



INTERNATIONAL CIVIL AVIATION ORGANIZATION (ICAO)
ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL (OACI)

COMISIÓN LATINOAMERICANA DE AVIACIÓN CIVIL (CLAC)
LATIN AMERICAN CIVIL AVIATION COMMISSION (LACAC)



**TERCERA REUNIÓN DEL GRUPO REGIONAL SOBRE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN Y FACILITACIÓN
(AVSEC/FAL/RG/3)**

Lima, Perú, 19 al 21 de junio de 2013

AVSEC/FAL/RG/3 — NE/22
05/06/13

**Cuestión 9 del
Orden del Día: Otros asuntos**

**COORDINACION ENTRE LOS ESTADOS PARA ESTANDARIZAR LOS PROCEDIMIENTOS
DE INSPECCION DE PASAJEROS Y SUS EQUIPAJES DE MANO, QUE INCLUYA UN
LISTADO DE OBJETOS PROHIBIDOS**

(Presentada por Chile)

RESUMEN	
Esta Nota de Estudio propone establecer un Grupo de Trabajo para estudiar los criterios de inspección, incluyendo las listas de objetos prohibidos, para armonizar en las regiones NAM/CAR/SAM los reglamentos relacionados con la inspección de pasajeros y sus equipajes de mano.	
Referencia:	
<ul style="list-style-type: none">Programa de trabajo y Proyectos del Grupo Regional AVSEC/FAL (AVSEC/FAL/GR)	
Objetivos Estratégicos	<i>Esta Nota de Estudio se relaciona con el Objetivo estratégico B de la OACI.</i>

1. Introducción

1.1 El equilibrio que debe existir entre la seguridad de aviación y la facilitación, es un problema de difícil solución, dado que por una parte se debe de proteger la aviación civil contra actos de interferencia ilícita y a la vez, se deben dar facilidades a los pasajeros en el proceso de embarque. En los últimos años, los viajeros internacionales se han visto afectados cuando en los puntos de inspección, se les retiene /confiscan objetos que están prohibidos de llevar en la cabina de la aeronave. Ante esta situación, no existe un criterio común entre los Estados, es así como elemento que son

retenidos/confiscados en un Estado, en otro su porte es permitido. Si bien se puede deducir que esta situación resulta de las diferencias reglamentarias entre los distintos Estados, y los distintos niveles de riesgo que pueda existir en cada Estado, sería importante establecer un mecanismo que permita mitigar el impacto en el pasajero, en el proceso de inspección en los distintos Estados.

2. Análisis

2.1 En cumplimiento de lo dispuesto en el Anexo 17 al Convenio de Chicago, los Estados han establecido procedimientos para la inspección de pasajeros y sus equipajes de mano basados en el material de referencia del Doc. 8973 *Manual de Seguridad* de la OACI. Sin embargo, los criterios para definir elementos prohibidos, son distintos de acuerdo al nivel de riesgo de cada Estado, lo que finalmente afecta a los pasajeros.

2.2 Conforme a las exigencias del Anexo 17, es necesario ajustar o estandarizar los criterios de inspección (definición de elementos prohibidos) para mitigar el riesgo que pueda existir. Sin embargo, se debería determinar si las discrepancias que existen actualmente podrían ser reducidas para el beneficio del pasajero. Como punto inicial, sería necesario determinar las diferencias que existen entre todos los Estados de las regiones NAM/CAR y SAM, respecto al procedimiento de inspección en condiciones de operación normal (riesgo bajo) y, en particular, las listas de objetos prohibidos. Al concluir este estudio, se podría proponer una serie de recomendaciones para que los Estados miembros de este grupo homologuen o estandaricen sus programas nacionales.

2.3 La segunda fase, consistiría en determinar si se pueden homologar los criterios de inspección en base al nivel de riesgo, de no ser posible esto, determinar si se puede establecer un mecanismo de coordinación para que los criterios que puedan afectar a los pasajeros sean similares en todas las regiones.

2.4 Para realizar este proyecto, se propone la creación de un Grupo de Trabajo que estudiará los dos puntos mencionados anteriormente, y proporcionará las conclusiones de la primera fase en la próxima reunión de este grupo. Las conclusiones de la segunda fase serían presentadas en la quinta reunión.

3. Acción sugerida

3.1 Se invita a la reunión a:

- a) estudiar esta iniciativa y considerar la necesidad de este proyecto, para contribuir a un mejor tratamiento de los pasajeros en la región; y
- b) establecer los plazos para la presentación de las conclusiones de este proyecto.