



ASAMBLEA — 42º PERÍODO DE SESIONES

COMITÉ EJECUTIVO

Cuestión 13: Seguridad de la aviación — Política

IMPLEMENTACIÓN UNILATERAL DE OSS POR PANAMÁ – LECCIONES APRENDIDAS

(Nota presentada por Panamá y copatrocinada por 14 Estados miembros de la CLAC²)

RESUMEN

Esta nota de estudio describe las experiencias y desafíos que ha tenido Panamá en la implementación de un programa de reconocimiento de la equivalencia de medidas de seguridad de la aviación – control único de seguridad (OSS) de manera unilateral con varios Estados de la Región. A juicio de Panamá, la dirección y asistencia de la OACI es fundamental para garantizar que la implementación se lleve de forma armonizada y uniforme, garantizando niveles mínimos de seguridad que permitirían facilitar la implementación de estos arreglos, en beneficio del público viajero. También, es importante para que se reconozca el esfuerzo de Panamá para solventar las deficiencias apuntadas por el programa USAP-CMA. En la actualidad, con la tecnología disponible y el nivel de crecimiento de la aviación se hace cada vez más necesario la implementación de medidas innovadoras que garanticen la sostenibilidad y seguridad del sistema de aviación.

Decisión de la Asamblea: Se invita a la Asamblea a:

- promover los beneficios que representa para los Estados el contar con el Control Único de Seguridad (*One Stop Security*) a nivel regional y apoyar a los Estados en su implementación regional, a fin de acrecentar la sostenibilidad de la seguridad de la aviación, la facilitación y mejora de la experiencia del pasajero mediante la colaboración y la utilización adecuada de los recursos;
- solicitar a la OACI desarrollar más material de orientación y brindar asistencia técnica complementaria para la implementación de los procesos de reconocimiento y el *One Stop Security*, a fin de garantizar la armonización y niveles mínimos de cumplimiento con miras a acrecentar la sostenibilidad de la seguridad de la aviación, la facilitación y mejorar la experiencia del pasajero mediante la colaboración y la utilización adecuada de los recursos; y
- apoyar los esfuerzos de armonización de procesos que faciliten una implementación regional uniforme de medidas de seguridad, en beneficio de la facilitación del transporte aéreo.

<i>Objetivos estratégicos:</i>	Esta nota de estudio se relaciona con los Objetivos Estratégicos <i>Todos los vuelos son seguros y protegidos</i> y <i>El desarrollo económico del transporte aéreo posibilita la prosperidad económica y el bienestar social para todo el mundo</i> .
<i>Repercusiones financieras:</i>	Potenciales ahorros para los operadores aéreos, aeropuertos y pasajeros gracias al beneficio de menores tiempos de conexión y facilitación del transporte aéreo.

¹ Versiones en español e inglés proporcionadas por Panamá.

² Aruba, Belice, Bolivia (Estado Plurinacional de), Colombia, Costa Rica, Ecuador, El Salvador, Guatemala, Honduras, Jamaica, México, Nicaragua, Paraguay, Perú y Uruguay.

<i>Referencias:</i>	Anexo 17 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional Segunda Conferencia de Alto Nivel sobre Seguridad de la Aviación Décima Reunión del Grupo Regional sobre Seguridad de la Aviación y Facilitación NAM/CAR y SAM OACI/CLAC El informe de la Décima Séptima Reunión de Autoridades de Aviación Civil de la Región Sudamericana (RAAC/17). Documento 8973 – Manual de Seguridad de la Aviación, 13ª edición, 2022 Declaración para Promover la Conectividad por medio del Desarrollo y Sostenimiento del Transporte Aéreo en la Región Panamericana que presenta la visión para los años 2020-2035, Sep./2018 Recomendación A22-10 de la XXII Asamblea de la CLAC
---------------------	---

1. INTRODUCCIÓN

1.1 El Anexo 17 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional – Seguridad de la Aviación, establece la necesidad de que todos los pasajeros en trasbordo, su equipaje de mano y su equipaje de bodega sean inspeccionados antes de que se embarquen en una aeronave, a menos que el Estado haya establecido un proceso de validación y aplique, en colaboración con el otro Estado contratante, cuando corresponda, procedimientos permanentes para garantizar que dichos pasajeros y su equipaje de mano hayan sido debidamente inspeccionados en el punto de origen y luego hayan estado protegidos contra interferencias no autorizadas. (Normas 4.4.3 y 4.5.5).

1.2 El mismo Anexo 17 recomienda a los Estados considerar la conveniencia de concertar arreglos colaborativos a fin de acrecentar la sostenibilidad del sistema de seguridad de la aviación evitando la duplicación innecesaria de controles de seguridad. Los arreglos deberían basarse en la verificación de la equivalencia de los resultados de seguridad de la aviación que se obtienen con la aplicación de controles de seguridad efectivos en el origen. (Recomendación 2.4.9).

1.3 Los beneficios del Reconocimiento de la equivalencia de medidas de seguridad – Control de seguridad único o como se le conoce OSS por sus siglas en inglés (*One Stop Security*), son ampliamente reconocidos por la industria. La eliminación de los controles en los transbordos podría permitir una mejor asignación de los escasos recursos de seguridad a las zonas de mayor riesgo, un mejor intercambio de información entre los Estados, un aumento de la eficiencia operativa de los aeropuertos, una reducción de los tiempos mínimos de conexión para las aerolíneas y una mayor satisfacción de los pasajeros con un proceso de transbordo más fluido, todo esto en beneficio de la sostenibilidad y competitividad del transporte aéreo.

1.4 Reconociendo estos beneficios y con el fin de fomentar la implementación, la OACI ha promovido el OSS a lo largo de los años. Por ejemplo, la Segunda Conferencia de alto nivel sobre seguridad de la aviación (HLCAS/2), celebrada en noviembre de 2018, concluyó con una recomendación para que los Estados “concluyan acuerdos de colaboración y pongan en práctica arreglos para establecer un control de seguridad único y así incrementar la sostenibilidad del sistema de seguridad de la aviación...³”.

2. ANÁLISIS

2.1 Por su privilegiada posición geográfica, Panamá ha servido a la comunidad internacional para conectar destinos que de otra manera hubiese sido muy complejo o poco rentable. Miles de pasajeros en la región, aproximadamente el 70% de más de 19 millones de pasajeros (2024), aprovechan la conectividad que ofrece Panamá a través del Aeropuerto Internacional de Tocumen, uno de los principales hubs aéreos de la región.

³ <https://www.icao.int/Meetings/HLCAS2/Pages/Report.aspx>

2.2 Tanto es así, que según un estudio de Oxford Economics para IATA⁴, la aviación en Panamá contribuye en un 8.2% al PIB, traducándose en la generación de 194,000 empleos (directa e indirectamente en actividades relacionadas como el turismo, etc.), en un país de 4 millones de habitantes (casi 5%).

2.3 Panamá actualmente se encuentra en el proceso de implementación del Reconocimiento de la equivalencia de medidas de seguridad de manera unilateral, es decir, Panamá reconoce unilateralmente los procesos de otros Estados para, a partir de este arreglo, implementar un Control de seguridad único (*One Stop Security*) exonerar a pasajeros de orígenes validados a una segunda inspección en el Aeropuerto Internacional de Tocumen.

2.4 Recientemente, durante la revisión de la implementación del programa, surgió una preocupación del modelo adoptado en Panamá, ya que se identificó la necesidad de garantizar que el esfuerzo llevado a cabo no fuese uno puntual sino por el contrario se pudiese sostener en el tiempo con el objetivo de procurar que los pasajeros y su equipaje de mano hayan sido debidamente inspeccionados en el punto de origen y luego hayan estado protegidos contra interferencias no autorizadas para el robustecimiento del programa de Panamá.

2.5 Como estrategia para mitigar las preocupaciones detectadas, se llevaron a cabo varias acciones, que permitieron que el programa tuviera un importante impulso. Con la asistencia de la Oficina Regional Sudamericana de la OACI y otros especialistas, se revisaron los procesos y su implementación.

2.6 Entre las acciones de reestructuración, se pueden enumerar las siguientes:

- a) Se aumentaron los equipos para mejorar el análisis crítico de las evaluaciones y fortalecer el proceso de validación;
- b) Se movió la Oficina de OSS desde la Dirección de Seguridad de la Aviación a ser una nueva Oficina adscrita directamente a la Dirección General;
- c) Se implementó, junto al operador del aeropuerto de Tocumen, las inspecciones al 100% de pasajeros, equipajes de bodega y equipajes de mano de los orígenes no validados;
- d) Se mejoró la coordinación con el operador del aeropuerto de Tocumen para el aumento de la capacidad de la inspección de seguridad y la utilización de estructuras de contingencia;
- e) Se coordinó un curso de inspectores nacionales AVSEC de OACI en Panamá;
- f) Se actualizaron manuales, procedimientos y listas de verificación, con el objetivo de alinearlos a la documentación OACI y mejorar el nivel de detalle de estas;
- g) Se contrató un especialista internacional en Seguridad de la Aviación para apoyar al equipo de la AAC en la ejecución adecuada de los procesos, mejoras en los mismos y soportar el análisis de priorización;

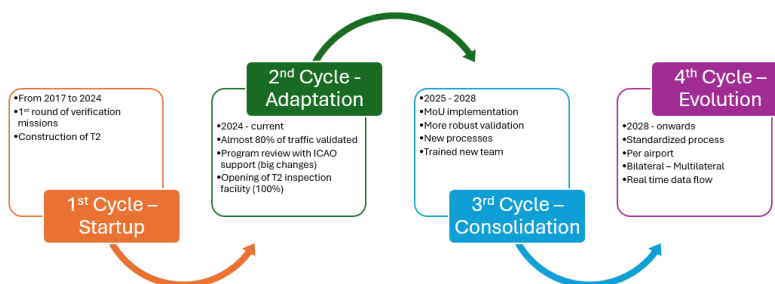
2.7 Asimismo, Panamá ha preparado un modelo de memorándum de entendimiento (MoU) en base al que contiene el Documento 8973 en su apéndice 28, pero ajustado a un reconocimiento unilateral. Panamá está en coordinación con los Estados donde ha realizado misiones de reconocimiento y realizado intercambio de cartas, que consideren firmar el MoU propuesto en alineamiento a la Recomendación 2.4.9 del Anexo 17, buscando robustecer y mejorar el proceso de reconocimiento de equivalencia con mayor claridad y transparencia de las acciones a ser realizadas por las partes, tal y como fue recomendado por la OACI.

⁴ <https://www.iata.org/en/publications/economics/reports/value-of-air-transport-country-reports/>

2.8 También, Panamá está en proceso de revisión de la propuesta de Brasil⁵ presentada en la pasada AVSECP/35 de una lista de verificación uniforme, basada en las preguntas de protocolo USAP, la cual facilitaría grandemente la implementación de los procesos a nivel regional, garantizando armonización y robusteciendo el sistema, y otras recomendaciones como la presentada en la pasada AVSEC/FAL/RG/12 (NE/05) de un documento de notificación continua.

2.9 En el siguiente ciclo del programa (ciclo 3), se espera que el programa logre un nivel de consolidación que permita mejoras en los procesos.

Program Cycles



2.10 En la pasada reunión del grupo regional AVSEC/FAL/RG/13, Panamá presentó esta nota de estudio, logrando el apoyo de varios Estados presentes en la reunión. Un detalle de las discusiones se puede revisar en el informe de la reunión.

3. CONCLUSIÓN

3.1 En base a la experiencia que ha tenido Panamá en la implementación de este concepto, se puede concluir que es importante el involucramiento no solo de la OACI sino también de los especialistas de los Estados Miembros para definir, de manera armonizada, mecanismos que permitan obtener el beneficio de estas implementaciones, a un costo adecuado.

3.2 Si bien los Estados cuentan con diferentes procesos de seguridad en base a sus diferentes realidades y niveles de amenaza / riesgo, es importante que la implementación de un OSS contemple estas diferencias y proponga medidas innovadoras para mitigarlas. En el siguiente ciclo del programa, se está trabajando para aplicar las lecciones aprendidas en el primer ciclo.

3.3 A pesar de los retos de implementación, los beneficios que aporta el concepto son innegables y el caso de negocio trae consigo beneficios, entre ellos tiempos de conexión entre vuelos más cortos y ventajas operacionales y de eficiencia para los aeropuertos y líneas aéreas, incluyendo menos costos en los procesos de inspección y una mayor conectividad en la región.

3.4 Con la implementación cada vez más de procesos basados en riesgos, de nueva tecnología predictiva, mayor utilización de datos y herramientas de comunicación se hace indispensable la cooperación entre países para robustecer estos procesos en beneficio del público viajero.

— FIN —

⁵ Nota de estudio 17 de la Trigésima Quinta Reunión del Grupo de Experto en Seguridad de la Aviación (AVSECP/35), presentada por Brasil.