



**Cuestión 4 del
Orden del Día:**

Cuestiones sobre Seguridad de la Aviación (AVSEC)

**DESARROLLO DEL PROGRAMA UNIVERSAL DE AUDITORÍAS DE SEGURIDAD DE LA
AVIACIÓN CIVIL (USAP) Y LA COOPERACIÓN CONTINUA REQUERIDA EN EL CAMPO
DE LA SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN**

(Nota presentada por la Secretaría)

RESUMEN

La presente nota de estudio presenta información sobre el progreso alcanzado por la implementación del Programa Universal de Auditorías de Seguridad de la Aviación Civil (USAP) y sobre la necesidad continua de cooperación por parte de los Estados Contratantes de la Región CAR en la implementación de los programas y medidas desarrolladas por la Oficina Apoyo a la Implantación y Desarrollo y la Sección de Especificaciones y Material Orientación (SGM) de la Subdirección de Seguridad y Facilitación de la Dirección de Transporte Aéreo de la sede de la OACI, en coordinación con las Oficinas Regionales NACC y SAM. Asimismo, se recuerda a los Estados ciertas obligaciones y responsabilidades con el fin de mejorar aspectos de la seguridad en la aviación civil internacional.

1. Introducción

1.1 Esta nota de estudio presenta para la consideración de la reunión una breve evaluación del desarrollo del Programa Universal de Auditorías de Seguridad de la Aviación (USAP) de la OACI y la implementación de nuevas medidas de seguridad para mejorar la protección de la aviación civil internacional como parte del Objetivo Estratégico B de la OACI, *Seguridad de la Aviación – Mejorar la protección de la seguridad de la aviación civil mundial*, y su relación con las autoridades de aviación civil de la Región para cumplir con este objetivo.

2. Discusión

2.1 Desde el lanzamiento del primer ciclo de auditorías USAP en el año 2002, se han realizado 163 auditorías de seguridad de la aviación (AVSEC) con el objetivo de que todos los Estados Contratantes se hayan beneficiado con una auditoría inicial hasta finales del año 2007. A excepción de Bahamas y Haití, la totalidad de los Estados del C/CAR han sido auditados, y se han llevado a cabo 72 misiones de seguimiento. Estas misiones se realizan dos años después de la auditoría inicial, con el propósito de validar la implementación del plan de medidas correctivas de los Estados, proporcionando a los Estados la asistencia para solucionar las deficiencias. Estas misiones de seguimiento son normalmente conducidas por las Oficinas Regionales correspondientes, en coordinación con la sede. En

este sentido, es importante que los Estados notifiquen a la OACI sobre el estado de cumplimiento de sus planes de medidas correctivas.

2.2 El USAP de la OACI se ha ejecutado de acuerdo con el calendario establecido y dentro de la asignación presupuestaria, gracias a la activa participación de expertos en seguridad de la aviación de la región CAR que fueron certificados para participar como miembros de equipo de las auditorías USAP. Las auditorías han demostrado ser materialmente útiles en la detección de falencias de seguridad de la aviación y en la formulación de recomendaciones para solucionarlos. Desde su inicio, el USAP ha tenido el apoyo de los Estados Contratantes y está promoviendo un cambio positivo a medida que los Estados aumentan su conocimiento sobre los requerimientos internacionales. Las misiones de seguimiento del USAP han validado un nivel de aplicación considerablemente más elevado de las normas de seguridad de la aviación de la OACI, y de este modo, han corroborado el compromiso de los Estados para lograr el objetivo del USAP de reforzar la seguridad de la aviación en todo el mundo. Se espera que los Estados de la Región CAR continúen con la misma cooperación durante el segundo ciclo del USAP en 2008, y que se ampliará para incluir las disposiciones relacionadas con la seguridad de la aviación del Anexo 9 – *Facilitación*.

2.3 La Fase II del Programa de Capacitación sobre Seguridad de la Aviación de la OACI/Canadá - Departamento de Relaciones Exteriores y Comercio Internacional (DFAIT) de Canadá, bajo el llamado “Programa de Reforzamiento de Medidas contra el Terrorismo” se inició en enero de 2007. Se han impartido talleres sobre Programa nacional de seguridad de la aviación en la Región CAR y se han programado otros talleres de Programa de Control de Calidad Nacional (NCQP) en la Región CAR para el periodo mayo-noviembre 2007. Estos talleres han sido diseñados para ayudar a los Estados a remediar sus deficiencias respecto a las normas del Anexo 17 y para que el personal gerencial de seguridad de la aviación pueda elaborar medidas efectivas de control de calidad de seguridad de la aviación para la implementación de las Normas y Métodos Recomendados (SARP) del Anexo 17 de la OACI, y otros elementos de seguridad referidos en otros Anexos.

2.4 La Subdirección de Seguridad y Facilitación continúa realizando el entrenamiento en los Centros de Instrucción Regional AVSEC (ASTC) en Buenos Aires, Quito y Puerto España utilizando los Conjuntos de Material Didáctico Normalizado (ASTP) en Seguridad de la Aviación y otros talleres de temas específicos. Para información sobre los cursos programados, refiérase a la página internet de la OACI www.icao.int/atb/avsec. Se insta a los Estados a participar en estos cursos y talleres de entrenamiento.

2.5 Se insta a los Estados a contribuir con el Plan de Acción AVSEC y a proporcionar recursos humanos calificados a través de Instructores/Expertos de Corto Plazo (STE), adicionalmente a las contribuciones financieras.

2.6 Es importante recordar a los Estados los siguientes asuntos y la necesidad de su respectivo seguimiento y ejecución:

- a) Participación en la Red de Puntos de Contacto de la OACI (PoC).
(Comunicación a los Estados Ref: SP 48/1-06/19 de fecha 24 de marzo de 2006, incluida como **Apéndice A** a esta nota de estudio);
- b) Las directrices respecto de los controles de seguridad para la inspección de líquidos, geles y aerosoles recomendadas para la implantación de los Estados a más tardar el 31 de marzo de 2007.

(Comunicaciones a los Estados Ref: AS 8/11-06/100 – Confidencial de fecha 1 de diciembre de 2006, y Ref: AS 8/11-07/26 – Confidencial de fecha 30 de marzo de 2007, incluidas como **Apéndices B y C** a esta nota de estudio); y

- c) los informes anuales de la OACI sobre actos de interferencia ilícita están basados en Informes oficiales y extraoficiales; por lo tanto es importante recordar a los Estados que deben proporcionar los informes sobre actos de interferencia ilícita de acuerdo con la obligación mencionada en el Artículo 11 del Convenio de la Haya, el Artículo 13 del Convenio de Montreal, así como la Norma 5.3.1 del Anexo 17.

2.7 Se comunica a la Reunión que se ha finalizado la revisión realizada por la Sección de Especificaciones y Material Orientación (SGM) a la séptima edición del Doc 8973 - *Manual de Seguridad para la Protección de la Aviación Civil contra los Actos de Interferencia Ilícita*, y que la versión inicial en idioma inglés está prevista para ser distribuida a los Estados para el mes de junio de 2007. Esta nueva versión del manual será dividida en cinco volúmenes, los cuales incluyen:

- a) Volumen I – Organización y Administración Nacional;
- b) Volumen II – Instrucción, Selección y Reclutamiento;
- c) Volumen III – Diseño y Administración de Aeropuertos;
- d) Volumen IV – Medidas Preventivas; y
- e) Volumen V – Gestión y respuesta ante situaciones de crisis.

2.8 Con la finalidad de complementar lo anteriormente mencionado, se ha elaborado un nuevo manual titulado *Establecimiento y Gestión de la Vigilancia de la Seguridad de la Aviación del Estado* y el mismo se publicará en el último trimestre del 2007.

3. **Acciones sugeridas a la reunión**

3.1 Se invita a la Reunión a tomar nota del contenido de la presente nota de estudio y con el propósito de mejorar la seguridad de la aviación civil internacional, se insta a los Estados a que:

- a) continúen con el apoyo al USAP y aseguren la implementación de sus Planes de medidas correctivas respecto al cumplimiento de las SARPS del Anexo 17;
- b) participen en los diferentes cursos y talleres de control de calidad de seguridad de la aviación impartidos por la OACI en los diferentes Estados y ASTC de las Regiones CAR/SAM;
- c) proporcionen a la OACI la información actualizada de sus Puntos de Contacto AVSEC y FAL (si aún no lo han hecho);
- d) implanten las directrices recomendadas respecto de los controles de seguridad para la inspección de líquidos, geles y aerosoles; y
- e) proporcionen a la OACI la información oportuna sobre los actos de interferencia que han sucedido en sus territorios.



International
Civil Aviation
Organization

Organisation
de l'aviation civile
internationale

Organización
de Aviación Civil
Internacional

Международная
организация
гражданской
авиации

منظمة الطيران
المدني الدولي

国际民用
航空组织

Tel.: +1 (514) 954-6130

Ref.: SP 48/1-06/19

24 de marzo de 2006

Asunto: Red de puntos de contacto (PoC) de seguridad de la aviación

Tramitación: Enviar una respuesta para el 30 de junio de 2006,
a más tardar

Señor/Señora:

1. Tengo el honor de comunicarle que, de conformidad con las opiniones expresadas por el Grupo de Lyon-Roma del G8 contra la criminalidad y el terrorismo, se ha establecido una Red de puntos de contacto (PoC) de seguridad de la aviación de la OACI a fin de facilitar la comunicación sobre amenazas inminentes a las operaciones de transporte aéreo civil. El objetivo de la red de puntos de contacto (PoC) es actuar como red internacional de contactos de seguridad de la aviación de cada Estado, designados como la autoridad apropiada para enviar y recibir comunicaciones a cualquier hora del día o de la noche, sobre información de amenazas inminentes, solicitudes urgentes de protección de la aviación, y orientaciones a fin de apoyar los requisitos de protección para contrarrestar una amenaza inminente. Los puntos de contacto deben estar disponibles en todo momento, participar en el proceso de evaluación de amenazas y estar cerca del proceso de toma de decisiones sobre los procedimientos de protección de la aviación.

2. Debido al carácter confidencial de la información que ha de mantenerse en la red, se deberá ejercer un control estricto de la misma, de lo contrario, todas las medidas y esfuerzos futuros de implantación de la seguridad de la aviación podrían verse comprometidos. Por consiguiente, a fin de mantener el control sobre esta información, los Estados participantes deberían tener en cuenta lo siguiente:

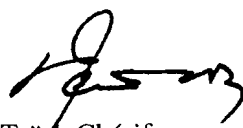
- a) el acceso a la Red de puntos de contacto (PoC) de seguridad de la aviación de la OACI estará restringido a aquellos Estados que hayan incluido los detalles de su propio punto de contacto en la base de datos y a los cuales la OACI les haya expedido una contraseña;

S06-0763

- b) los participantes en la Red de puntos de contacto (PoC) de seguridad de la aviación tendrán la obligación de mantener actualizada la información de su punto de contacto;
- c) los Estados participantes deberán garantizar la protección física del acceso a la Red de puntos de contacto (PoC), restringiendo el acceso a la misma a aquellos que tengan verdadera necesidad de hacerlo en el cumplimiento de sus funciones;
- d) los Estados participantes se comprometerán a establecer procedimientos internos para garantizar que se dé curso a las comunicaciones establecidas a través de la Red de puntos de contacto (PoC) de manera rápida, de acuerdo con su nivel de urgencia; y
- e) la participación de un Estado en la Red de puntos de contacto (PoC) estará sujeta a la aceptación, por parte de dicho Estado, del cumplimiento de las normas arriba enunciadas.

3. Si desea participar en la Red de puntos de contacto (PoC) de seguridad de la aviación de la OACI, sírvase completar el formulario adjunto y enviarlo directamente al Subdirector de seguridad de la aviación y facilitación de la OACI, facsímil: +1 (514) 954-6408, correo-e: avsec@icao.int.

Le ruego acepte el testimonio de mi mayor consideración y aprecio.



Taïeb Chérif
Secretario General

Adjunto:

Formulario de inscripción en la Red de puntos de contacto (PoC) de seguridad de la aviación

RED DE PUNTOS DE CONTACTO (PoC) DE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN

Formulario de inscripción

Sírvase completar el siguiente formulario y asegurarse de que el punto de contacto no sólo esté informado sino que también esté disponible las 24 horas.

1. NÚMERO DE TELÉFONO, FACSIMILE y CORREO-E DEL CONTACTO (*Ejemplo: “País: Centro de mando, Departamento de seguridad de la aviación, Ciudad, País, Teléfono: 1-555-555-1212, Facsímile: 1-555-555-1212, Correo-e ”*)

Persona(s) que actúa(n) como punto(s) de contacto (máximo 3 personas)

Nombre:

Cargo/Departamento:

Dirección:

Tel.:

Facsímile:

Correo-e:

2. DESCRIPCIÓN DEL PUNTO DE CONTACTO (*Ejemplo: “País: Departamento de seguridad de la aviación se refiere a un centro de telecomunicaciones en funcionamiento las 24 horas del día. Su personal podrá comunicar a la persona que llama con el investigador o experto apropiados en forma inmediata. El Centro de mando no cuenta con investigadores o expertos en pruebas electrónicas.”*)

3. CAPACIDAD LINGÜÍSTICA DEL CONTACTO (*Ejemplo: “País: El personal del Centro de mando habla inglés únicamente.”*)

4. SÍRVASE INDICAR EL CORREO-E DEL CONTACTO A QUIEN SE LE DISTRIBUIRÍAN LAS ACTUALIZACIONES DE LA LISTA DE LOS PUNTOS DE CONTACTO (*Ejemplo: “PAÍS: [Johndoe@xxx.gov](#) y [Marydoe@xxx.gov](#)”*)



International
Civil Aviation
Organization

Organisation
de l'aviation civile
internationale

Organización
de Aviación Civil
Internacional

Международная
организация
гражданской
авиации

منظمة الطيران
المدني الدولي

国际民用
航空组织

Tel.: +1 (514) 954-6130

Ref.: AS 8/11-06/100 Confidencial

1 de diciembre de 2006

Asunto: Directrices recomendadas respecto de los controles de seguridad para la inspección de líquidos, geles y aerosoles

Tramitación: Tomar nota de las directrices y ponerlas en práctica para el 1 de marzo de 2007, a más tardar

Señor/Señora:

Tengo el honor de señalar a su atención que, el 10 de agosto de 2006, las autoridades del Reino Unido notificaron que se había logrado desarticular un supuesto complot terrorista contra aeronaves civiles en vuelo sobre el Atlántico septentrional. El ataque terrorista, que se consideraba inminente, habría implicado atravesar los puestos de inspección de seguridad de los pasajeros y del equipaje de cabina llevando los componentes de un artefacto explosivo improvisado, incluido un explosivo líquido de fabricación casera, para luego armar el artefacto en la parte aeronáutica, probablemente en la aeronave. El artefacto se habría detonado a bordo de la aeronave en vuelo, en un acto suicida.

El 10 de agosto de 2006, el Ministerio de Transporte del Reino Unido impuso controles muy estrictos respecto de los artículos que los pasajeros podían llevar más allá del punto de inspección central en los aeropuertos del Reino Unido. En los días y semanas subsiguientes, se redujeron algunos de esos controles, debido a que había disminuido el nivel de amenaza. Con todo, a mediados de octubre, seguía en vigor la prohibición de transportar líquidos, excepto los indispensables, y se fijó un límite respecto del tamaño de la única pieza de equipaje de cabina que se permitía transportar a los pasajeros luego de pasar por el puesto de inspección. Las nuevas reglas no afectaron a los artículos adquiridos luego de pasar el puesto de inspección, ya que todas las mercancías a la venta en esas zonas de los aeropuertos del Reino Unido están sujetas a controles de seguridad por separado.

En respuesta a la nueva amenaza, el Consejo de la OACI convocó una Sesión especial el 17 de agosto de 2006, en la que se reconoció la gravedad de la amenaza terrorista y se pidió al Grupo de expertos sobre seguridad de la aviación que otorgara la más alta prioridad al estudio de esa cuestión, y que recomendara posibles medidas para mitigar esos actos en el futuro.

S06-4282

El Grupo de expertos sobre seguridad de la aviación, en su 18ª reunión, celebrada en Montreal del 11 al 15 de septiembre de 2006, consideró los sucesos ocurridos en el Reino Unido y sus repercusiones más amplias para la seguridad de la aviación. El Grupo de expertos subrayó que los sucesos del Reino Unido habían reconfirmado que los terroristas tenían la intención y la capacidad de perpetrar un ataque de enormes dimensiones contra la aviación civil, que causaría un gran número de muertos. Si bien esa amenaza en particular había surgido en el Reino Unido, el *modus operandi* no había sido planificado “localmente” por los detenidos, y un atentado de esas características podría cometerse en cualquier parte del mundo, lo cual implica un desafío muy serio para el transporte aéreo mundial. Con los procedimientos y las tecnologías de inspección existentes, es muy improbable que se hubiera detectado el uso de componentes de aspecto inocuo, incluido un elemento explosivo líquido a base de peróxido, transportados por una o más personas a través del puesto de inspección para armarlos posteriormente a bordo de una aeronave.

El grupo de expertos concluyó que era urgente volver a evaluar el régimen actual de seguridad de la aviación mundial, y que la nueva amenaza debía reflejarse en métodos y procedimientos de seguridad reforzados en todo el mundo. El grupo de expertos destacó que toda nueva medida debía ser eficaz, factible y sostenible, y que, en lo posible, debía tener en cuenta los métodos de otros Estados, así como las cuestiones relativas a la facilitación. A este respecto, el grupo de expertos identificó las medidas que habían de adoptarse a corto, medio y largo plazos.

En la novena sesión de su 179º período de sesiones, celebrada el 22 de noviembre de 2006, el Consejo examinó el informe de la 18ª reunión del Grupo de expertos sobre seguridad de la aviación y estuvo de acuerdo en que debían recomendarse a los Estados las directrices respecto de los controles de seguridad para la inspección de líquidos, geles, aerosoles, etc., que se presentan en el adjunto a esta comunicación, para que se pusieran en práctica el 1 de marzo de 2007, a más tardar.

El Consejo prestó además asesoramiento respecto de cómo mejorar la eficacia del sistema de seguridad mediante la remoción de los artículos eléctricos de gran tamaño del equipaje de cabina para su inspección por separado. No obstante, advirtió también que las nuevas medidas no deberían conducir a la colocación indebida de mercancías peligrosas en la bodega, lo cual comprometería la seguridad operacional de la aeronave. Por consiguiente, se propuso que la OACI continuara revisando la totalidad de la Lista de artículos prohibidos y que la sometiera a la consideración del Consejo durante su 181º período de sesiones.

También me permito señalar a su atención que se está trabajando en la elaboración de tecnologías y procedimientos operacionales para la detección de explosivos líquidos, en gel o en aerosol, en el marco del mandato del Grupo *ad hoc* de especialistas en detección de explosivos. Asimismo, el Grupo de trabajo sobre instrucción del grupo de expertos está trabajando en la elaboración de nuevos textos de orientación provisionales para los inspectores y otros miembros del personal de seguridad, que se incorporarán en el Manual de seguridad (Doc 8973).

El éxito en la mitigación y eliminación de **todas** las amenazas contra la aviación civil sólo podrá lograrse mediante el esfuerzo concertado de todos los afectados y una estrecha relación de trabajo entre los organismos nacionales y los entes normativos de seguridad de la aviación de todos los Estados contratantes. Para lograrlo, me permito señalar una vez más a su atención que se ha establecido una Red de puntos de contacto (PoC) de seguridad de la aviación. El objetivo principal de la PoC es actuar como red internacional de los contactos de seguridad de la aviación de cada Estado, designados como la autoridad competente para enviar y recibir comunicaciones a cualquier hora del día o de la noche, sobre amenazas inminentes para la seguridad de la aviación. Si su Estado todavía no ha proporcionado a

la OACI la información necesaria para participar en la Red PoC (véase la Comunicación SP 48/1-06/19), le solicito firmemente que me envíe, con carácter urgente, la información de contacto de las personas autorizadas a enviar y recibir comunicaciones relacionadas con la seguridad de la aviación en nombre de su Estado.

Le ruego acepte el testimonio de mi mayor consideración y aprecio.



Taïeb Chérif
Secretario General

Adjunto

Directrices respecto de los controles de seguridad
para la inspección de líquidos, geles y aerosoles, etc.,
recomendadas por el Consejo de la OACI
como medidas provisionales

**DIRECTRICES RESPECTO DE LOS CONTROLES DE SEGURIDAD
PARA LA INSPECCIÓN DE LÍQUIDOS, GELES Y AEROSOLES, ETC.,
RECOMENDADAS POR EL CONSEJO DE LA OACI
COMO MEDIDAS PROVISIONALES**

Se recomienda a los Estados poner en práctica las siguientes directrices respecto de los controles de seguridad para la inspección de líquidos, geles, aerosoles, etc., para el 1 de marzo de 2007, a más tardar:

- a) se debería exigir que todos los líquidos se transporten en envases de una capacidad no superior a los 100 ml (o su equivalente en otras medidas volumétricas, por ej.: en onzas líquidas). No deberán aceptarse líquidos en envases de más de 100 ml de capacidad, aunque el envase no esté totalmente lleno;
- b) los envases deberían colocarse en una bolsa plástica resellable de una capacidad máxima de 1 litro. Los envases deben entrar cómodamente en la bolsa plástica transparente, que debería estar completamente cerrada;
- c) la bolsa plástica debería presentarse en el puesto de inspección para su examen visual. Sólo debería permitirse una bolsa plástica transparente por pasajero; y
- d) deberían hacerse excepciones para los medicamentos, la leche y los alimentos para bebé y para los pasajeros con necesidades de dieta especial. Deberá contarse con medios apropiados y proporcionados para verificar la naturaleza de dichos líquidos.

Asimismo, se invita a los Estados a considerar excepciones respecto de los líquidos adquiridos en las tiendas libres de impuestos de los aeropuertos, o a bordo de las aeronaves, a condición de que los líquidos estén embalados en un envase plástico sellado a prueba de manipulación indebida y que se proporcione una prueba satisfactoria de que el artículo se adquirió en las tiendas libres de impuestos del aeropuerto, o a bordo de una aeronave, en el (los) día(s) del viaje para los pasajeros que salen de un aeropuerto o se encuentran en tránsito en él.

Para facilitar la inspección y evitar la acumulación de imágenes de rayos X, las bolsas plásticas que contengan líquidos envasados deberían presentarse separadas de otros artículos del equipaje de cabina, abrigos y chaquetas o computadoras portátiles, para su inspección por separado por medio de rayos X.



International
Civil Aviation
Organization

Organisation
de l'aviation civile
internationale

Organización
de Aviación Civil
Internacional

Международная
организация
гражданской
авиации

منظمة الطيران
المدني الدولي

国际民用
航空组织

Tel.: +1 (514) 954-8219 ext. 6130

Ref.: AS 8/11-07/26 Confidencial

30 de marzo de 2007

Asunto: Directrices recomendadas respecto de los controles de seguridad para la inspección de líquidos, geles y aerosoles

Tramitación: Tomar nota de las directrices y ponerlas en práctica lo antes posible

Señor/Señora:

Tengo el honor de dirigirme a usted en relación con la comunicación AS 8/11-06/100 Confidencial, del 1 de diciembre de 2006, que contenía las directrices relativas a los controles de seguridad para la inspección de líquidos, geles y aerosoles, y cuya aplicación se recomendaba a los Estados a más tardar para el 1 de marzo de 2007. A fin de considerar más a fondo los aspectos operacionales de los controles de seguridad para los líquidos, geles y aerosoles, en particular las excepciones que han de aplicarse a escala mundial, en el caso de los líquidos que los pasajeros que hacen transbordo adquieren en las tiendas de los aeropuertos o en las aeronaves y que llevan consigo a bordo, se creó el Grupo de estudio de la Secretaría sobre el transporte e inspección de líquidos, geles y aerosoles.

El Consejo, en la 16ª sesión de su 180º período de sesiones, celebrada el 16 de marzo de 2007, examinó las recomendaciones del Grupo de estudio de la Secretaría. Se convino en que las mismas se transmitieran a los Estados, con las especificaciones de las bolsas a prueba de manipulación indebida contenidas en el adjunto a esta comunicación, para que las aplicaran de inmediato como medidas de seguridad de la aviación provisionales hasta que se cuente con nueva tecnología de detección.

S07-1139

El Consejo convino además en que el Grupo de estudio debía seguir trabajando para preparar con urgencia directrices sobre procedimientos armonizados que validen el cumplimiento con respecto a los líquidos, geles y aerosoles que los pasajeros llevan consigo durante los transbordos.

Le ruego acepte el testimonio de mi mayor consideración y aprecio.


Taïeb Chérif
Secretario General

Adjunto:

Directrices recomendadas por la OACI como medidas provisionales respecto de los controles de seguridad para la inspección de líquidos, geles y aerosoles

**DIRECTRICES RECOMENDADAS POR LA OACI
COMO MEDIDAS PROVISIONALES RESPECTO DE LOS CONTROLES DE SEGURIDAD
PARA LA INSPECCIÓN DE LÍQUIDOS, GELES Y AEROSOLES**

1. MEDIDAS DE SEGURIDAD (PROTECCIÓN) PROPUESTAS PARA EL CONTROL DE LÍQUIDOS, GELES Y AEROSOLES

1.1 Las recomendaciones de la OACI que figuran en la comunicación AS 8/11-06/100 del 1 de diciembre de 2006 deberían aplicarse a todos los líquidos, geles y aerosoles (LAG)¹:

- a) todos los LAG deberían llevarse en envases que tengan una capacidad máxima de 100 ml (o su equivalente en otras medidas volumétricas, p. ej., onzas líquidas);
- b) no se aceptará ningún LAG en envases de más de 100 ml, ni siquiera cuando sólo estén parcialmente llenos;
- c) los envases² que contienen LAG deberían ponerse en una bolsa resellable de plástico transparente³ de capacidad máxima de 1 litro. Los envases deben quedar bien acomodados en la bolsa de plástico transparente, que debe ir completamente cerrada;
- d) cada pasajero puede llevar sólo una bolsa de este tipo y debe presentarla separadamente para la inspección;
- e) se aplican todos los controles e inspecciones de seguridad de la aviación convencionales, comprendidos el registro manual aleatorio de los pasajeros y del equipaje de mano;
- f) estas restricciones no se aplican a los miembros de la tripulación de vuelo en uniforme y de servicio el día o días del viaje; y
- g) hay excepciones en el caso de medicamentos, de leche y alimentos para bebé y de dietas especiales u otras necesidades médicas, según figura en el párrafo 2 de este documento.

1.2 Independientemente del volumen, los LAG adquiridos en puntos de venta al detalle en el aeropuerto o a bordo de las aeronaves en el día o días del viaje deberían aceptarse en los puestos de inspección de seguridad únicamente si:

- a) se llevan en una bolsa de seguridad a prueba de manipulación indebida (STEB); y

¹ En este documento, para referirse a los líquidos, geles y aerosoles se utiliza la abreviatura LAG. Los LAG incluyen, sin carácter exclusivo: agua y otros líquidos bebestibles, sopas, jarabes, mermeladas, estofados, salsas y pastas; alimentos en salsas o de alto contenido líquido; cremas, lociones, cosméticos y aceites; perfumes; aerosoles; geles, comprendidos los geles para el cabello y la ducha; el contenido de envases a presión, comprendida la espuma de afeitar, otras espumas y desodorantes; pastas, comprendida la pasta dentífrica; mezclas de sustancias líquidas y sólidas; rímel; brillo labial o bálsamo labial, y todo otro artículo de consistencia similar a temperatura ambiente.

² Está permitido llevar envases vacíos de más de 100 ml de capacidad.

³ Dimensiones indicativas de la bolsa de 1 litro resellable de plástico: 20,5 cm x 20,5 cm ó 25 cm x 15 cm, o su equivalente.

- b) han sido protegidos contra interferencia ilícita mediante un proceso de seguridad de la cadena de suministro que incluye la aplicación de medidas de seguridad (protección) adecuadas en los locales de fabricación y almacenamiento, durante el proceso de entrega de los LAG y las STEB desde los depósitos hasta los puntos de venta al detalle de los aeropuertos y las aeronaves, y durante el tiempo que se mantienen almacenados o en exhibición en los puntos de venta.

1.3 Para definir medidas concretas, pueden adoptarse las directrices de seguridad de la aviación que figuran en el *Manual de seguridad para la protección de la aviación civil contra los actos de interferencia ilícita* (Doc 8973), de la OACI y, de ser necesario, pueden incorporarse en los programas de seguridad (protección) pertinentes de los aeropuertos y las líneas aéreas y en los regímenes de los agentes acreditados y medidas de control de calidad. En el párrafo 5 de este documento se presenta un conjunto de principios básicos de seguridad (protección) para los que fabrican y venden LAG y STEB.

1.4 En el sitio web seguro ICAO AVSECNET⁴ se ofrecerá, para uso de los Estados, un modelo armonizado de validación. A cada Estado le corresponderá garantizar el cumplimiento de las medidas de seguridad que aplique a los LAG y STEB. El nivel de seguridad de la aviación con respecto a los LAG y STEB en otro Estado (o Estados) podría reconocerse mediante arreglos bilaterales, multilaterales u otro tipo de arreglo si corresponde, comprendida la verificación sobre el terreno.

2. EXCEPCIONES PARA MEDICAMENTOS Y DIETAS ESPECIALES, COMPRENDIDOS LOS ALIMENTOS PARA BEBÉ

2.1 Pasajeros

2.1.1 Los líquidos, aerosoles y geles de cualquier tipo en envases de un volumen máximo de 100 ml deberían ponerse en una bolsa de 1 litro. Sin embargo, pueden hacerse excepciones para los LAG que no es posible llevar de esa manera, pero que se necesitan durante el viaje, ya sea para fines médicos esenciales o para satisfacer las necesidades especiales y esenciales de una dieta. El pasajero o miembro de la tripulación debería presentar prueba de la autenticidad del líquido exceptuado, cuando se le solicite.

2.1.2 En este párrafo se describen los procedimientos que los aeropuertos y las líneas aéreas deberían seguir para determinar si en los puestos de inspección puede aceptarse que se lleven a bordo los LAG que según los pasajeros son esenciales. Hay personas que pueden sentirse susceptibles con respecto a los medicamentos que llevan y, por ende, es preciso tratarlas con tacto. Si, después de seguir los procedimientos que figuran en esta orientación, quedan dudas sobre el origen de los LAG, debería decirse a la persona en cuestión que no puede llevarlos a bordo. En consecuencia, dado que los LAG en este caso se consideran esenciales, también debería advertírsele que no viaje.

- a) **Viaje:** Cuando se trata de líquidos que van a utilizarse durante el viaje, “viaje” se refiere al viaje de la persona y por eso no debería considerarse la duración del vuelo. Un pasajero puede tomar un vuelo de solamente una hora, pero puede llevar consigo una cantidad de medicamento superior a 100 ml. Si el medicamento va en un envase de más de 100 ml, que dicho envase quepa o no quepa en la bolsa de un litro carece de importancia. En este caso, correspondería preguntar al pasajero por qué necesita esa cantidad de medicamento y si éste puede llevarse en la bodega de la aeronave. Sólo si las respuestas dan seguridad suficiente, debería permitírsele llevar los LAG en la cabina.

⁴ El sitio web <http://icaosec.icao.int/> (se requiere inscripción y cumplir ciertas condiciones) y el modelo estarán disponibles en junio de 2007.

- b) **Fines médicos:** Por líquidos que se requieren para fines médicos debería entenderse medicamentos en forma líquida, tanto los prescritos por un médico como aquellos adquiridos sin receta médica. Para determinar si es efectivamente esencial llevar en la cabina un volumen total de medicamento de más de 100 ml y si la cantidad que se lleva no sobrepasa lo que se necesita para el viaje, debería preguntarse al pasajero sobre la naturaleza del medicamento, los motivos por los cuales se considera que es esencial, la dosis, y la frecuencia con que debe administrarse. Sin embargo, en principio, en las excepciones para los medicamentos sin receta médica (p. ej., aerosoles nasales, medicamentos para la tos y soluciones para lentes de contacto) debería restringirse más la cantidad de líquido que se permite, ya que se trata de medicamentos que no son de “vida o muerte”. Los líquidos que no son medicamentos pero que se utilizan con fines médicos están permitidos. Entre éstos está el hielo (que se utiliza para mantener la temperatura de órganos para trasplante, por ejemplo), la sangre y productos compuestos de sangre, e incluso los líquidos “normales” si su uso se justifica por razones médicas (p. ej., el caso de un pasajero autista que “necesita” una lata de bebida de una marca en particular).
- c) **Necesidades de dieta:** Por líquidos que satisfacen necesidades de dieta especial debería entenderse alimentos sin los cuales la salud del pasajero se ve amenazada. Entre éstos se incluyen los alimentos para bebé (siempre que viaje un bebé), o alimentos de dietas especiales para pasajeros que, por ejemplo, no toleran la lactosa o el gluten. Si se considera que el volumen de alimento para bebé es excesivo para la duración del viaje, no se permitirá llevarlo más allá del puesto de inspección. Los productos para bebé podrán incluir: leche para bebé, agua esterilizada, jugo para bebé, alimento para bebé en forma líquida, de gel o de pasta, y toallitas húmedas.
- d) **Prueba de autenticidad:** Los pasajeros deberían presentar una prueba de autenticidad de los líquidos exceptuados, cuando se solicite. Además, debería determinarse que el nombre en la etiqueta del medicamento recetado del pasajero coincida con el nombre que figura en su tarjeta de embarque. Cuando se trata de medicamentos de venta sin receta médica, se requiere determinar si la cantidad es razonable. Cantidad razonable supone el volumen que se requiere para la duración del vuelo, teniendo en cuenta posibles demoras y desvíos. Si hay dudas con respecto a la cantidad de líquido que el pasajero lleva o se cuestiona que el líquido sea para fines médicos o necesidades de dieta especial, tendría que ponerse a prueba la credibilidad. Podría invitarse al pasajero a probar el líquido o a frotarlo en su piel para probar que se trata de una sustancia segura (los explosivos a base de peróxido de hidrógeno son cáusticos y por eso no es posible probarlos o ponerlos en contacto con la piel sin que haya consecuencias). En el caso de medicamentos recetados por un médico, el pasajero debería poder demostrar que son para su uso personal, por ejemplo con su nombre en la etiqueta del medicamento o una nota del médico. Al verificar la prueba de autenticidad, habría que tener en cuenta lo siguiente:
- 1) no debería pedirse al pasajero que pruebe su medicamento si según la instrucción de dosis y uso o una indicación de su médico, es peligroso hacerlo;
 - 2) no debería pedirse al pasajero que pruebe contra su voluntad un medicamento, ya sea propio o de un niño a su cargo;

- 3) en el caso de medicamentos pediátricos sin receta, no debería pedirse al pasajero adulto que acompaña a un niño que los pruebe; la verificación debería llevarse a cabo formulando preguntas;
- 4) si el envase indica la capacidad en gramos, se puede suponer que 100 g equivale a 100 ml; y
- 5) cuando se pida a un pasajero que se frote con una pequeña cantidad de LAG, su piel debería ser objeto de control por dos minutos como mínimo para observar si se produce alguna reacción.

2.2 **Personal del aeropuerto**

2.2.1 Los artículos de uso personal (bebidas, perfumes, cosméticos, medicamentos y otros artículos similares) de los miembros del personal del aeropuerto que ingresan a zonas de seguridad restringidas y a las aeronaves deberían estar sujetos a las mismas restricciones y excepciones que los artículos de los pasajeros. Sin embargo, los elementos necesarios para realizar tareas determinadas quedan exceptuados de las restricciones que se aplican a los LAG. Por elementos necesarios para realizar tareas determinadas se entiende los artículos que requieren las personas para el fin legítimo por el cual están en la zona de seguridad restringida y pueden incluir productos de limpieza, selladores, desgrasadores, pegamentos, pinturas y aceites.

2.3 **Personas exceptuadas**

2.3.1 El Estado puede decidir que las restricciones relativas a los LAG no se apliquen (p. ej., que no se apliquen a autoridades policiales y a personal de emergencia que responde a una crisis).

3. **ESPECIFICACIONES TÉCNICAS DE LAS STEB**

3.1 **Material**

- transparente (polietileno de baja densidad y alta resistencia al impacto o equivalente);
- productos reciclables e inocuos para el medio ambiente, de ser posible; y
- el tamaño y el espesor (mínimo de 50 micrones) se ajustarán a las necesidades.

3.2 **Superficie anterior de la STEB**

3.2.1 Cierre:

- cinta roja a prueba de manipulación indebida (de 30 mm mínimo con recubrimiento amovible de 40 mm);
- autoadhesivo sensible a la presión y de alto poder de adhesión; y
- dispositivo/gráfico oculto de seguridad integrado a prueba de manipulación indebida.

3.2.2 Borde:

- soldadura lateral y soldadura inferior de 15 mm de ancho como mínimo, en rojo; y
- borde impreso de 5 mm, como mínimo, con la indicación de “NO ABRIR”, el nombre del aeropuerto, u otro mensaje o diseño continuo que puede sobrepasar el borde de la bolsa.

(Opcional: dispositivo/gráfico oculto de seguridad integrado para detectar manipulación indebida de los bordes)

3.2.3 Mensaje:

- símbolo de seguridad⁵ en verde en el centro del recuadro de seguridad de la bolsa; y
- recuadro en rojo en la parte inferior con la indicación “No abrir hasta llegar al punto de destino final – El contenido de esta bolsa podrá ser confiscado si se observa manipulación indebida”.

3.2.4 Elementos de confirmación/identificación:

- Espacio para el recibo (*o bolsillo - opcional*) dentro de la bolsa y visible en la parte superior izquierda del recuadro de seguridad
El recibo debería contener la información siguiente:
 - a) fecha de la compra (dd/mm/aa o dd/mm/aaaa);
 - b) lugar de la compra (Estado, aeropuerto, línea aérea) con códigos internacionales;
 - c) número(s) de vuelo(s) y nombre del pasajero, de ser posible; y
 - d) número y lista de los artículos adquiridos y contenidos en la STEB.

3.2.5 Origen de la bolsa:

- código de tres letras del Estado⁶, para determinar el Estado de origen en que se entregó la STEB al pasajero, o de la línea aérea internacional (en las ventas libres de impuestos a bordo), para determinar el origen de la STEB;
- nombre del fabricante (completo en espera del número de registro de la OACI); y
- código de inventario y código o dispositivo de seguridad para proteger la STEB en las tiendas y puntos de venta al detalle.

3.3. En la superficie posterior de la bolsa

- Marca de fábrica o logotipo de cada aeropuerto, tienda u otro punto de venta al detalle.

4. CONSIDERACIONES OPERACIONALES PARA LA UTILIZACIÓN DE STEB

4.1 Idealmente y para facilitar la inspección visual, sólo los LAG adquiridos en las tiendas libres de impuestos de los aeropuertos, y que podrían ser objeto de inspecciones de seguridad en una etapa posterior del viaje, deberían llevarse en una STEB. Otros artículos, que posiblemente no sean confiscados, deberían llevarse en una bolsa (ordinaria) o, si van dentro de una STEB, no deberían comprometer la inspección visual en los puestos de inspección de seguridad de la aviación durante el viaje. En la STEB deberían llevarse únicamente los artículos adquiridos en las tiendas del aeropuerto.

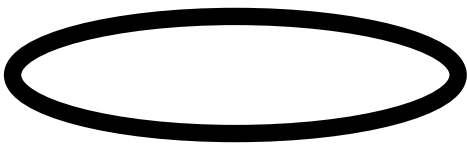
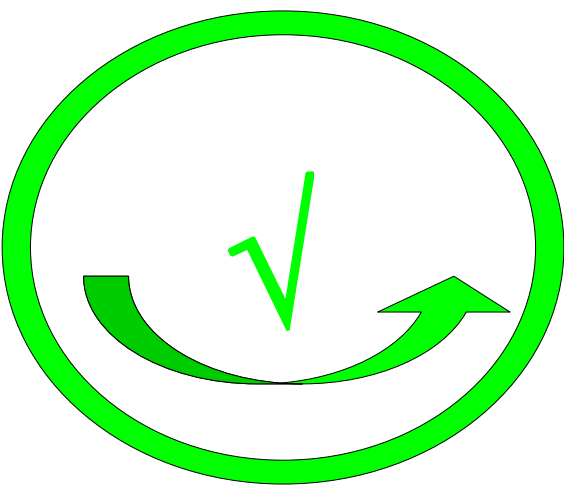
4.2 Los recibos deberían ir dentro de la STEB, de manera que su anverso quede visible desde afuera, y asegurados en la parte superior izquierda del recuadro de seguridad (ya sea en un bolsillo dentro de la bolsa o debidamente fijados). Si el recibo se desplaza y no queda visible para la inspección de seguridad, será preciso abrir la bolsa y su contenido podrá ser confiscado (o el personal de seguridad podrá ponerlo en una nueva STEB en el puesto de inspección de seguridad).

4.3 La responsabilidad de poner los códigos del Estado (o línea aérea) y del fabricante corresponde al fabricante. Los códigos de inventario y de seguridad son responsabilidad de los comerciantes minoristas. Las STEB deberían distribuirse solamente a entidades autorizadas.

⁵ Puede obtenerse en diferentes formatos y sin costo solicitándolo a la Subdirección de seguridad de la aviación y facilitación de la OACI en <http://www.icao.int/atb/sfbranch>

⁶ Documentos de viaje de lectura mecánica, Parte 1 — Pasaportes de lectura mecánica (Doc 9303)

Ejemplo de bolsa de seguridad a prueba de manipulación indebida (STEB) de la OACI

		Código de inventario / seguridad
Estado (XXX)/Fabricante (nombre completo o código de la OACI)		
NO ABRIR – NO ABRIR – NO ABRIR – NO ABRIR – NO ABRIR		
NO ABRIR – o el nombre del aeropuerto o cualquier otro mensaje o diseño que se extienda sobre el borde de la bolsa	Bolsillo para el recibo (dentro de la bolsa) 	NO ABRIR – o el nombre del aeropuerto o cualquier otro mensaje o diseño que se extienda sobre el borde de la bolsa
No abrir hasta llegar al punto de destino final El contenido de esta bolsa podrá ser confiscado si se observa manipulación indebida		
NO ABRIR – o el nombre del aeropuerto o cualquier otro mensaje o diseño que se extienda sobre el borde de la bolsa		

5. PRINCIPIOS DE SEGURIDAD (PROTECCIÓN) PROPUESTOS PARA LOS COMERCIANTES DE TIENDAS DE LOS AEROPUERTOS Y LOS FABRICANTES DE ARTÍCULOS EN FORMA LÍQUIDA, DE AEROSOL Y DE GEL

5.1 Medidas de seguridad (protección) durante la fabricación y el almacenamiento

5.1.1 Para garantizar la integridad de la seguridad de los LAG y las STEB, se recomienda aplicar las medidas siguientes en los depósitos donde se almacenan los LAG de venta al detalle y las STEB:

- a) sistema de control de acceso, comprendidos los procedimientos de inspección, para que sólo el personal autorizado pueda ingresar al recinto; esto incluye la verificación de la identidad de los miembros del personal y los visitantes (*para el personal del aeropuerto, se aplica la Norma 4.2.6 del Anexo 17, Octava edición*);
- b) sistemas de vigilancia (es decir sistemas de televisión en circuito cerrado o equivalente) para seguir la marcha de las actividades en los depósitos a fin de evitar intrusiones, manipulación indebida y hurto de los artículos, o interferencia en los procesos; y
- c) sistema de control de acceso a la salida del depósito de manera que no puedan substituirse o utilizarse elementos que sirvan para preparar un acto de interferencia ilícita (*para el personal del aeropuerto, las medidas de control a la salida podrían aplicarse al abandonar la zona de seguridad restringida*).

5.2 Medidas de seguridad (protección) durante el transporte

5.2.1 Para transportar LAG o STEB hasta las tiendas de los aeropuertos o los puntos de venta de las líneas aéreas sólo deberían utilizarse contenedores o camiones sellados. Todos los LAG o las STEB que se saquen del depósito de almacenamiento deben ir acompañados de la documentación y el manifiesto de entrega pertinentes, que deberían conservarse para posibles auditorías en el futuro. Las bolsas de seguridad a prueba de manipulación indebida que se mantengan en las tiendas de los aeropuertos y puntos de venta de las líneas aéreas deberían estar bajo protección y vigilancia en todo momento hasta que el personal autorizado necesite utilizarlas. El personal de los aeropuertos que tenga acceso a LAG y STEB debería ser objeto de verificaciones de antecedentes apropiadas y de un régimen de registros físicos.

5.3 Control de calidad

5.3.1 Todas las medidas de seguridad (protección) relativas a LAG y STEB deberían incorporarse en los programas de seguridad de la aviación pertinentes [programa de seguridad de los comerciantes minoristas, si se considera que son agentes acreditados de acuerdo con la Norma 4.6.3 del Anexo 17, Octava edición; programa de seguridad del aeropuerto y programa de seguridad de los explotadores para los puntos de venta de las líneas aéreas). Además, las medidas de seguridad de los locales deberían someterse a evaluaciones y pruebas técnicas para mantener el nivel adecuado de protección. Se alienta a los comerciantes a analizar estas evaluaciones y pruebas con las autoridades de seguridad de la aviación competentes o las autoridades aeroportuarias. Si se detecta que se ha quebrantado la seguridad, debería alertarse inmediatamente a los supervisores de seguridad/en servicio y a las autoridades de seguridad de la aviación competentes o la policía, para que se adopten medidas apropiadas. Todo bulto sospechoso debería tratarse de acuerdo con los procedimientos normalizados de operación.

5.3.2 Actualmente se prepara información detallada sobre la aplicación de los principios mencionados para el Manual de seguridad, Séptima edición, Volumen IV, de la OACI.

— FIN —

OACI