitación (FAL)

**ARREGLOS DE CONTROL DE SEGURIDAD ÚNICO: IMPLICACIONES PARA TERCEROS E IMPORTANCIA DEL
INTERCAMBIO DE INFORMACIÓN**

(Presentada por Estados Unidos)

RESUMEN EJECUTIVO

A medida que los Arreglos de control de seguridad único (OSS) se vuelven más frecuentes, también crece el potencial de aumento de las vulnerabilidades de seguridad de la aviación y el consiguiente cambio de riesgo dentro del ecosistema de la aviación civil. A fin de que el OSS mejore realmente la seguridad de la aviación mundial, los Estados que participan en esos arreglos deben velar por que se apliquen y mantengan los niveles más altos de seguridad a lo largo del tiempo para que se tengan en cuenta los cambios en las amenazas, las innovaciones en las prácticas de seguridad de la aviación y los avances en las tecnologías avanzadas de inspección. Del mismo modo, una parte esencial para lograr este objetivo es el intercambio sistemático de información pertinente sobre los arreglos de OSS con todos los Estados y las partes interesadas afectados.

Acción:	Se invita a la Reunión a afirmar y alentar que el intercambio de información pertinente entre los Estados que participan por arreglos de OSS y aquellos afectados es esencial para reducir al mínimo la posibilidad de crear nuevas vulnerabilidades en el sistema mundial de seguridad de la aviación y permitir que los Estados evalúen adecuadamente los riesgos para sus respectivos sistemas nacionales de aviación civil y operaciones.
<i>Objetivos Estratégicos:</i>	<ul style="list-style-type: none">• Seguridad de la aviación y facilitación
<i>Referencias:</i>	<ul style="list-style-type: none">• Documento de la OACI: Recognition of Equivalence of Security Measures - One-Stop Security (OSS) - 2023.SP.pdf (icao.int)

1. Introducción

1.1 La Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) promueve los beneficios del OSS como un instrumento que permite evitar la duplicación innecesaria de controles de seguridad de la aviación y aumentar la sostenibilidad mundial del sistema de seguridad de la aviación, además de proporcionar un proceso de transferencia más sencillo para las personas pasajeras y sus pertenencias, lo

cual da como resultado conexiones más cortas, menos conexiones perdidas y menos equipaje que no llegue al destino¹. Sin embargo, los arreglos OSS pueden inadvertidamente aumentar las vulnerabilidades de seguridad de la aviación y el consiguiente cambio de riesgo dentro del ecosistema de la aviación civil. Por ejemplo, si o cuando las medidas reducidas de seguridad de la aviación logradas a través de un arreglo OSS causan conflicto con los requisitos para los aeropuertos y/o a los transportistas aéreos que prestan servicio al mismo público pasajero, o declarados en acuerdos bilaterales de servicios aéreos, pueden necesitarse medidas adicionales instaladas para los explotadores para compensar la brecha de seguridad recién creada. Eso mina los beneficios potenciales de facilitación que puede proporcionar los OSS.

2. Discusión

2.1 Si bien los arreglos de OSS (ya sean unilaterales, bilaterales o multilaterales) tienen por objeto aumentar la sostenibilidad mundial del sistema de seguridad de la aviación, mejorar la experiencia de las personas pasajeras y aumentar la eficacia en los viajes aéreos, también tienen el potencial de someter al sistema de aviación a vulnerabilidades no intencionadas o riesgos adicionales si se aplican sin la suficiente coordinación y consideración². Esa coordinación y consideración deben incluir no sólo a los Estados que son parte en un arreglo de OSS, sino también a los Estados receptores, así como a las partes interesadas (es decir, los explotadores de aeropuertos y los transportistas aéreos) que se espera faciliten la transferencia/el tránsito de aquellas personas pasajeras y su equipaje en el marco del arreglo de OSS. Esto es esencial ya que las medidas de seguridad de la aviación que de otro modo se llevarían a cabo en el aeropuerto de transferencia, para incluir las medidas requeridas por los Estados receptores, se eliminarían en el marco del OSS.

2.2 Los Estados que son parte de un arreglo de OSS conocerán los detalles de los sistemas de cada uno de ellos sobre los que se establece la equivalencia, incluida la base en la cual las medidas de seguridad de la aviación se consideran redundantes y posteriormente se eliminan. Como se reconoció recientemente por la 35ª reunión del Grupo Experto de Seguridad de la Aviación, así como la Décima Segunda Reunión del Grupo Regional sobre Seguridad de la Aviación y Facilitación NAM/CAR y SAM OACI/CLAC, puede ser igualmente imperativo compartir información de seguridad de la aviación relevante entre los Estados comprometidos con arreglos OSS y los Estados afectados que no son partes en ese arreglo de OSS, así como asegurar la consulta de las partes interesadas desde el principio, para minimizar la posibilidad de crear nuevas vulnerabilidades u otros impactos operacionales. Esto también permitirá a los Estados que no son partes en el arreglo de OSS, pero que están expuestos a sus consecuencias, llevar a cabo su propia evaluación del riesgo para las operaciones destinadas a su territorio, dado el cambio de postura de seguridad de la aviación en el último punto de partida, y gestionar ese riesgo según consideren apropiado.

2.3 Esta relevante información AVSEC puede incluir requisitos específicos y los procesos de validación que se han establecido para respaldar esos arreglos OSS, y las bases en las que se determinó la equivalencia. Esto incluye el equipo de seguridad de la aviación que se utiliza en todos los lugares que abarca el arreglo; la validación continua de los Estados, y los planes de seguimiento y control de calidad para el mantenimiento del arreglo de OSS, así como los planes de los Estados para la ulterior mejora y evolución de sus sistemas de seguridad operacional (con el objeto de incluir su equipo de seguridad de la aviación y sus planes de inversión de capital, así como los planes de contingencia, para los emplazamientos

¹ Documento de la OACI: Reconocimiento de la equivalencia de medidas de seguridad – Control de seguridad único (2023), <https://www.icao.int/Security/SFP/Pages/OSS.aspx>.

² Ibidem, "Proceso: Reconocimiento de la equivalencia", página 9.

afectados del OSS). Entender esta información será esencial a fin de garantizar que el arreglo de OSS realmente mejore la seguridad de la aviación a escala mundial y regional, en lugar de reducirla involuntariamente, creando una postura de seguridad estática o, sin saberlo, trasladar el riesgo a los Estados receptores y los explotadores afectados.

3. Conclusión

3.1 A fin de que el OSS mejore realmente la seguridad de la aviación mundial y regional, los Estados que participan en esos arreglos deben velar por que se apliquen y mantengan los niveles más altos de seguridad de la aviación a lo largo del tiempo, para que se tengan en cuenta los cambios en las amenazas, las innovaciones en las prácticas de seguridad de la aviación y los avances en las tecnologías avanzadas de inspección. Del mismo modo, una parte esencial para lograr este objetivo es el intercambio sistemático de información pertinente sobre el arreglo de OSS con todos los Estados y partes interesadas afectados. Cuando la información sobre el arreglo de OSS no se comparte con todas las partes afectadas, idealmente con suficiente antelación a la implementación, se pueden perder oportunidades para resolver obstáculos que, de otro modo, podrían complicar la implementación del arreglo y/o dar lugar a costos inesperados y solicitudes de recursos adicionales.

4. Acción por parte de la Reunión

4.1 Se invita a la Reunión a reafirmar y alentar que el intercambio de información pertinente entre los Estados y las partes interesadas que participan o se ven afectados por arreglos de OSS es esencial para reducir al mínimo la posibilidad de crear nuevas vulnerabilidades en el sistema mundial de seguridad de la aviación y permitir que los Estados evalúen adecuadamente los riesgos para sus respectivos sistemas nacionales de aviación civil.