



**Cuestión 2A del
Orden del Día: Competitividad**

IMPLEMENTACIÓN DE OSS UNILATERAL POR PANAMÁ – LECCIONES APRENDIDAS

(Nota presentada por Panamá)

RESUMEN

Esta nota de estudio describe la implementación del Control de Seguridad Único (OSS) en Panamá, un proceso que permite exonerar de inspecciones adicionales a pasajeros en trasbordo cuando los controles de seguridad en su punto de origen son equivalentes. Esta medida, en proceso de implementación en el Aeropuerto Internacional de Tocumen, mejora la eficiencia operativa y fortalece la conectividad aérea del país y la región.

A pesar de los desafíos administrativos, Panamá ha adoptado un enfoque de gestión de proyectos para garantizar la sostenibilidad del OSS, estableciendo misiones de verificación, infraestructura de inspección y acuerdos internacionales. Con el apoyo de la OACI y los Estados de la Región, se buscan fortalecer los procedimientos y la cooperación regional en seguridad de la aviación.

Referencias:

- Anexo 17 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional
- Recomendaciones de la Segunda Conferencia de Alto Nivel sobre Seguridad de la Aviación
- Directivas de la 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
- Reconocimiento de la equivalencia de las medidas de seguridad — Control de seguridad único – OSS 2023
- Documento 9587 - Criterios y texto de orientación sobre la reglamentación económica del transporte aéreo internacional, 4ª edición, 2017
- Documento 9807 - Manual de observación continua en el marco del Programa universal de auditoría de la seguridad de la aviación, 3ª Edición, 2021
- 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

**Objetivos Estratégicos de la
OACI:**

*C: Seguridad de la Aviación y Facilitación
D: Desarrollo Económico del Transporte Aéreo*

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 A pesar de ser un concepto con una baja implementación, 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 trasbordos 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 trasbordo 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...¹”.

2. Discusión

2.1 Por su privilegiada posición geográfica, Panamá ha sido desde la época precolombina un punto estratégico de trasbordo y conexión. Desde la construcción del Camino de Cruces cuya ruta se utilizaba para el traslado de mercancías proveniente de Suramérica hacia Europa, hasta la construcción del Canal de Panamá, que consolidó al país como un eje fundamental del comercio marítimo global. Esta vocación de trasbordo también se refleja en el crecimiento de su infraestructura aeroportuaria y logística, posicionando a Panamá como un hub regional clave para el transporte de pasajeros y mercancías en América Latina.

2.2 Miles de pasajeros en la región, aproximadamente el 70% de más de 18 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. Tanto es así, que según un estudio de *Oxford Economics para IATA*², la aviación en Panamá contribuye USD6.8 billones al PIB, que representa un 8.2%, contribuyendo a 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%).

¹ <https://www.icao.int/Meetings/HLCAS2/Pages/Report.aspx>

² <https://www.iata.org/en/publications/economics/reports/value-of-air-transport-country-reports/>

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

2.4 Este proceso se ha ido llevando desde alrededor del año 2015 con muchos desafíos. No obstante, y gracias a la apertura y apoyo de los Estados de la Región, a la fecha se ha logrado implementar la verificación de los procesos de los Estados de origen de un alto porcentaje (>80%) de los vuelos que pasan por el Aeropuerto Internacional de Tocumen.

2.5 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. A pesar de que el programa fue aprobado a los niveles adecuados e incluido en la normativa nacional, se encontraron retos relacionados con la gestión administrativa del mismo, los recursos, el personal, las misiones, y otros aspectos relacionados con la consecución del programa. El programa, por su complejidad, no podía ser llevado solamente por personal técnico, y requería de una gobernanza y procesos adecuados.

2.6 Para resolver esto, se le brindó a la iniciativa un enfoque diferente utilizando metodología de gestión de programas y proyectos (en base a la metodología PRINCE2), que ordenaba las acciones y la gobernanza del mismo. El uso de esta metodología permitió la identificación clara de objetivos, caso de negocio, partes involucradas (stakeholders), beneficios esperados y alcance, los cuales orientaron las acciones para identificar los diferentes proyectos que apoyaran el programa.

2.7 Durante este análisis se identificaron 3 proyectos bajo el programa: el primero llamado **Misiones de verificación de equivalencia y reconocimiento unilateral de medidas de seguridad** se enfocaba en la tarea de llevar a cabo las misiones de verificación de equivalencia de los distintos Estados, y tenía como objetivo *Garantizar recursos humanos y económicos para que la AAC de Panamá realice las misiones de verificación de manera sostenida y en cumplimiento de los arreglos establecidos*. El segundo proyecto se llamó **Punto de inspección secundaria en el Aeropuerto Internacional de Tocumen**, y tenía como objetivo *“Contar con las capacidades físicas, de personal adecuado y capacitado, de procesos e instalaciones, para realizar inspecciones a los pasajeros y equipajes de orígenes no validados en transferencia o aquellos que, por motivos de los cambios en el contexto de amenazas y riesgos, se deban aplicar medidas adicionales”*. Finalmente, se preparó un tercer proyecto llamado **Creación de estructura administrativa y financiera del OSS**, cuyo objetivo es *“lograr una estructura administrativa y financiera en la AAC que garantice la continuidad y sostenibilidad del programa OSS”*.

3. Resultados

3.1 Estos cambios rindieron frutos importantes e inmediatos. Desde su creación en 2015, el programa tuvo un importante impulso en un periodo de apenas 6 meses. Entre las acciones de reestructuración, se aumentaron los equipos de validación (de 1 a 4), 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. Esto generó cambios importantes en la implementación, llevando a cabo más de 10 misiones de verificación con equipos ampliados de inspectores de seguridad, y de manera simultánea, y ha podido implementar, 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.

3.2 Actualmente, el equipo encargado de las misiones de verificación está en proceso realizar misiones en el resto de Estados faltantes con el objetivo de capturar datos y, con dichos resultados, alimentar

un modelo que permita evaluar en base a un esquema de gestión de riesgos, las diferentes medidas de aplicación necesarias para garantizar las medidas de seguridad adecuadas en trasbordo, dado que las diferencias entre Estados indudablemente impedirán el reconocimiento a todos.

3.3 Asimismo, el equipo está con el apoyo de la OACI, revisando los procedimientos y documentación necesaria para el cumplimiento de la parte documental. Al respecto, Panamá ha preparado un *modelo de memorándum de entendimiento* en base al que contiene el documento 8973 en su apéndice 28, pero ajustado a un reconocimiento unilateral. Como acción sugerida a esta nota de estudio, Panamá pide a los Estados a quienes ha realizado misiones de reconocimiento que consideren firmar el MoU propuesto en alineamiento a la Recomendación 2.4.9, buscando robustecer y mejorar el proceso de reconocimiento de equivalencia con mayor claridad y transparencia de las acciones a ser realizadas por las partes.

3.4 También, Panamá está en proceso de revisión de la propuesta de Brasil³ de una lista de verificación uniforme, basada en las preguntas de protocolo USAP, la cual facilitaría la implementación de los procesos a nivel regional, garantizando armonización y robusteciendo el sistema.

4. **Conclusión**

4.1 La implementación del concepto de Control de Seguridad Único – OSS, trae consigo innumerables retos, no obstante, la experiencia panameña ha identificado la mayoría como oportunidades de aprendizaje para robustecer un proceso que se está aplicando de manera novedosa en nuestra región. 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.

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

5. **Acción sugerida**

5.1 Se invita a la Decimoctava Reunión de Autoridades de Aviación Civil de la Región Sudamericana a:

- a) Tomar nota de la información presentada en esta nota de estudio y apoyar la implementación del concepto de control de seguridad único en la región SAM;
- b) Considerar la propuesta del Estado de Brasil, presentada en el punto 3.4, como una iniciativa para facilitar y uniformar los procesos regionales;
- c) Aquellos Estados con arreglos con Panamá evaluar el MoU propuesto en el **apéndice A** de esta nota para su potencial implementación;
- d) 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.

³ Nota de estudio 17 de la Trigésima Quinta Reunión del Grupo de Experto en Seguridad de la Aviación (AVSECP/35), presentada por Brasil.

APÉNDICE A

MEMORANDO DE ACUERDO (MoU)

PARA EL RECONOCIMIENTO UNILATERAL POR PARTE DE PANAMÁ DE MEDIDAS DE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN PARA EL CONTROL DE SEGURIDAD ÚNICO U OTROS ARREGLOS ENTRE PANAMÁ Y [ESTADO]

PREÁMBULO

El presente arreglo para el reconocimiento unilateral por parte de Panamá de medidas de seguridad de la aviación para el control de seguridad único u otros arreglos se lleva a cabo entre la Autoridad Aeronáutica Civil de Panamá y la [AAC o ENTIDAD DE ESTADO], de ahora en adelante “Las Partes”.

Considerando la importancia de las disposiciones del Anexo 17 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional, en particular las Normas de la Sección 2.4 sobre Cooperación Internacional, las Normas 4.4.3 y 4.5.5 y el método recomendado 2.4.9 que prevén el transbordo seguro de público pasajero, su equipaje de mano y su equipaje de bodega, así como la concertación de arreglos colaborativos, y de lo contenido en la sección 11.10 y los Apéndices 3 y 28 del Documento 8973 Manual de seguridad de la aviación, y en concordancia con el Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil de Panamá;

Afirmando la obligación recíproca de las Partes involucradas en el presente arreglo de proteger la seguridad de la aviación civil contra actos de interferencia ilícita;

Considerando la potestad del Estado Panameño, en el marco de las normas 4.4.3 y 4.5.5 del Anexo 17 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional, debidamente adoptadas en la regulación nacional, de considerar reconocer los sistemas de seguridad de la aviación civil de otros Estados, cuando se determine que son equivalentes y que coinciden con su evaluación del riesgo, a fin de evitar duplicación innecesaria de controles de seguridad y aumentar la sostenibilidad mundial del sistema de seguridad de la aviación civil.

Considerando que, en el contexto de la seguridad de la aviación civil, el reconocimiento de la equivalencia se define como la aceptación y aprobación formal por un Estado de las medidas de seguridad aplicadas en otro Estado, por ser por lo menos equivalentes a sus propias medidas en términos de resultados en la seguridad y se basa en la premisa de que el Estado en cuestión cumple con las normas del Anexo 17. Tal aprobación puede aplicarse a una, varias, o todas las medidas de seguridad, según se incluye en el **Adjunto C** de este documento.

Afirmando que, en base a la normativa internacional, la decisión de reconocer la equivalencia puede corresponder a un solo Estado (reconocimiento unilateral) o ser recíproca (reconocimiento bilateral).

Las Partes han aceptado lo siguiente: [ESTADO] establecer normas unilateralmente aceptadas por Panamá de controles y procedimientos de seguridad, por las cuales Panamá, en el Aeropuerto Internacional de Tocumen, puede eximir de nuevas inspecciones a pasajeros, equipaje de mano o equipaje de bodega, en tránsito procedentes de [Estados o aeropuertos].

DEFINICIONES

[Esta sección debería incluir palabras o términos empleados en este MoU, incluidos sus adjuntos, que constituyen una parte integral del presente MoU.]

ALCANCE

[En esta sección deberían establecerse los parámetros del arreglo, por ejemplo, los pasajeros, el equipaje de mano y/o equipaje de bodega, y los aeropuertos y rutas que deberían incluirse en una lista como parte de este documento].

En el presente MoU se establecen los términos y condiciones, que se presentan con más detalle en el procedimiento operacional normalizado que aparece en el adjunto a este MoU, con arreglo al cual Panamá reconoce unilateralmente los controles de seguridad de _____ aplicables los procesos indicados en el **Adjunto C** a este MoU.

El reconocimiento unilateral y la aceptación por parte de Panamá de los controles de seguridad en los aeropuertos incluidos en el **Adjunto A** puede conducir a la implantación de un arreglo de seguridad de control único (“OSS”) con respecto a pasajeros, equipaje de mano y de bodega en tránsito en el Aeropuerto Internacional de Tocumen en Panamá.

Todos los pasajeros, equipaje de mano o equipaje de bodega en rutas abarcadas por el presente arreglo se someterán a inspección completa y controles de seguridad en _____.

ARREGLO DE CONTROL DE SEGURIDAD ÚNICO

Sujeto a examen continuo, Panamá, podrá, en el Aeropuerto Internacional de Tocumen, eximir de nuevas inspecciones, a los pasajeros, equipaje de mano o de bodega en tránsito que viajan desde [ESTADO].

Los arreglos de inspección convencionales relativos a las rutas abarcadas en este MoU pueden

restablecerse en Panamá cuando:

- a) haya tenido lugar un acto de interferencia ilícita que afecta las rutas o los vuelos;
- b) los pasajeros, equipaje de mano o de bodega en tránsito no se han inspeccionado completamente en su punto de origen; o
- c) se ha recibido información pertinente a una amenaza específica relacionada con las rutas o vuelos en cuestión.

Cuando se restablezcan arreglos de inspección, las Partes comunicarán de ello por escrito a las otras Partes tan pronto como sea posible.

CONFIDENCIALIDAD Y NO DIVULGACIÓN

[Esta sección debería referirse a la confidencialidad y protección de documentos, información y otros datos que se reciban, se proporcionen o se intercambien entre los Estados, incluyendo los informes de las evaluaciones in situ. Debería incluir también disposiciones que permitan que el arreglo y el proceso de verificación utilizado para obtener el reconocimiento se comuniquen a los Estados y partes de la industria afectados.]

Las Partes observarán la confidencialidad de todos los documentos, información y otros datos recibidos o suministrados por otra Parte con arreglo al presente MoU y sus adjuntos, no obstante, la terminación o suspensión de este MoU.

Las Partes firmarán un acuerdo de no divulgación en el formulario que se adjunta al presente documento (véase el adjunto), cuando intercambien información delicada con arreglo al presente MoU y sus adjuntos.

Las Partes harán que sus empleados, servidores o agentes observen las obligaciones de confidencialidad estipuladas en el presente MoU y sus adjuntos, y estén igualmente vinculados por dichas obligaciones.

BASES PARA EL RECONOCIMIENTO UNILATERAL DE MEDIDAS DE SEGURIDAD

Disposiciones generales

[En esta sección debería establecerse la autoridad jurídica de los Estados para concertar el presente arreglo, incluyendo sus obligaciones con respecto a 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 del Anexo 17, y otros instrumentos jurídicos que les sean aplicables.]

De conformidad con sus derechos y obligaciones en el marco del derecho internacional, las Partes afirman su obligación mutua de proteger la seguridad de la aviación civil contra actos de interferencia ilícita.

Las Partes afirman que 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 aeropuertos y aerolíneas bajo este acuerdo actúen de conformidad con dichas disposiciones sobre seguridad de la aviación. En consecuencia, cada Parte notificará a la otra Parte, a petición de esta, toda diferencia que exista entre sus reglamentos y prácticas y las normas de seguridad de la aviación que tengan pertinencia para los explotadores de líneas aéreas de la otra Parte.

PROCESOS DE VERIFICACIÓN Y VALIDACIÓN

[En esta sección se deberían mencionar los documentos examinados (como los documentos enumerados en el capítulo 11) y la información intercambiada como parte del proceso de verificación y validación, y confirmar que los Estados y aeropuertos involucrados han verificado los procedimientos implantados por cada uno, sobre la base de las evaluaciones in situ de los controles de seguridad aplicados.]

Las Partes reconocen haber intercambiado todos los reglamentos y procedimientos escritos pertinentes para garantizar la comprensión, de parte de Panamá, de los controles de seguridad vigentes, en particular con respecto a la inspección de pasajeros, equipaje de mano o equipaje de bodega. Esto comprende, entre otras cosas, el suministro de información relativa a:

- a) legislación, reglamentos, prácticas y procedimientos que fundamentan todos los controles de seguridad aeroportuaria pertinentes;
- b) equipo de inspección pertinente empleado en [Aeropuertos indicados en el Adjunto A], uso operacional del equipo de inspección y procedimientos para la calibración y mantenimiento de dicho equipo, cuando corresponda;
- c) contratación de personal de seguridad, verificación de antecedentes, procedimientos de instrucción y certificación;
- d) medidas de seguimiento y control del desempeño y la calidad pertinentes en _____;
- e) mecanismos, medidas y procedimientos para mantener la seguridad de los pasajeros, equipaje de mano o equipaje de bodega después de la inspección en _____;

- f) mecanismos, medidas y procedimientos para mantener la seguridad de los pasajeros, equipaje de mano o equipaje de bodega durante el tránsito en _____;
- g) constataciones de casos de incumplimiento significativo importante (incluyendo los planes de medidas correctivas implantados para tratar estos incumplimientos establecidos) que hayan tenido lugar en los dos últimos años en sectores en que órganos de auditoría nacionales o internacionales de _____ hayan determinado que ponían en peligro la seguridad de los pasajeros, equipaje de mano o equipaje de bodega y que podrían afectar el establecimiento de un arreglo en Panamá;
- h) arreglos pertinentes de vigilancia o supervisión de las autoridades competentes de cada Parte; y
- i) información pertinente sobre cualesquiera arreglos de control de seguridad único o de reconocimiento mutuo vigentes concertados entre una Parte y otro Estado.

Las Partes reconocen que han intercambiado información sobre controles de calidad pertinentes emanada de los Programas nacionales de control de calidad o todos los documentos equivalentes vigentes, cuando se disponía de los mismos. 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 tales estudios, inspecciones y pruebas; y
- c) detalles sobre cómo se llevan a cabo los estudios, inspecciones y pruebas.

Las Partes reconocen que han intercambiado información sobre el contexto de amenazas y riesgos de cada cual, incluyendo cualesquiera amenazas identificadas a las aerolíneas, aeropuertos o rutas en cuestión.

Las Partes reconocen que han verificado los procedimientos aplicados por cada Parte, basándose en evaluaciones in situ o ejercicios de validación de simulación de las medidas y controles de seguridad aplicados a pasajeros, equipaje de mano o equipaje de bodega.

La metodología y los resultados de cualesquiera evaluaciones in situ o validaciones de simulación de las medidas y controles de seguridad de otra Parte se compartirán entre la Parte que haya realizado la validación y la Parte cuyos arreglos se han validado. Dicha información no será compartida con ninguna otra tercera parte sin el consentimiento explícito de las Partes.

En el **adjunto C** al presente MoU pueden enumerarse las medidas y controles de seguridad vigentes con arreglo a los intercambios de información mencionados en la presente sección.

REVISIÓN CONTINUA

[Esta sección debería referirse a los mecanismos establecidos para que los Estados se comuniquen entre sí y comuniquen a otros Estados y partes de la industria afectados los cambios significativos que afecten la aplicación del reconocimiento de la equivalencia. Debería incluir también disposiciones sobre reevaluaciones continuas in situ a intervalos regulares especificando la frecuencia de tales reevaluaciones.]

A partir de la entrada en vigor del presente MoU, las Partes:

- a) se notificarán mutuamente cualesquiera cambios importantes en los programas, reglamentos, medidas de control de calidad y procedimientos escritos pertinentes a la aplicación continua del presente MoU utilizando el formulario que se incluye en el **Adjunto D** a este documento;
- b) aceptan que, en el caso de un reconocimiento unilateral, [ESTADO] facilitará las condiciones para que se puedan realizar reevaluaciones virtuales de la documentación de manera regular bajo previa coordinación, así como reevaluaciones *in situ* a intervalos regulares de no más de dos (2) años según lo recomendado por las guías de la OACI;
- c) facilitarán la verificación mutua de los procedimientos aplicados, según lo convenido de común acuerdo, sobre la base de las evaluaciones *in situ* o ejercicios de validación de simulación, de los controles de seguridad aplicados a pasajeros, equipaje de mano o equipaje de bodega;
- d) considerarán favorablemente las peticiones de las Partes de participar, con carácter de observadores, en las inspecciones de seguridad emprendidas por las otras Partes;
- e) obtendrán consentimiento mutuo por escrito antes de permitir que **explotadores de aeronaves** realicen vuelos además de los abarcados por el presente MoU;
- f) se notificarán mutuamente con carácter inmediato toda información importante (en particular relativa a los controles de seguridad) y amenazas, que puedan afectar las rutas abarcadas en el presente MoU;
- g) se notificarán mutuamente todo nuevo arreglo, o intención de concertar un arreglo, con otros Estados, como un OSS o arreglo de reconocimiento mutuo o cambios a los arreglos o acuerdos existentes que puedan afectar las rutas abarcadas en el presente MoU; y
- h) se notificarán mutuamente con carácter inmediato todo incumplimiento, incidente o factor importante identificado que pueda afectar las medidas de seguridad aplicadas al equipaje de bodega transportado en las rutas abarcadas en el presente MoU, utilizando el formato incluido en el **Adjunto D**.

NOTIFICACIÓN E INVESTIGACIÓN DE INCIDENTES

En el caso de ocurrir un acto de interferencia ilícita o una falla importante en el control de seguridad que afecten las rutas abarcadas en este MoU, la AAC de Panamá, en su condición de Estado de matrícula de los vuelos en cuestión, iniciará una investigación. La otra Parte puede estar también incluida en el proceso de investigación y facilitar el mismo.

Nada en este párrafo impide que una Parte, distinta de la que inicia la investigación, emprenda su propia investigación.

Una vez concluida la investigación, se comunicarán a todas las Partes los resultados de esta. Si es necesario, cada Parte tomará medidas correctivas apropiadas para rectificar la causa de dicho acto de interferencia ilícita o falla del control de seguridad, con arreglo a las obligaciones jurídicas internacionales aplicables. Cada Parte también comunicará a las demás Partes los resultados de las medidas correctivas aplicadas.

CONSULTAS

Toda controversia o diferencia que surja de la interpretación o la implantación o la aplicación de las disposiciones del presente MoU podrá solucionarse de forma amistosa mediante consultas entre las Partes. Dichas consultas se iniciarán dentro de un plazo convenido mutuamente a partir de la recepción de la solicitud de realizar las mismas. Se favorecerá las consultas entre los puntos focales designados y aprovechando las herramientas disponibles de comunicación, antes de iniciar las consultas formales. Toda consulta deberá estar debidamente documentada en el expediente del acuerdo.

Si no se alcanza un acuerdo satisfactorio dentro del plazo mutuamente convenido a partir del inicio de las consultas, 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 rutas seleccionadas.

SUSPENSIÓN Y TERMINACIÓN

Suspensión temporal unilateral

Cada Estado participante de este acuerdo, tiene el derecho de suspender temporalmente el arreglo, parcial o totalmente, debido a dudas fundadas sobre el incumplimiento.

Una Parte puede suspender temporalmente en forma unilateral la aplicación del presente MoU, total o parcialmente, invocando motivos de emergencia, seguridad nacional, interés nacional, orden público o salud pública. También, debido a dudas fundadas sobre el incumplimiento o no ejecución por la otra Parte del acuerdo

o conclusión de consultas infructuosas. Antes de suspender el presente MoU, la Parte notificará por escrito a la otra Parte los motivos de la suspensión, a menos que la urgencia de la situación no permita realizar dicha notificación.

La Parte consultará a la otra Parte antes de suspender unilateralmente la aplicación del presente MoU, a menos que la urgencia de la situación no permita realizar dichas consultas.

Una Parte que suspenda el presente MoU puede levantar la suspensión dentro de un plazo razonable después de que cese el motivo de dicha suspensión. La Parte comunicará por escrito a la otra Parte el levantamiento de su suspensión del presente MoU.

Cuando una emergencia lo justifique, o para prevenir ulteriores incumplimientos de las disposiciones del presente MoU, la Parte que considere que la otra Parte se ha apartado de las disposiciones de esta sección puede, en cualquier momento, adoptar medidas provisionales apropiadas. Las Partes harán todo lo posible por notificar inmediatamente a las demás Partes en este arreglo la adopción de tal medida.

Terminación unilateral

En todo momento, cada Parte puede dar por terminado el presente MoU mediante aviso por escrito a la otra Parte. El presente MoU terminará dentro de un plazo acordado mutuamente a partir de la fecha de recepción de tal aviso por la otra Parte, a menos que el aviso de terminación sea retirado por consentimiento mutuo de todas las Partes antes de la expiración de este plazo.

Cuando una emergencia lo justifique, o para prevenir ulteriores incumplimientos de las disposiciones del presente MoU, la Parte que considere que la otra Parte se ha apartado de las disposiciones de esta sección puede, en cualquier momento, dar por terminado el presente arreglo. Las Partes harán todo lo posible por notificar inmediatamente a las demás Partes la adopción de tal medida.

ENMIENDAS

El presente MoU y sus adjuntos pueden ser enmendados por escrito en cualquier momento mediante el consentimiento mutuo por escrito de las Partes, y toda enmienda constituirá parte integral del presente MoU y sus adjuntos. La enmienda entrará en vigor en la fecha que determinen por escrito las Partes.

CONTACTOS

[En esta sección se identificarán los puntos de contacto en cada Estado para la comunicación de cualquier información pertinente.]

Por Panamá	Por [ESTADO]
<p>Dirección General de la Autoridad Aeronáutica Civil Capitán Rafael Bárcenas Chiari – Director General Teléfonos: (507) 524-1555; Correo electrónico: rafael.barcenas@ aeronautica.gob.pa</p> <p>Programa de Control de Seguridad Único-OSS Sr. Daniel Quijada – Coordinador Técnico Teléfonos: (507) 524-3880; Celular: (507) 6571-0999. Correo electrónico: daniel.quijada@ aeronautica.gob.pa</p> <p>Sr. Oscar Esquivel – Coordinador administrativo Correo electrónico: oscar.esquivel@ aeronautica.gob.pa</p>	

ENTRADA EN VIGOR

[En esta sección debería especificarse la fecha de entrada en vigor del arreglo.]

FIRMAS

Cap. Rafael Bárcenas Chiari
Director General de la Autoridad Aeronáutica
Civil de Panamá

Fecha:

XXXX. Nombre del Director General
Director General de XXXXX [ESTADO]

Fecha:

Adjuntos al Memorando de acuerdo (MoU) # XXXX

Adjunto A – Lista de aeropuertos, explotadores de aeronaves o rutas

(comprende todos los aeropuertos o explotadores de aeronaves reconocidos por las Partes/los Participantes, además de rutas seleccionadas si corresponde)

Adjunto B – Acuerdo de no divulgación

Las Partes no divulgarán, no difundirán y no transmitirán de cualquier otra forma documento alguno, o sus contenidos o cualesquiera datos conexos resultantes del intercambio de información entre ellas, a ninguna tercera parte o entidad, sin su consentimiento previo por escrito ni utilizarán dicha documentación, sus contenidos o cualesquiera datos conexos resultantes para fin alguno no contemplado en el presente MoU, excepto lo que fuera estipulado por ley. En caso de que la ley requiera dicha divulgación o uso, la Parte que reciba la información notificará de ello por escrito a la Parte que proporcione el documento, la información u otros datos.

En caso de violación de la confidencialidad de tales documentos, información u otros datos, total o parcialmente, por los empleados, servidores o agentes de una Parte, dicha Parte adoptará medidas apropiadas contra los empleados, servidores o agentes responsables de dicha violación con arreglo a las leyes del Estado.

Adjunto C – Medidas de seguridad

(resumen de las medidas de seguridad implantadas por las Partes/los Participantes)

- seguridad aeroportuaria
- parte pública, parte aeronáutica, zonas de seguridad restringidas y partes críticas de las zonas de seguridad restringidas
- zonas demarcadas de los aeropuertos
- control de accesos
- inspección de personas que no son pasajeros, conjuntamente con los artículos que transporten
- examen de vehículos
- vigilancia, patrullas y otros controles físicos
- seguridad de las aeronaves
- pasajeros y equipaje de mano
- inspección de pasajeros y equipaje de mano
- protección de pasajeros y equipaje de mano
- pasajeros potencialmente perturbadores
- equipaje de bodega
- inspección del equipaje de bodega
- protección del equipaje de bodega
- cotejo del equipaje con los pasajeros
- correo y material del explotador de aeronaves
- provisiones de a bordo
- suministros de aeropuerto
- medidas de seguridad durante el vuelo
- contratación e instrucción del personal
- equipo de seguridad
- vuelos VVIP

Adjunto D – Formulario de Notificación para Revisión Continua del Acuerdo de Control de Seguridad Único – OSS (ver siguiente página)

Espacio intencionalmente en blanco



OSS-F001-0 - Formulario de Notificación para Revisión Continua del Acuerdo de Control de Seguridad Único - OSS

Notificación No.	XXX-BBBB-YYYY
Estado Remitente:	[ESTADO]
Fecha:	DD/MMM/AAAA
<i>De acuerdo con las disposiciones del Acuerdo OSS No. NNNN firmado entre el Panamá y el [Estado 2] el DD/MM/AAAA</i>	

Objetivo: Este formulario está destinado a proporcionar una comunicación sistemática de modificaciones relevantes que puedan afectar la seguridad de las operaciones aéreas cubiertas por este acuerdo de One Stop Security (OSS).

A través de este formulario, el Estado de origen participante en el acuerdo OSS informa sobre cambios recientes en programas de seguridad de la aviación, regulaciones y procedimientos, en medidas de control de calidad, o cualquier información relevante que pueda impactar el acuerdo OSS.

Instrucción: Este formulario debe transmitirse utilizando un método de entrega acordado (por ejemplo, correo electrónico cifrado) siempre que haya cambios significativos en el Estado o en cualquier aeropuerto parte del acuerdo que afecten la aplicación del reconocimiento de equivalencia. Las notificaciones deben incluir:

- cualquier cambio en programas escritos, regulaciones y procedimientos relevantes para la continuación de la implementación del acuerdo OSS;
- cualquier cambio relevante en las medidas de control de calidad mencionadas en el acuerdo OSS;
- cualquier información (en particular relacionada con los controles de seguridad) y amenazas que puedan afectar las rutas cubiertas por el acuerdo OSS;
- cualquier nuevo arreglo, o intención de entrar en un arreglo, con otros Estados, como un OSS o acuerdo de reconocimiento mutuo o cambios en los arreglos o acuerdos existentes que puedan afectar las rutas cubiertas por el acuerdo OSS; y
- cualquier violación identificada, incidente o factor significativo que pueda afectar las medidas de seguridad aplicadas a los vuelos en las rutas cubiertas por el acuerdo OSS.

Espacio intencionalmente en blanco

1. **Detalles de la Notificación:** Indique si ha habido un cambio en la legislación, regulaciones o nivel de amenaza, y/o cualquier cambio en los controles de seguridad de su Estado validado y/o aeropuerto, desde la última notificación, marque la siguiente casilla:
 - Sí, se han realizado cambios en la legislación, regulaciones o nivel de amenaza, y/o cualquier cambio en los controles de seguridad de su Estado y/o aeropuerto validado, desde la última notificación.
- 1.1. **Descripción de los cambios realizados:** Incluya una descripción detallada, incluyendo la fecha de entrada en vigor de los cambios en la legislación, regulaciones o nivel de amenaza, especificando los puntos concretos indicados en la instrucción que han cambiado. Utilice un formato claro y organizado para facilitar la comprensión de la información.

Ejemplo 1: La ACC aprobó una enmienda al Programa de Instrucción de Seguridad de la Aviación Civil Nacional el 17/11/2023, estableciendo que el curso básico de AVSEC incluirá ahora el módulo "Atención a la Ciberseguridad" con una duración de 3 horas. Este cambio entrará en vigencia a partir del 17/05/2024. Los detalles se pueden encontrar en www.acc.ut.gov/avsec/legislation.

Ejemplo 2: Como ciudad anfitriona de los Juegos Panamericanos que se celebrarán en febrero de 2024, y considerando los recientes disturbios sociales en la ciudad de Elysium, el servicio de inteligencia del Estado de Utopía ha informado que podrían ocurrir amenazas potenciales contra el aeropuerto durante el período previo a los Juegos o incluso durante el evento. Sin embargo, no se han identificado planes concretos en este momento. En respuesta, la ACC ha elevado el nivel de amenaza para el Aeropuerto de Utopía de bajo a medio, y las medidas descritas en el Plan de Seguridad del aeropuerto se han implementado de acuerdo con el nuevo nivel de amenaza desde diciembre de 2023 hasta febrero de 2024.

2. **Firma de la persona responsable de la notificación:** Proporcione el nombre y título de la persona responsable de enviar esta notificación. (Nota: Esta persona debería ser el Director General o la autoridad con poderes sobre la seguridad de la aviación civil del Estado).

RESPONSABLE DE LA NOTIFICACIÓN DEL ESTADO REMITENTE

Nombre:	
Cargo/posición:	
Fecha:	
Firma:	