



NOTA DE ESTUDIO

ASAMBLEA — 39º PERÍODO DE SESIONES

COMITÉ EJECUTIVO

Cuestión 16: Seguridad de la aviación — Política

**ARMONIZACIÓN DE LA TECNOLOGÍA DE INSPECCIÓN DE LÍQUIDOS,
AEROSOLES Y GELES**

(Nota presentada por Nigeria)

RESUMEN

En esta nota de estudio se insta a la armonización de una política con respecto a la inspección de líquidos, aerosoles y geles (LAG) y se recalca además la necesidad de compartir información sobre la tecnología de inspección utilizada para LAG.

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

- a) tomar nota de esta nota de estudio;
- b) instar al Consejo a elaborar textos de orientación sobre las mejores prácticas de inspección de LAG y un enfoque de inspección de LAG basado en riesgos, para contribuir a una implantación uniforme conducente a un enfoque armonizado para eliminar las restricciones impuestas a los LAG; y
- c) alentar a los Estados miembros a compartir información sobre su evaluación de medios comparativamente efectivos de inspección de LAG, incluida la tecnología empleada.

<i>Objetivos estratégicos:</i>	Esta nota de estudio se relaciona con el Objetivo estratégico de la OACI: C – <i>Seguridad de la aviación y facilitación.</i>
<i>Repercusiones financieras:</i>	
<i>Referencias:</i>	AVSECP/27-WP/33 - Líquidos, aerosoles y geles AVSECP/27, Informe de cubierta amarilla

1. INTRODUCCIÓN

1.1 La Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), en colaboración con los Estados miembros y la industria ha seguido intensificando sus esfuerzos para garantizar la seguridad operacional y la protección de la aviación civil en todo el mundo. Parte de estas iniciativas incluyen el desarrollo de normas y métodos recomendados (SARPS) y de textos de orientación para su aplicación y uso por los Estados miembros y la industria.

1.2 Este liderazgo de la OACI ha permitido que los Estados miembros y la industria disminuyan las amenazas a la seguridad de la aviación en constante aumento, que siguen requiriendo medidas proactivas de las partes interesadas. Las medidas proactivas, y a veces reactivas, exigen el uso de tecnología nueva y de cambios en los procesos de seguridad de la aviación en los aeropuertos.

1.3 La OACI y sus Estados miembros son conscientes de si bien garantizar la seguridad de la aviación civil en todo el mundo es de alta prioridad, el proceso para lograrlo no debería generar un impacto demasiado negativo en la conveniencia del público viajero o en la ventaja inherente de los viajes aéreos sobre otros modos de transporte que compiten con ellos.

2. ANÁLISIS

2.1 En agosto de 2016 ocurrió un incidente con un pasajero que intentó destruir una aeronave con destino a los Estados Unidos de América utilizando líquidos explosivos de fabricación casera llevados a la aeronave en el equipaje de mano. Este incidente generó la imposición de restricciones sobre el transporte de líquidos, aerosoles y geles (LAG).

2.2 El uso de explosivos líquidos, sin embargo, data de 1987 con la incautación de frascos de nitrato de metilo en el aeropuerto de Frankfurt, seguido de la destrucción del vuelo 858 de Korean Airlines en el que se usó el explosivo líquido PXL (explosivo líquido Picatinny), y el uso de una pequeña carga explosiva líquida en el vuelo 437 de Philippines Airline por Ramzi Yousef, en diciembre de 1994.

2.3 Existen pruebas de que los terroristas han utilizado con éxito latas o frascos que contienen artículos comunes en el comercio, incluyendo bebidas embotelladas, productos de cuidado personal y otros artículos similares para introducir ilegalmente explosivos líquidos a bordo de las aeronaves comerciales. La comunidad de la aviación hoy en día parece no contar con tecnología unificada eficiente y no intrusiva, para determinar con efectividad si el contenido de los frascos o latas transportadas por los pasajeros todos los días en su equipaje de mano contiene sustancias líquidas que representen una amenaza para la seguridad operacional y la protección de las aeronaves.

3. EFECTO DE LA IMPOSICIÓN DE RESTRICCIONES A LOS LAG

3.1 Muchos Estados actualmente no permiten el transporte de líquidos, aerosoles y geles sin importar cuál sea la cantidad (inclusive menos de 100 ml) en el equipaje de mano, puesto que no cuentan con el equipo necesario para detectar si los LAG son seguros. El proceso de hacer cumplir las restricciones ha generado impactos significativos en las operaciones aeroportuarias, en la conveniencia del público viajero y en las actividades de ventas al por menor en los aeropuertos.

3.2 Algunos LAG transportados por los pasajeros en su equipaje de mano varían dependiendo de sus posibles destinos, aeropuertos de tránsito, y la disponibilidad de almacenes libres de

impuestos. Algunos de estos artículos a veces son de carácter religioso o espiritual y no representan ninguna amenaza. Estos artículos podrían autorizarse normalmente sin contratiempos para su transporte a bordo de las aeronaves si hubiera equipos de inspección armonizados en los aeropuertos para garantizar que se pueden transportar en forma segura en el equipaje de mano de los pasajeros a bordo de la aeronave.

3.3 El uso de equipos de inspección para los LAG en los aeropuertos promovería la facilitación y aumentaría considerablemente los ingresos no aeronáuticos de la mayoría de los aeropuertos, especialmente por las compras de último minuto de perfumes, cremas, ungüentos por los pasajeros en los almacenes libres de impuestos antes del embarque.

4. CONCLUSIÓN

4.1 Uno de los retos de las amenazas actuales a la seguridad de la aviación es el uso de frascos o recipientes de productos comunes para empacar explosivos que pueden introducirse ilegalmente a bordo de las aeronaves en colusión con alguien del interior para cometer sabotaje. Los retos impuestos por el uso de estos frascos para ocultar explosivos o líquidos inflamables se deben seguir investigando a fin de facilitar la detección.

4.2 La falta de armonización en los métodos de inspección de líquidos, aerosoles y geles es, por lo tanto, uno de los aspectos que la OACI necesita abordar para armonizar su implantación

4.3 Sin duda alguna, varios fabricantes en distintos Estados han desarrollado algunos equipos de inspección para la detección de LAG, pero los equipos no se han evaluado comparativamente en cuanto a su efectividad, y en los casos en que sí se han evaluado, no se ha compartido la información.

4.4 La introducción de nuevos equipos o tecnologías de inspección para LAG en los aeropuertos debería integrarse eficazmente a los procedimientos actuales y a las demás tecnologías diseñadas para detectar distintos tipos de amenazas a la seguridad operacional de las aeronaves.

4.5 La política de inspección de LAG debería mejorar la aplicación armonizada del concepto de control de seguridad único promovido por la OACI.