

## **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.

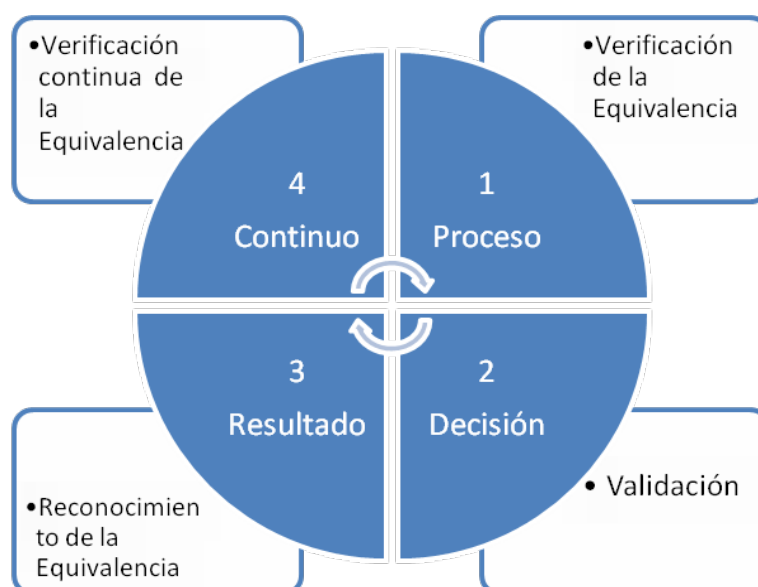
### 3. Desarrollo

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

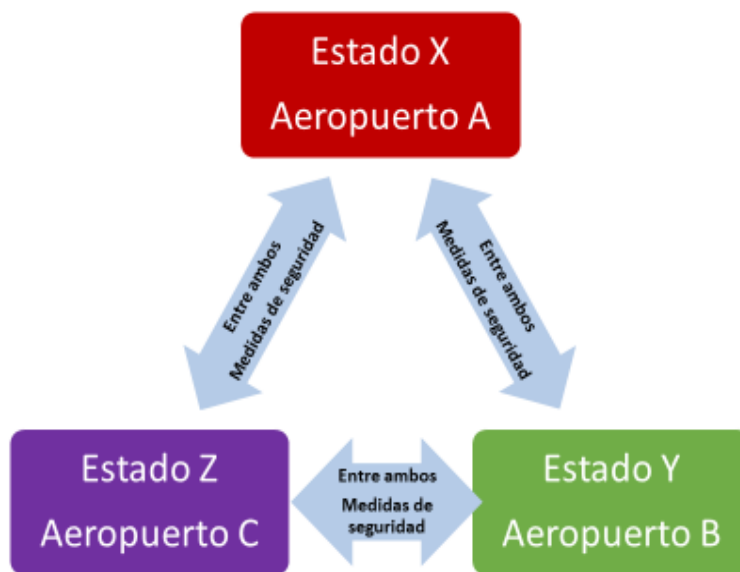
3.6.1 La decisión para reconocer la equivalencia puede ser multilateral, bilateral o unilateral.

- 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 él.

### **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.

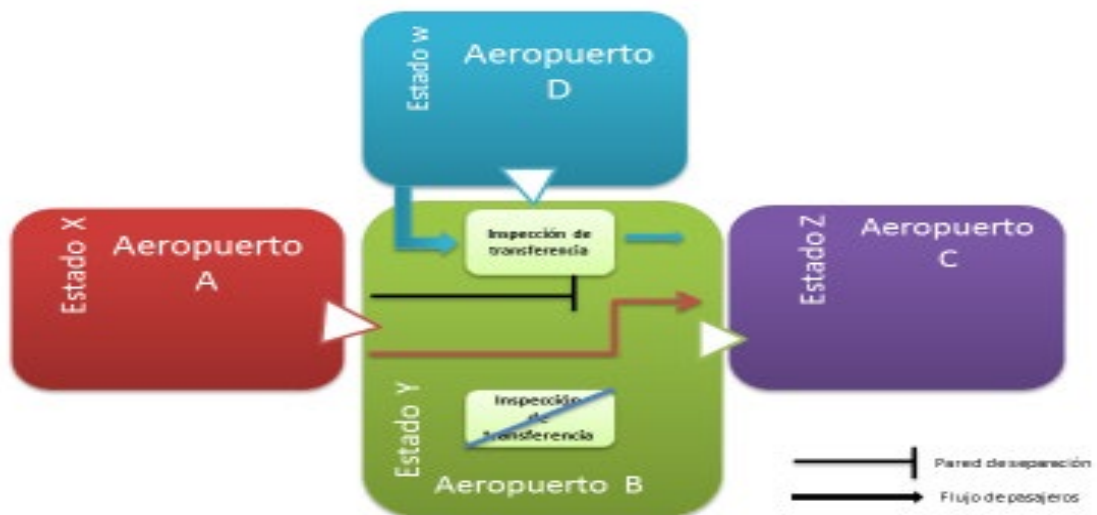
6.2 Todos los aeropuertos de transferencia, con un OSS implementado, conectando pasajeros no cubiertos por el acuerdo, deben ser sujetos a inspección antes de mezclarse con los pasajeros cubiertos por el acuerdo (OSS). Pasajeros arribando del Aeropuerto A, deben ser separados de los pasajeros que arriben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

## ANEXO A Lista de verificación

Inspector: \_\_\_\_\_

Fecha: \_\_\_\_\_

Área: PUNTO DE INSPECCIÓN DE SEGURIDAD	Hora: _____				
Actividad	Norma PNSAC / PSA / Libro XXXVI	C	NC	NA	Observaciones
Condición del equipo de rayos X (registro prueba inicial diaria)		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Condición del arco detector de metales (registro de prueba inicial)		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Condición del detector de metales manual		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Cuenta el punto de inspección de seguridad medios de comunicación		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Cuenta el punto de inspección de seguridad con un supervisor		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Cuenta el punto de inspección de seguridad con Policía Nacional		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Número adecuado de personal de inspección de seguridad		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Área privada para inspecciones físicas		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
El personal de inspección de seguridad esta certificado		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Rotación del personal de rayos X (20 min ops / 40 min. descanso)		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Todos los pasajeros / personas son inspeccionadas adecuadamente		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Todo el equipaje de mano es inspeccionado adecuadamente		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Emplean todas las funciones del arco detector de metales		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Se realiza las inspecciones aleatorias personas / equipaje (10%)		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Se emplea adecuadamente el detector de metales manual		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Se conducen inspecciones físicas de las personas adecuadamente		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Se conducen inspecciones adecuadas a los pax de movilidad reducida		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Criterios de identificación y confiscación de artículos prohibidos		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Inspección para infantes		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Inspección de artículos médicos, de salvamento/con valor de prueba o científico/las urnas cinerarias		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Cortesía en el trato a los pasajeros y personas		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	

## Lista de verificación

Inspector: \_\_\_\_\_ Fecha: \_\_\_\_\_

<b>Área:</b>	<b>CONTROL DE ACCESO</b>	<b>Hora:</b>			
Actividad	Norma PNSAC / PSA / Libro XXXVI	C	NC	NA	Observaciones
Equipo de comunicación en los puntos de control de acceso		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Cantidad adecuada del personal en el punto de control de acceso		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Listas actualizadas de restricción de acceso		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Verificación del carnet de ingreso aeroportuario		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Verificación del pase vehicular		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Procedimientos adecuados de inspección de personas		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Procedimientos adecuados de inspección de vehículos		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Poseen los SOP vigentes y propios de su puesto		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Iluminación suficiente del punto de control de acceso		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Protección contra las inclemencias del tiempo (clima)		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	

## Lista de verificación

Inspector: \_\_\_\_\_

Fecha: \_\_\_\_\_

Área: PARTE AERONÁUTICA (PERIMETRO / RAMPA) Hora: \_\_\_\_\_

Actividad	Norma PNSAC / PSA / Libro XXXVI	C	NC	NA	Observaciones
Señalización (rótulos)		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Frecuencia de las patrullas del perímetro		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Iluminación de la plataforma		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Portación correcta de los carnet de acceso aeroportuario		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Seguridad del perímetro de las aeronaves		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Aeronaves en pernocta. Se encuentran aseguradas?(sellos seg y otros)		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Portación visible de PAV de los vehículos en la parte aeronáutica		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Protección del equipaje de bodega de origen		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Protección de la carga y correo		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Protección de los suministros de abordó		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	

## Lista de verificación

Inspector: \_\_\_\_\_

Fecha: \_\_\_\_\_

<b>Área:</b> EDIFICIO TERMINAL / SALAS DE ABORDAJE		<b>Hora:</b> _____			
Actividad	Norma PNSAC / PSA / Libro XXXVI	C	NC	NA	Observaciones
Verificación de todas las puertas que puedan dar acceso a las ZSR		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Compuertas de equipaje de bodega cerradas cuando no están en ops.		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Verificación de los procedimientos de seguridad de concesionarios cuyas instalaciones proveen acceso a las ZSR		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Señalización de las puertas y compuertas (ZSR)		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Control de cerraduras y llaves		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Presencia del personal de seguridad en las puertas de embarque		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Puertas cerradas de los puentes de embarque sin operación		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Verificación de los pasaportes / ID de los pasajeros en el embarque		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Procedimientos de seguridad pasajeros en tránsito		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Procedimientos de seguridad pasajeros en transferencia		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Separación de pasajeros de origen con los de arribo		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	

## Lista de verificación

Inspector: \_\_\_\_\_

Fecha: \_\_\_\_\_

Área: PUNTO DE INSPECCIÓN EQUIPAJE DE BODEGA Hora: \_\_\_\_\_

Actividad	Norma PNSAC / PSA / Libro XXXVI	C	NC	NA	Observaciones
Condición del equipo de rayos X (registro prueba inicial diaria)		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Cuenta el punto de inspección de seguridad medios de comunicación		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Cuenta el punto de inspección de seguridad con un supervisor		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Cuenta el punto de inspección de seguridad con Policía Nacional		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Número adecuado de personal de inspección de seguridad		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
El personal de inspección de seguridad esta certificado		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Rotación del personal de rayos X (20 min ops / 40 min. descanso)		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Porcentaje mínimo requerido para la inspección manuales (10%)		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Mantenimiento de registros de las inspecciones manuales		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Procedimientos en el caso de una interrupción de energía / avería		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Procedimientos establecidos en el caso de que se descubra un artículo sospechoso o prohibido		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Procedimientos para reunir a los pasajeros con el equipaje para realizar los registros físicos		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Inspección de equipaje en transferencia		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Procedimientos de reconciliación del equipaje		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	

## Lista de verificación

Inspector: \_\_\_\_\_

Fecha: \_\_\_\_\_

Área: <u>DOCUMENTACIÓN</u>	Hora: _____				
Actividad	Norma PNSAC / PSA / Libro XXXVI	C	NC	NA	Observaciones
Marco jurídico regulatorio que permita la viabilidad del OSS		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Reporte de la auditoria USAP de la OACI		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
PNSAC, PSA, PSE, Reglamentación de seguridad de la aviación,		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Naturaleza y alcance de la supervisión realizada por la autoridad competente		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Intercambio de información sobre amenaza y riesgo		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Intercambio de sobre acuerdo (s) de reconocimiento (s) con otros Estados		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Reclutamiento del personal de seguridad, verificación de antecedentes y procedimientos de entrenamiento y certificación		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Desempeño de la supervisión del aeropuerto seleccionado		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Herramientas, medidas y procedimientos para el mantenimiento de la seguridad		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Información sobre los controles de seguridad, recolectada a través de actividades nacionales de control de calidad (auditorias, estudios, inspecciones y pruebas). La información 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.		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	



## Lista de verificación

Inspector: \_\_\_\_\_

Fecha: \_\_\_\_\_

Recomendaciones Generales:

## **ANEXO B**

### **MODELO DE MEMORANDO DE ACUERDO (MoU) PARA EL RECONOCIMIENTO BILATERAL DE MEDIDAS DE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN ENTRE (ESTADO X) Y (ESTADO Y)**

#### **PREÁMBULO**

Considerando la importancia de las disposiciones de las Normas del Anexo 17 al Convenio de Chicago de 1944 de la Organización de Aviación Civil Internacional,

Las Partes han aceptado lo siguiente:

#### **OBJETIVOS**

Establecer una base de garantías convenida, mediante normas aceptadas de controles y procedimientos de seguridad, por la cual una autoridad competente puede, en uno o más aeropuertos seleccionados bajo su responsabilidad, eximir de nuevas inspecciones a pasajeros y equipaje de mano o equipaje de bodega o carga en tránsito procedentes de uno o más aeropuertos seleccionados bajo la responsabilidad de otra autoridad competente.

#### **DEFINICIONES**

Para los propósitos del presente Acuerdo y sus Adjuntos se entiende por:

“Anexo 17” las Normas y métodos recomendados internacionales de la OACI contenidos en el Anexo 17 — Seguridad al Convenio sobre Aviación Civil Internacional abierto a la firma en Chicago el séptimo día de diciembre de 1944 (Anexo 17), en su versión aplicable;

“Autoridad competente” el órgano designado por cada Estado en virtud de la Norma 3.1.3 del Anexo 17 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional y cualquier otra autoridad nacional con la cual se comparten o delegan las responsabilidades indicadas en este Acuerdo;

“equipaje de mano” todo artículo de propiedad personal de un pasajero para transportar en la cabina de una aeronave;

“equipaje de bodega” todo artículo de propiedad personal de un pasajero para transportar en la bodega de una aeronave;

“las Partes” o “Parte” los signatarios del presente Acuerdo;

“aeropuerto seleccionado” todo aeropuerto o terminal por el cual la autoridad competente tiene responsabilidad, y que ha sido identificado por dicha autoridad, como un aeropuerto o terminal que aplica controles de seguridad a los pasajeros y su equipaje de cabina y de bodega, en vuelos seleccionados con arreglo al presente Acuerdo y que figura en la lista del Adjunto A;

“vuelo seleccionado” todo vuelo directo que ha sido identificado por la autoridad competente como sujeto a los controles de seguridad establecidos en el presente Acuerdo y que figura en la lista del Adjunto A;

“inspección” la aplicación de medios técnicos o de otro tipo destinados a identificar o detectar armas, explosivos u otros artefactos, objetos o sustancias peligrosos que puedan utilizarse para cometer actos de interferencia ilícita.

## **ÁMBITO**

El presente Acuerdo establece los términos y condiciones bajo los cuales cada Parte conviene en reconocer los controles de seguridad de la otra aplicables a:

Pasajeros, equipaje de cabina y bodega.

Las Partes convienen en que el reconocimiento de los controles de seguridad conducirá a la implantación de procedimientos de seguridad de una sola etapa para pasajeros y equipaje de cabina y bodega, en aeropuertos seleccionados de sus territorios, que figuran en el Adjunto A.

## **CONFIDENCIALIDAD Y NO DIVULGACIÓN**

Las Partes se comprometen a observar la confidencialidad y el carácter secreto de los documentos, la información y otros datos recibidos o suministrados por la otra Parte durante el período de aplicación del presente Acuerdo y sus adjuntos.

Las Partes convienen en firmar el Acuerdo de No Divulgación (NDA), adjuntado al presente documento como Adjunto B, al mismo tiempo en que firman el presente Acuerdo, y que

## **BASE PARA EL RECONOCIMIENTO BILATERAL DE MEDIDAS DE SEGURIDAD**

### **Disposiciones generales**

De conformidad con sus derechos y obligaciones en el marco del derecho internacional, el Estado de X y el Estado de Y reafirman que su obligación mutua de proteger la seguridad de la aviación civil contra actos de interferencia ilícita constituye una parte integral del presente Acuerdo.

El Estado X y el Estado de Y actuarán de conformidad con las disposiciones sobre seguridad de la aviación establecidas por la Organización de Aviación Civil Internacional y Anexos al Convenio sobre Aviación Civil Internacional designados, en particular el Anexo 17, en la medida en que estas disposiciones sean aplicables a las Partes. Las Partes exigirán que los explotadores de aeronaves de su matrícula, o los explotadores que tengan la oficina principal o residencia permanente en su territorio y los explotadores de aeropuertos situados en sus territorios, actúen de conformidad con dichas disposiciones sobre seguridad de la aviación. En consecuencia, cada Parte notificará a la otra Parte, a petición de ésta, toda diferencia que exista entre sus reglamentos y prácticas en las normas de seguridad de la aviación que tienen pertinencia para los explotadores de la otra Parte.

Sin limitar el carácter general de sus derechos y obligaciones en virtud del derecho internacional, las Partes actuarán, en particular, de conformidad con las disposiciones del Convenio sobre las infracciones y ciertos otros actos cometidos a bordo de las aeronaves (Doc. 8364), firmado en Tokio el 14 de septiembre de 1963; el Convenio para la represión del apoderamiento ilícito de aeronaves (Doc. 8920), firmado en La Haya el 16 de diciembre de 1970; el Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la aviación civil (Doc. 8966), firmado en Montreal el 23 de septiembre de 1971; el Protocolo para la represión de actos ilícitos de violencia en los aeropuertos que presten servicio a la aviación civil internacional, complementario del Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la aviación civil, hecho en Montreal el 23 de septiembre de 1971 (Doc. 9518), firmado en Montreal el 24 de febrero de 1988; el Convenio sobre la marcación de explosivos plásticos para los fines de detección (Doc. 9571), hecho en Montreal el 1 de marzo de 1991; el Convenio para la represión de actos ilícitos relacionados con la aviación civil internacional (Doc. 9960), hecho en Beijing el 10 de septiembre de 2010; el Protocolo complementario del Convenio para la represión del apoderamiento ilícito de aeronaves (Doc. 9959), hecho en Beijing el 10 de septiembre de 2010 y cualquier otro Acuerdo multilateral sobre seguridad de la aviación que sea vinculante para las Partes.

## **PROCESO DE VALIDACIÓN**

Las Partes reconocen que han intercambiado todos los NCASP y ASP, reglamentos y procedimientos escritos pertinentes para garantizar la comprensión mutua de las medidas de seguridad vigentes, en particular con respecto a la inspección de pasajeros, equipaje de cabina y bodega. Entre estos cabe mencionar los siguientes:

- a) NCASP y ASP;
- b) reglamentos, prácticas y procedimientos que apoyan los controles de seguridad aeroportuaria;
- c) equipo de inspección empleado en el aeropuerto seleccionado, uso operacional del equipo de inspección y procedimientos para la calibración y mantenimiento del equipo, cuando corresponda;
- d) contratación de personal de seguridad, verificación de antecedentes, procedimientos de instrucción y certificación;
- e) medidas de seguimiento y control del desempeño en el aeropuerto seleccionado; y
- f) mecanismos, medidas y procedimientos para mantener la seguridad de los pasajeros después de la inspección.

Las Partes reconocen que han intercambiado la información sobre controles de calidad emanados del NQCP, cuando se disponga del mismo. Esta información puede comprender, entre otras cosas:

- a) el número de estudios, inspecciones y pruebas en los que se basa el control de calidad;
- b) entidades involucradas en los estudios, inspecciones y pruebas;
- c) detalles sobre cómo se llevan a cabo los estudios, inspecciones y pruebas.

Las Partes reconocen que han verificado los procedimientos aplicados por cada una, basándose en evaluaciones conjuntas in situ de los controles de seguridad aplicados a pasajeros, equipaje de cabina y bodega.

En el Adjunto C al presente Acuerdo, figura un resumen de las medidas de seguridad vigentes con arreglo a los intercambios de información mencionados en los Artículos XX y XX.

## **EXAMEN CONTINUO**

A partir de la entrada en vigor del presente Acuerdo cada Parte conviene en notificar a la otra, con una frecuencia convenida de común acuerdo, todo cambio importante en los programas, reglamentos y procedimientos escritos mencionados en el artículo XX.

A partir de la entrada en vigor del presente Acuerdo cada Parte conviene en notificar a la otra, con una frecuencia convenida de común acuerdo, todo cambio importante en las medidas de control de calidad mencionadas en el artículo XX.

A partir de la entrada en vigor del presente Acuerdo, las Partes convienen en realizar una verificación mutua de los procedimientos aplicados, con una frecuencia convenida de común acuerdo, sobre la base de las evaluaciones conjuntas in situ, de los controles de seguridad aplicados a pasajeros, equipaje de cabina y de bodega. Las Partes también convienen en considerar favorablemente las peticiones de participar, con carácter de observadoras, en las inspecciones de seguridad emprendidas por la otra Parte.

## CONSULTAS

Si una Parte tiene motivos razonables para suponer que la otra Parte se ha apartado de las disposiciones de la presente sección, aquella puede solicitar la realización de consultas. Estas consultas se iniciarán dentro de los [ ] días de recibirse esa petición. Si una vez iniciadas las consultas, no se alcanzan acuerdos satisfactorios dentro de los [ ] días siguientes, ello constituirá motivo para que la Parte que solicitó las consultas adopte medidas para retener, revocar, suspender o imponer condiciones apropiadas a las autorizaciones de las líneas aéreas de la otra Parte. Cuando una emergencia lo justifique, o para prevenir ulteriores incumplimientos de las disposiciones de este Artículo, la Parte que considera que la otra Parte se ha apartado de las disposiciones de este Artículo puede, en cualquier momento, adoptar medidas provisionales apropiadas.

## SUSPENSIÓN Y TERMINACIÓN

### Suspensión temporal

Cada Parte tiene el derecho de suspender temporalmente, la aplicación del presente Acuerdo si existe una duda razonable de incumplimiento o no ejecución, total o en parte del mismo, por la otra Parte; o en cualquier caso en los que se aduzca o invoque motivos de seguridad nacional, interés nacional, orden público o salud pública, o bien, debido a la malograda conclusión de consultas con arreglo al artículo XX. En tal caso, la Parte que desea suspender temporalmente el Acuerdo, debe dar aviso previo y por escrito a la otra Parte, por conducto de la autoridad competente.

### Terminación unilateral

En todo momento cada Parte puede dar aviso por escrito, por conducto de la autoridad competente, a la otra Parte, de su decisión de dar por terminado el presente Acuerdo, sin necesidad de que concurren uno o varios de los casos que se aducen en la Suspensión Temporal. El Acuerdo terminará un (1) año después de la fecha de recepción de la comunicación por la otra Parte, a menos que el aviso de terminación sea retirado por consentimiento mutuo antes de la expiración de este plazo.

## ENMIENDAS

Cada Parte puede solicitar por escrito, que se enmiende la totalidad o cualquier parte del presente Acuerdo o de sus Adjuntos. Dicha enmienda deberá contar con la aprobación mutua y por escrito de las Partes y constituirá una parte integral del presente Acuerdo. La enmienda entrará en vigor en la fecha que determinen por escrito las Partes.

## ENTRADA EN VIGOR

El presente Acuerdo entrará en vigor en la última fecha de la firma por ambas Partes (la “fecha de entrada en vigor”) y permanecerá vigente, a menos que se invoque su terminación con arreglo al artículo XX.

Dado en la ciudad de \_\_\_\_\_, a los [ ] del mes de \_\_\_\_\_ de 201[ ]

\_\_\_\_\_  
Aut. Competente de Estado X

\_\_\_\_\_  
Aut. Competente de Estado Y

## Apéndice 1

Adjuntos al modelo de Memorando de Acuerdo Bilateral (MoU)

**Adjunto A** – Lista de aeropuertos (comprende todos los aeropuertos reconocidos por las Partes, además de vuelos seleccionados si corresponde)

**Adjunto B – Acuerdo de No Divulgación**

Las Partes convienen en no divulgar, no difundir y no transmitir de cualquier otra forma, a terceras Partes, documento alguno, o sus contenidos o cualesquiera datos conexos resultantes del intercambio de información entre ellas, sin su consentimiento previo por escrito.

**Adjunto C – Medidas de Seguridad (resumen de medidas de seguridad implantadas por las Partes)**

- a. Reporte de la auditoria USAP de la OACI;
- b. Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil (PNSAC), Programa de Seguridad del Aeropuerto y otros programas de seguridad relevantes del operador;
- c. La naturaleza y el alcance de la supervisión realizada por la autoridad competente;
- d. Intercambio de información sobre amenaza y riesgo,
- e. Intercambio de información sobre acuerdo de reconocimiento con otros Estados;
- f. Regulaciones, prácticas y procedimientos que apoyan los controles de seguridad del aeropuerto;
- g. Equipo de seguridad utilizados en el aeropuerto, uso operativo de los equipos de seguridad y procedimientos para la calibración y mantenimiento del equipo, si aplica;
- h. Reclutamiento del personal de seguridad, verificación de antecedentes y procedimientos de entrenamiento y certificación;
- i. Desempeño de la supervisión del aeropuerto seleccionado;
- j. Herramientas, medidas y procedimientos para el mantenimiento de la seguridad;
- k. Información sobre los controles de seguridad recolectada por las actividades nacional de control de calidad (es decir auditorias, estudios, inspecciones y pruebas), si está disponible. La información recolectada debe incluir la frecuencia, resultados y otros detalles pertinentes sobre el control de la calidad las actividades llevadas a cabo por el Estado X, así como las entidades que se dedican a estas actividades.

## ANEXO C

### MODELO DE MEMORANDO DE ACUERDO (MoU) PARA EL RECONOCIMIENTO UNILATERAL DE MEDIDAS DE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN ENTRE (ESTADO X) Y (ESTADO Y)

#### PREÁMBULO

Considerando la importancia de las disposiciones de las Normas del Anexo 17 al Convenio de Chicago de 1944 de la Organización de Aviación Civil Internacional,

Las Partes han aceptado lo siguiente:

#### OBJETIVOS

Establecer una base de garantías convenida, mediante normas aceptadas de controles y procedimientos de seguridad, por la cual una autoridad competente puede, en uno o más aeropuertos seleccionados bajo su responsabilidad, eximir de nuevas inspecciones a pasajeros y equipaje de mano o equipaje de bodega o carga en tránsito procedentes de uno o más aeropuertos seleccionados bajo la responsabilidad de otra autoridad competente.

#### DEFINICIONES

Para los propósitos del presente Acuerdo y sus Adjuntos se entiende por:

“Anexo 17” las Normas y métodos recomendados internacionales de la OACI contenidos en el Anexo 17 — Seguridad al Convenio sobre Aviación Civil Internacional abierto a la firma en Chicago el séptimo día de diciembre de 1944 (Anexo 17), en su versión aplicable;

“Autoridad competente” el órgano designado por cada Estado en virtud de la Norma 3.1.3 del Anexo 17 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional y cualquier otra autoridad nacional con la cual se comparten o delegan las responsabilidades indicadas en este Acuerdo;

“equipaje de mano” todo artículo de propiedad personal de un pasajero para transportar en la cabina de una aeronave;

“equipaje de bodega” todo artículo de propiedad personal de un pasajero para transportar en la bodega de una aeronave;

“las Partes” o “Parte” los signatarios del presente Acuerdo;

“aeropuerto seleccionado” todo aeropuerto o terminal por el cual la autoridad competente tiene responsabilidad, y que ha sido identificado por dicha autoridad, como un aeropuerto o terminal que aplica controles de seguridad a los pasajeros y su equipaje de cabina y de bodega, en vuelos seleccionados con arreglo al presente Acuerdo y que figura en la lista del Adjunto A;

“vuelo seleccionado” todo vuelo directo que ha sido identificado por la autoridad competente como sujeto a los controles de seguridad establecidos en el presente Acuerdo y que figura en la lista del Adjunto A;

“inspección” la aplicación de medios técnicos o de otro tipo destinados a identificar o detectar armas, explosivos u otros artefactos, objetos o sustancias peligrosos que puedan utilizarse para cometer actos de interferencia ilícita.

### **ÁMBITO**

El presente Acuerdo establece los términos y condiciones bajo los cuales una de las Partes (el Estado que Reconoce), conviene en reconocer los controles de seguridad de la otra (el Estado a ser Validado) aplicables a:

Pasajeros, equipaje de cabina y bodega.

Las Partes convienen en que el reconocimiento de los controles de seguridad conducirá a la implantación de procedimientos de seguridad de una sola etapa para pasajeros y equipaje de cabina y bodega, en aeropuertos seleccionados de sus territorios, que figuran en el Adjunto A.

### **CONFIDENCIALIDAD Y NO DIVULGACIÓN**

La Parte interesada en aplicar el reconocimiento de los controles de seguridad, se compromete a observar la confidencialidad y el carácter secreto de los documentos, la información y otros datos recibidos o suministrados por la otra Parte durante el período de aplicación del presente Acuerdo y sus adjuntos.

Las Partes convienen en firmar el Acuerdo de No Divulgación (NDA), adjuntado al presente documento como Adjunto B, al mismo tiempo en que firman el presente Acuerdo, y que registrá por separado el intercambio de información confidencial de cada Parte.

### **BASE PARA EL RECONOCIMIENTO UNILATERAL DE MEDIDAS DE SEGURIDAD**

#### **Disposiciones generales**

De conformidad con sus derechos y obligaciones en el marco del derecho internacional, el Estado de X y el Estado de Y reafirman que su obligación mutua de proteger la seguridad de la aviación civil contra actos de interferencia ilícita constituye una parte integral del presente Acuerdo.

El Estado de X y el Estado de Y actuarán de conformidad con las disposiciones sobre seguridad de la aviación establecidas por la Organización de Aviación Civil Internacional y Anexos al Convenio sobre Aviación Civil Internacional designados, en particular el Anexo 17, en la medida en que estas disposiciones sean aplicables a las Partes. Las Partes exigirán que los explotadores de aeronaves de su matrícula, o los explotadores que tengan la oficina principal o residencia permanente en su territorio y los explotadores de aeropuertos situados en sus territorios, actúen de conformidad con dichas disposiciones sobre seguridad de la aviación. En consecuencia, cada Parte notificará a la otra Parte, a petición de ésta, toda diferencia que exista entre sus reglamentos y prácticas en las normas de seguridad de la aviación que tienen pertinencia para los explotadores de la otra Parte.

Sin limitar el carácter general de sus derechos y obligaciones en virtud del derecho internacional, las Partes actuarán, en particular, de conformidad con las disposiciones del Convenio sobre las infracciones y ciertos otros actos cometidos a bordo de las aeronave (Doc. 8364), firmado en Tokio el



14 de septiembre de 1963; el Convenio para la represión del apoderamiento ilícito de aeronaves (Doc. 8920), firmado en La Haya el 16 de diciembre de 1970; el Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la aviación civil (Doc. 8966), firmado en Montreal el 23 de septiembre de 1971; el Protocolo para la represión de actos ilícitos de violencia en los aeropuertos que presten servicio a la aviación civil internacional, complementario del Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la aviación civil, hecho en Montreal el 23 de septiembre de 1971 (Doc. 9518), firmado en Montreal el 24 de febrero de 1988; el Convenio sobre la marcación de explosivos plásticos para los fines de detección (Doc. 9571), hecho en Montreal el 1 de marzo de 1991; el Convenio para la represión de actos ilícitos relacionados con la aviación civil internacional (Doc. 9960), hecho en Beijing el 10 de septiembre de 2010; el Protocolo complementario del Convenio para la represión del apoderamiento ilícito de aeronaves (Doc. 9959), hecho en Beijing el 10 de septiembre de 2010 y cualquier otro Acuerdo multilateral sobre seguridad de la aviación que sea vinculante para las Partes.

### **PROCESO DE VALIDACIÓN**

La Parte interesada en aplicar el reconocimiento de los controles de seguridad, reconoce que ha recibido todos los NCASP y ASP, reglamentos y procedimientos escritos pertinentes para garantizar la comprensión de las medidas de seguridad vigentes, en particular con respecto a la inspección de pasajeros, equipaje de cabina y bodega. Entre estos cabe mencionar los siguientes:

- a) NCASP y ASP;
- b) reglamentos, prácticas y procedimientos que apoyan los controles de seguridad aeroportuaria;
- c) equipo de inspección empleado en el aeropuerto seleccionado, uso operacional del equipo de inspección y procedimientos para la calibración y mantenimiento del equipo, cuando corresponda;
- d) contratación de personal de seguridad, verificación de antecedentes, procedimientos de instrucción y certificación;
- e) medidas de seguimiento y control del desempeño en el aeropuerto seleccionado; y
- f) mecanismos, medidas y procedimientos para mantener la seguridad de los pasajeros después de la inspección.

La Parte interesada en aplicar el reconocimiento de los controles de seguridad, reconoce que ha recibido la información sobre controles de calidad emanados del NQCP, cuando se disponga del mismo. Esta información puede comprender, entre otras cosas:

- a) el número de estudios, inspecciones y pruebas en los que se basa el control de calidad;
- b) entidades involucradas en los estudios, inspecciones y pruebas;
- c) detalles sobre cómo se llevan a cabo los estudios, inspecciones y pruebas.

La Parte interesada en aplicar el reconocimiento de los controles de seguridad, reconoce que ha verificado los procedimientos aplicados por el Estado a validar, basándose en evaluaciones conjuntas in situ de los controles de seguridad aplicados a pasajeros, equipaje de cabina y bodega.

En el Adjunto C al presente Acuerdo, figura un resumen de las medidas de seguridad vigentes con arreglo a los intercambios de información mencionados en los Artículos XX y XX.

## **EXAMEN CONTINUO**

A partir de la entrada en vigor del presente Acuerdo cada Parte conviene en notificar a la otra, con una frecuencia convenida de común acuerdo, todo cambio importante en los programas, reglamentos y procedimientos escritos mencionados en el artículo XX.

A partir de la entrada en vigor del presente Acuerdo cada Parte conviene en notificar a la otra, con una frecuencia convenida de común acuerdo, todo cambio importante en las medidas de control de calidad mencionadas en el artículo XX.

A partir de la entrada en vigor del presente Acuerdo, las Partes convienen en que La Parte interesada en aplicar el reconocimiento de los controles de seguridad, realice una verificación de los procedimientos aplicados, con una frecuencia convenida de común acuerdo, sobre la base de las evaluaciones conjuntas in situ, de los controles de seguridad aplicados a pasajeros, equipaje de cabina y de bodega. Las Partes también convienen en considerar favorablemente las peticiones de participar, con carácter de observadoras, en las inspecciones de seguridad emprendidas por la otra Parte.

## **CONSULTAS**

Si una Parte tiene motivos razonables para suponer que la otra Parte se ha apartado de las disposiciones de la presente sección, aquella puede solicitar la realización de consultas. Estas consultas se iniciarán dentro de los [ ] días de recibirse esa petición. Si una vez iniciadas las consultas, no se alcanzan acuerdos satisfactorios dentro de los [ ] días siguientes, ello constituirá motivo para que la Parte que solicitó las consultas adopte medidas para retener, revocar, suspender o imponer condiciones apropiadas a las autorizaciones de las líneas aéreas de la otra Parte. Cuando una emergencia lo justifique, o para prevenir ulteriores incumplimientos de las disposiciones de este Artículo, la Parte que considera que la otra Parte se ha apartado de las disposiciones de este Artículo puede, en cualquier momento, adoptar medidas provisionales apropiadas.

## **SUSPENSIÓN Y TERMINACIÓN**

### **Suspensión temporal**

La Parte interesada en aplicar el reconocimiento de los controles de seguridad, tiene el derecho de suspender temporalmente, la aplicación del presente Acuerdo si existe una duda razonable de incumplimiento o no ejecución, total o en parte del mismo, por la otra Parte; o en cualquier caso en los que se aduzca o invoque motivos de seguridad nacional, interés nacional, orden público o salud pública, o bien, debido a la malograda conclusión de consultas con arreglo al artículo XX. En tal caso, la Parte que desea suspender temporalmente el Acuerdo, debe dar aviso previo y por escrito a la otra Parte, por conducto de la autoridad competente.

### **Terminación unilateral**

En todo momento cada Parte puede dar aviso por escrito, por conducto de la autoridad competente, a la otra Parte, de su decisión de dar por terminado el presente Acuerdo, sin necesidad de que concurran uno o varios de los casos que se aducen en la Suspensión Temporal. El Acuerdo terminará un (1) año después de la fecha de recepción de la comunicación por la otra Parte, a menos que el aviso de terminación sea retirado por consentimiento mutuo antes de la expiración de este plazo.

### **ENMIENDAS**

Cada Parte puede solicitar por escrito, que se enmiende la totalidad o cualquier parte del presente Acuerdo o de sus Adjuntos. Dicha enmienda deberá contar con la aprobación mutua y por escrito de las Partes y constituirá una parte integral del presente Acuerdo. La enmienda entrará en vigor en la fecha que determinen por escrito las Partes.

### **ENTRADA EN VIGOR**

El presente Acuerdo entrará en vigor en la última fecha de la firma por ambas Partes (la “fecha de entrada en vigor”) y permanecerá vigente, a menos que se invoque su terminación con arreglo al artículo XX.

Dado en la ciudad de \_\_\_\_\_, a los [ ] del mes de \_\_\_\_\_ de 201[ ]

\_\_\_\_\_  
Aut. Competente de Estado X

\_\_\_\_\_  
Aut. Competente de Estado Y

## Apéndice 1

Adjuntos al modelo de Memorando de Acuerdo Unilateral (MoU).

**Adjunto A** – Lista de aeropuertos (comprende todos los aeropuertos reconocidos por la Parte interesada en aplicar el reconocimiento de los controles de seguridad, además de vuelos seleccionados, si corresponde).

### **Adjunto B – Acuerdo de No Divulgación**

Las Partes convienen en no divulgar, no difundir y no transmitir de cualquier otra forma, a terceras Partes, documento alguno, o sus contenidos o cualesquiera datos conexos resultantes del intercambio de información entre ellas, sin su consentimiento previo por escrito.

### **Adjunto C – Medidas de Seguridad (resumen de medidas de seguridad implantadas por las Partes)**

- a. Reporte de la auditoria USAP de la OACI;
- b. Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil (PNSAC), Programa de Seguridad del Aeropuerto y otros programas de seguridad relevantes del operador;
- c. La naturaleza y el alcance de la supervisión realizada por la autoridad competente;
- d. Intercambio de información sobre amenaza y riesgo,
- e. Intercambio de información sobre acuerdo de reconocimiento con otros Estados;
- f. Regulaciones, prácticas y procedimientos que apoyan los controles de seguridad del aeropuerto;
- g. Equipo de seguridad utilizados en el aeropuerto, uso operativo de los equipos de seguridad y procedimientos para la calibración y mantenimiento del equipo, si aplica;
- h. Reclutamiento del personal de seguridad, verificación de antecedentes y procedimientos de entrenamiento y certificación;
- i. Desempeño de la supervisión del aeropuerto seleccionado;
- j. Herramientas, medidas y procedimientos para el mantenimiento de la seguridad;
- k. Información sobre los controles de seguridad recolectada por las actividades nacional de control de calidad (es decir auditorias, estudios, inspecciones y pruebas), si está disponible. La información recolectada debe incluir la frecuencia, resultados y otros detalles pertinentes sobre el control de la calidad las actividades llevadas a cabo por el Estado X, así como las entidades que se dedican a estas actividades.