



## ASAMBLEA — 38º PERÍODO DE SESIONES

## COMITÉ EJECUTIVO

## Cuestión 13: Seguridad de la aviación — Política

## IMPLANTACIÓN DE LA INSPECCIÓN DE LÍQUIDOS, AEROSOLES Y GELES

(Nota presentada por Australia, Canadá y Estados Unidos)

## RESUMEN

Las restricciones volumétricas impuestas a los líquidos, aerosoles y geles (LAG) aplicadas después del complot terrorista de 2006 son necesarias, sin embargo, siguen creando inconvenientes para los viajeros, las líneas aéreas y los aeropuertos, así como para la comunidad de comerciantes minoristas. Para ayudar a reducir o eliminar este inconveniente, Australia, Canadá, Estados Unidos y la Unión Europea están coordinando esfuerzos para implantar procesos tecnológicos para la inspección de LAG, mediante un enfoque de múltiples fases.

Se ha previsto iniciar la primera fase el 31 de enero de 2014, la cual abarcará la inspección de LAG de más de 100ml empacados en bolsas de seguridad a prueba de manipulación indebida (STEB) de la OACI, así como los LAG de más de 100ml para utilización durante el viaje para fines médicos o requisitos de dieta especial (p.ej.: alimentos para bebé). La implantación de la inspección de LAG en Australia, Canadá, Estados Unidos y la Unión Europea responde a la recomendación de la Conferencia de alto nivel sobre seguridad de la aviación (HLCAS) de la OACI.

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

- tomar nota de las medidas de implantación de procesos tecnológicos para la inspección de LAG por Australia, Canadá, Estados Unidos y la Unión Europea;
- alentar a los Estados miembros a implantar procesos de inspección de LAG en sus jurisdicciones; y
- alentar al Consejo a promover la armonización internacional y recomendar que el Grupo de expertos sobre seguridad de la aviación considere empezar a formular requisitos mínimos mutuamente reconocidos para su utilización por los Estados miembros en la inspección de LAG.

<i>Objetivos estratégicos:</i>	Esta nota de estudio está relacionada con el Objetivo estratégico B — <i>Seguridad de la aviación</i>
<i>Repercusiones financieras:</i>	No se necesitan recursos adicionales.
<i>Referencias:</i>	AVSECP/23-WP/4 AVSECP/23-WP/19 HLCAS-WP/14

## **1. INTRODUCCIÓN**

1.1 Las restricciones aplicadas a los LAG se implantaron luego del complot terrorista para sabotear aeronaves en vuelo entre el Reino Unido y Norteamérica utilizando explosivos líquidos haciéndolos pasar por bebidas comunes. Las restricciones consiguientes con respecto al ingreso de LAG a la cabina de la aeronave se impusieron a fin de mitigar la amenaza que plantean los explosivos líquidos. Se había previsto que las restricciones serían temporales hasta que se pudieran remplazar por soluciones tecnológicas. Ya existe una solución tecnológica y los Gobiernos de Australia, Canadá, Estados Unidos y la Unión Europea están trabajando para implantar la inspección de LAG en varias fases a fin de flexibilizar las restricciones. Se previó comenzar la primera fase de inspección de LAG el 31 de enero de 2014. Los artículos elegibles para someterse a inspección en la primera fase son los LAG de más de 100ml empacados en STEB de la OACI para fines médicos o requisitos de dieta especial (p.ej.: alimentos para bebé). A fin de tener en cuenta las preocupaciones de la industria con respecto a la facilitación y conveniencia de los pasajeros, se medirá el impacto de cada una de las fases.

## **2. INSPECCIÓN DE LAG EN AUSTRALIA, CANADÁ, ESTADOS UNIDOS Y LA UNIÓN EUROPEA**

2.1 Australia, Canadá, Estados Unidos y la Unión Europea se encuentran en el proceso de aplicar un enfoque de implantación en múltiples fases, de medidas tecnológicas de inspección de LAG y se proponen reducir progresivamente las restricciones impuestas a los LAG en los aeropuertos de sus respectivas jurisdicciones. Las tecnologías que se ha previsto utilizar para la inspección de LAG cumplirán con las normas acordadas entre Australia, Canadá, Estados Unidos y la Unión Europea.

2.2 Una vez que comience la inspección de LAG, los artículos LAG elegibles pasarán por la inspección y, de recibir el visto bueno en el proceso de inspección, se devolverán al pasajero para que continúe con su viaje. En caso de que un artículo LAG no reciba el visto bueno del proceso de inspección, el pasajero tendrá que entregar el artículo al personal de inspección de seguridad. Los artículos LAG que no sean elegibles para la inspección o que no cumplan con las restricciones aplicables a los LAG no podrán pasar por un puesto de inspección de seguridad. Las fases subsiguientes de inspección de LAG en los próximos años podrían incluir la inspección de una categoría de artículos LAG más grandes y posiblemente se elimine la necesidad de utilizar envases de 100ml (3,4 onzas) o menos, o bolsas selladas de un litro o las STEB.

## **3. POSIBLE IMPACTO DE LA INSPECCIÓN DE LAG EN TERCEROS PAÍSES**

3.1 A medida que se implante la inspección de LAG y se vayan reduciendo progresivamente las restricciones impuestas a los LAG en varios países, es probable que vaya aumentando el número de artículos LAG de tamaño grande transportados por los pasajeros en su equipaje de mano. Por lo tanto, podría aumentar la cantidad de LAG que lleven los pasajeros al pasar por terceros países. Podría suceder que los pasajeros esperen que los terceros países hayan establecido medidas similares de inspección de LAG, lo cual podría crear perturbaciones en los puestos de inspección de seguridad donde siguieran aplicándose las restricciones a los LAG. La ausencia de procesos de inspección de LAG, o la no aceptación de LAG en un tercer país podría confundir a los pasajeros o causarles inconvenientes.

3.2 Aunque inicialmente los terceros países podrían no percibir un incremento significativo de los niveles de LAG que lleven los pasajeros, la inspección de LAG podría llegar a un punto, en años futuros, en que la inspección de todos los LAG elimine la necesidad de aplicar restricciones en el país que los inspeccione. Esto podría llevar a que se vean LAG en tránsito en terceros países que no se encuentren en las STEP de la OACI o en bolsas de 1 litro puesto que estos elementos ya no serán un requisito en los países en donde se aplique la inspección de LAG. A fin de evitar confusión e inconvenientes para los

pasajeros será crucial que los países que apliquen la inspección de LAG y los que no la apliquen, adopten un enfoque coordinado y canales de comunicación claros.

#### **4. NECESIDAD DE ACCIÓN INTERNACIONAL CON RESPECTO A LOS LAG**

4.1 Después de la implantación de tecnologías para la inspección de LAG será necesario contar con un amplio consenso internacional con respecto a una variedad de cuestiones de política sobre los LAG para que las restricciones relativas a los mismos sean menos rigurosas. Esto se reconoció en la AVSEC/23 de la OACI cuando los Estados miembros participantes en la reunión aceptaron una nota de estudio (AVSECP/23-WP/4) en la que se incluían principios clave para avanzar en la cuestión de la inspección de LAG.

4.2 En la HLCAS de la OACI, celebrada en septiembre de 2012, se examinó la nota de estudio HLCAS-WP/14 y se concluyó que la eliminación gradual de las restricciones aplicadas a los LAG y el reconocimiento mutuo de los requisitos mínimos con respecto a la inspección de LAG promueven la seguridad y la facilitación de los pasajeros. La HLCAS recomendó que los Estados miembros, en cooperación con la OACI y las partes interesadas de la industria, implementaran, cuando fuera posible, tecnologías de inspección de LAG y continuaran con sus iniciativas de colaboración para desarrollar, implantar y mantener requisitos mínimos mutuamente reconocidos para la inspección de LAG, a fin de que los vuelos provenientes de Estados miembros donde se aplique la inspección de los LAG se traten de la misma manera que los vuelos provenientes de Estados en los que los LAG estén sometidos a restricciones.

4.3 En las deliberaciones citadas arriba se subrayó que debería comenzar la inspección de los LAG, y al mismo tiempo se reconoció que no era factible la implantación simultánea en todos los países. Por lo tanto, se alienta a los Estados miembros a reconsiderar los principios derivados de reuniones anteriores y a trabajar para pasar de un régimen basado en imposición de restricciones a los LAG a una solución tecnológica, o a la concepción de requisitos mínimos mutuamente reconocidos para la inspección de los artículos LAG.

4.4 También se necesita una acción internacional con respecto a los LAG a fin de asegurarse de no incomodar indebidamente a los pasajeros que viajen pasando por países con distintos procesos de inspección de LAG o con restricciones basadas en regímenes establecidos, que posiblemente resulten en que se vean obligados a entregar los LAG. Un mensaje claro y coherente sobre los LAG a nivel internacional ayudará a preparar adecuadamente a los pasajeros para viajar a través de países con distintos regímenes aplicables a los LAG.

#### **5. CONCLUSIÓN**

5.1 La inspección de LAG con sistemas tecnológicos se implantará en múltiples fases a partir del 31 de enero de 2014 en Australia, Canadá, Estados Unidos y la Unión Europea con el objetivo de reducir progresivamente la rigurosidad de las restricciones impuestas a los LAG. Es necesario contar con medidas y orientaciones sobre los LAG a escala internacional para elaborar requisitos mínimos mutuamente reconocidos sobre la inspección de LAG y transmitir un mensaje claro y coherente a los pasajeros.