



NOTA DE ESTUDIO

ASAMBLEA — 36º PERÍODO DE SESIONES

COMITÉ EJECUTIVO

Cuestión 15: Programa de seguridad de la aviación

**EVOLUCIÓN DEL PROGRAMA DE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN
DESDE EL 35º PERÍODO DE SESIONES DE LA ASAMBLEA**

(Nota presentada por el Consejo de la OACI)

RESUMEN

En esta nota se presenta un informe sobre las actividades y evolución del Programa de seguridad de la aviación (AVSEC) desde el 35º período de sesiones de la Asamblea, incluido el Programa de asistencia y desarrollo coordinados (CAD) establecido en marzo de 2006. En ella se informa sobre el avance alcanzado hasta la fecha y se mencionan nuevas actividades. También se presenta un informe trienal sobre actos de interferencia ilícita, con una referencia al marco jurídico para la notificación de actos de interferencia ilícita y los análisis conexos.

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

- a) pedir al Consejo y al Secretario General que continúen asignando alta prioridad a la ejecución de las actividades comprendidas en el Programa de seguridad de la aviación, particularmente el Plan de acción de seguridad de la aviación; y
- b) instar a los Estados contratantes afectados por actos de interferencia ilícita a suministrar a la OACI informes oficiales al respecto, como se indica en el párrafo 2.1 de esta nota de estudio.

<i>Objetivos estratégicos:</i>	Esta nota de estudio contribuye al logro del Objetivo estratégico B al reforzar la seguridad de la aviación mundial.
<i>Repercusiones financieras:</i>	No se requieren recursos adicionales. Se prevé que la labor que recaerá en la Secretaría se lleve adelante sin exceder los recursos asignados al Programa de seguridad de la aviación en el proyecto de Presupuesto para 2008-2010. Se tomarían fondos de las contribuciones voluntarias de los Estados al Plan de acción OACI de seguridad de la aviación.
<i>Referencias:</i>	A36-WP/11 A36-WP/18 A36-WP/38 <i>Resoluciones vigentes de la Asamblea (al 8 de octubre de 2004) (Doc 9848)</i>

1. INTRODUCCIÓN

1.1 La Asamblea, en su 35° período de sesiones, consideró un informe sobre la marcha de las medidas adoptadas en respuesta a la Resolución A33-1 de la Asamblea, *Declaración sobre el uso indebido de aeronaves civiles como armas de destrucción y otros actos de terrorismo que afectan a la aviación civil*, incluidas las conclusiones de la Conferencia ministerial de alto nivel sobre seguridad de la aviación y la adopción, en junio de 2002, del Plan de acción OACI de seguridad de la aviación (AVSEC). La Asamblea recibió asimismo un informe sobre la marcha de la ejecución de los proyectos individuales que forman parte del Plan de acción, las actividades planificadas para el futuro, y las proyecciones de gastos para 2005, 2006 y 2007.

1.2 El Consejo había concluido que no era factible incrementar los fondos asignados a las actividades vinculadas con la seguridad de la aviación en el Programa regular para 2005 a 2007, y que la ejecución de las actividades previstas en el Plan de acción continuaban dependiendo en gran medida de las contribuciones voluntarias de los Estados. En la Resolución A35-10, *Contribuciones financieras al Plan de acción de seguridad de la aviación*, se solicitaba a los Estados contratantes comprometer sus aportes por adelantado respecto a los tres años y a efectuar sus contribuciones voluntarias oportunamente.

1.3 El Plan de acción se ejecuta actualmente siguiendo la dirección general trazada por la Asamblea y posteriormente por el Consejo, y se avanza con éxito en dicha ejecución desde el último informe. Todas las actividades planificadas en el Programa universal de auditoría de la seguridad de la aviación (USAP) se realizaron según lo previsto originalmente. Los fondos disponibles para el Plan de acción en su conjunto, sin embargo, no se agotaron en su totalidad conforme se había planeado originalmente y se lograron considerables economías de un año a otro. La mayor parte de las economías se logró en los primeros dos años de ejecución del Plan de acción, como resultado de los fondos que se recibieron antes de proceder a elaborar e iniciar el programa. Aparte del USAP, los gastos reales relacionados con los programas del Plan de acción también fueron inferiores a los previstos y aprobados, debido principalmente al tiempo que se requirió para iniciar algunos de los programas así como para contratar expertos. Sin embargo, cabe señalar que en 2005 y 2006 se emplearon más fondos para administrar el Plan de acción que los recaudados en el marco del programa de contribuciones voluntarias. En 2006 y 2007 se lograron economías adicionales, que ascendieron a \$1 100 000 y \$1 517 000 EUA en los respectivos años, mediante la integración parcial del Plan de acción en el Presupuesto del Programa regular.

2. AMENAZAS A LA AVIACIÓN CIVIL

2.1 Los informes anuales de la Organización sobre actos de interferencia ilícita se basan en informes oficiales y en información oficiosa. En virtud del Artículo 11 del Convenio de La Haya, el Artículo 13 del Convenio de Montreal y la Norma 5.3.1 del Anexo 17 *Seguridad*, ante un acto de interferencia ilícita y una vez resuelto el mismo, los Estados tienen la obligación de suministrar a la OACI toda información pertinente relativa a dicho acto que se vincule con la seguridad de la aviación. Cabe señalar que muchos Estados no están proporcionando información oficial a la OACI sobre actos de interferencia ilícita como se hubiera esperado, lo que puede restar validez a la información presentada en el informe anual y reducir la utilidad de las tendencias que se tracen basándose en dicho informe. Con el propósito de ayudar a los Estados a notificar los actos de interferencia ilícita, en los sitios web de la OACI relacionados con la seguridad de la aviación se ha puesto a su disposición una versión electrónica del formulario de notificación. En el *Manual de seguridad para la protección de la aviación civil contra los actos de interferencia ilícita* (Doc 8973/6) también se proporciona el formulario de notificación así como directrices, definiciones y criterios específicos que han de aplicarse a los procedimientos de notificación.

2.2 Se registraron 16 actos de interferencia ilícita en 2004, 6 en 2005 y 17 en 2006, lo que se mantiene dentro del número promedio de actos registrados en los últimos 20 años. Se constata un aumento en el número total de intentos de apoderamiento, en tanto que el número de apoderamientos exitosos ha disminuido sensiblemente. Esto puede atribuirse a la puesta en práctica de normas más estrictas para la inspección previa al embarque de pasajeros y equipaje de cabina luego de los ataques del 11 de septiembre de 2001.

2.3 El número de ataques en vuelo se ha mantenido aproximadamente al mismo nivel, pero sigue existiendo la amenaza a la aviación civil que constituyen los sistemas portátiles de defensa antiaérea (MANPADS). Se registraron dos ataques en vuelo; ambos lograron hacer impacto en la aeronave y causar daños al parecer menores.

2.4 Se observa un marcado incremento en los ataques a instalaciones, tanto frustrados como exitosos. Si bien este tipo de ataque se vincula mayormente con situaciones locales o regionales, bien podrían provocar un perjuicio potencial a los pasajeros, con las colas y demoras adicionales que generan los controles de seguridad. También se constata un incremento en el número de actos de sabotaje e intentos de sabotaje.

2.5 Al instaurarse medidas de seguridad más severas a consecuencia de los sucesos del 11 de septiembre de 2001, han surgido nuevos métodos para atentar contra la aviación civil en reemplazo de los intentos convencionales de apoderamiento de aeronaves. El uso de perpetradores suicidas y ataques a instalaciones son ejemplos de los métodos que pueden utilizarse para atentar contra la aviación civil provocando gran cantidad de víctimas. En el Apéndice A de esta nota se presenta una lista de los actos de interferencia ilícita ocurridos en 2004, 2005 y 2006. En el Apéndice B de esta nota de estudio se presentan los actos de interferencia ilícita que ocurrieron en 2004, 2005 y 2006 en comparación con los años 1990 – 2006, así como el número de actos notificados oficialmente en comparación con el número de actos basado en información oficiosa.

2.6 El Consejo, durante una sesión especial celebrada en agosto de 2006, consideró la amenaza a las operaciones de aviación civil planteada por el supuesto complot terrorista contra aeronaves civiles en vuelo sobre el Atlántico septentrional, en que se habría intentado utilizar componentes de un artefacto explosivo improvisado, incluidos explosivos líquidos de fabricación casera, para armar el artefacto en la parte aeronáutica, probablemente a bordo de la aeronave. Conforme a la decisión del Consejo, el Grupo de expertos sobre seguridad de la aviación reconoció la necesidad de reevaluar con urgencia los mecanismos de seguridad de la aviación existentes en todo el mundo y recomendó que se reforzaran los procedimientos y métodos mundiales de seguridad de la aviación en respuesta a la nueva amenaza. Asimismo, subrayó que todo nuevo arreglo debería ser efectivo, factible y sostenible y tomar en consideración, en la medida de lo posible, los métodos de otros Estados y las cuestiones de facilitación. En este sentido, el Grupo de expertos señaló las medidas a tomar a corto, medio y largo plazos.

2.7 Por ello, el Consejo aprobó las directrices en materia de controles de seguridad para la inspección de líquidos, geles, aerosoles, etc. y recomendó a los Estados su aplicación a más tardar para el 1 de marzo de 2007, con carácter de medidas transitorias. A efectos de desarrollar aún más los aspectos operacionales de los controles de seguridad de líquidos, geles y aerosoles, y particularmente las exenciones a aplicar mundialmente para los líquidos adquiridos por pasajeros que transbordan, ya sea en las tiendas de los aeropuertos o a bordo de aeronaves, el Consejo aprobó en marzo de 2007 las recomendaciones del Grupo de estudio de la Secretaría sobre transporte e inspección de líquidos, geles y aerosoles. Las directrices, incluidas las especificaciones para las bolsas a prueba de manipulación indebida, se enviaron a los Estados en marzo de 2007 para su aplicación inmediata.

2.8 Con la finalidad de elaborar directrices de seguridad prácticas, sostenibles y armonizadas para el transporte de líquidos, geles y aerosoles, incluyendo control de existencias y validación, el Grupo de estudio de la Secretaría está realizando trabajos adicionales sobre este tema. El Consejo, durante su 181º período de sesiones, aprobó las directrices para establecer procedimientos armonizados de validación del cumplimiento respecto de los líquidos, geles y aerosoles que llevan consigo los pasajeros que hacen transbordos. Estas directrices se transmitieron a los Estados en julio de 2007 para su aplicación a la brevedad posible.

3. EVOLUCIÓN DEL PROGRAMA DE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN

3.1 Seguridad de la aviación (AVSEC)

3.1.1 A continuación se presentan, para la información de la Asamblea, los puntos salientes de las actividades de seguridad de la aviación realizadas desde el 35º período de sesiones de la Asamblea. Por separado se presenta un informe sobre las auditorías de la seguridad de la aviación, mediante la nota A36-WP/xx, Programa universal OACI de auditoría de la seguridad de la aviación (USAP).

3.1.2 El 30 de noviembre de 2005, el Consejo adoptó la Enmienda 11 del Anexo 17. La enmienda aborda temas tales como la aplicabilidad del Anexo 17; el refuerzo de las disposiciones de los programas de control nacional de la seguridad de la aviación civil; los oficiales de seguridad de a bordo (IFSO); las operaciones de aviación general y los trabajos aéreos; el concepto de control de seguridad único para pasajeros y equipaje; el concepto de evaluación de riesgos; la seguridad para las operaciones exclusivamente de carga; y las definiciones. La enmienda fue aplicable el 1 de julio de 2006.

3.1.3 Con posterioridad a la adopción de la Enmienda 11 del Anexo 17, se procedió a la enmienda y actualización de la séptima edición del *Manual de seguridad para la protección de la aviación civil contra los actos de interferencia ilícita* (Doc 8973), el cual está disponible para su distribución a los Estados en idioma inglés. El mismo se compone ahora de cinco volúmenes, cada uno de los cuales trata una cuestión específica de la seguridad de la aviación: Volumen I – Organización y administración nacionales; Volumen II – Instrucción, selección y contratación; Volumen III – Diseño y organización de aeropuertos; Volumen IV – Medidas preventivas; y Volumen V – Manejo de crisis y respuesta ante las mismas. Además, se ha elaborado un nuevo manual titulado *Establecimiento y gestión de un sistema estatal de vigilancia de la seguridad de la aviación*, el cual está en etapa de edición final y estará disponible en breve para su distribución a los Estados.

3.1.4 En vista del creciente número de Estados que, ya sea en forma independiente o como seguimiento de la auditoría de seguridad de la aviación (USAP), solicitan la asistencia de la OACI para implantar servicios e infraestructura de seguridad de la aviación sólidos y sostenibles, el Consejo aprobó en diciembre de 2005 una estrategia de asistencia y desarrollo coordinados (CAD) para reforzar aún más la asistencia a los Estados en materia de seguridad de la aviación. Siguiendo esta estrategia, los Estados recibirían asistencia en el establecimiento y mantenimiento de sistemas de seguridad de la aviación viables y sostenibles mediante el mejoramiento de su infraestructura de seguridad de la aviación y la corrección de las deficiencias detectadas en las auditorías de seguridad de la aviación. Esto se lograría a través de una cooperación y coordinación más estrechas con aquellos Estados que cuenten con recursos más avanzados en materia de seguridad de la aviación y en cooperación con organismos regionales e internacionales.

3.1.5 Posteriormente, en febrero de 2006, la reorganización de la Subdirección de seguridad de la aviación y facilitación derivó en la creación de la “Sección de asistencia y desarrollo coordinados” (CAD) a la que se encomendó la ejecución de la Estrategia, incluida la asistencia a los Estados mediante el fortalecimiento de sus sistemas de seguridad de la aviación y capacidades de facilitación; la asistencia a

través de la elaboración y ejecución de programas de instrucción para los expertos en seguridad de la aviación y demás funcionarios gubernamentales de los Estados; la impartición de seminarios teóricos y prácticos en cooperación con las Oficinas regionales de la OACI, los Estados contratantes, los organismos especializados de las Naciones Unidas, organizaciones internacionales y regionales, etc.; quedando asimismo encargada de la preparación, publicación y mantenimiento de los conjuntos de material didáctico normalizado (CMDN), los conjuntos de material didáctico sobre seguridad de la aviación (ASTP), y demás material de instrucción. Con el objeto de reforzar y aumentar el apoyo que se presta a los Estados, se ha consolidado la Sección CAD y el Programa de la Estrategia unificada (USP) para crear, con efecto a partir del 15 de junio de 2007, una sola Subdirección de apoyo a la implantación y desarrollo (ISD) que depende del Despacho del Secretario General.

3.1.6 En los esfuerzos por reforzar los recursos regionales de instrucción, desempeña un importante papel la red de 16 Centros de instrucción en seguridad de la aviación (ASTC) ubicados en Ammán, Auckland, Bruselas, Buenos Aires, Casablanca, Dakar, Hong Kong, Johannesburgo, Kuala Lumpur, Kunming, Kyiv (2), Moscú, Nairobi, Puerto España y Quito, al brindar instrucción en seguridad de la aviación en todo el mundo. Si bien es la OACI la que coordina los programas de instrucción de los ASTC, los centros van logrando una creciente autosuficiencia financiera y administrativa. Los ASTC reciben orientación y asistencia para impartir la instrucción en seguridad de la aviación. Se prevé una mayor expansión de la red en 2007 y en el próximo trienio. Para garantizar el control de calidad de la instrucción impartida por los ASTC de la OACI, la Secretaría ha elaborado criterios relativos a los cursos de instrucción que los centros de instrucción han de cumplir para ser considerados como centros de instrucción que imparten cursos reconocidos por la OACI.

3.1.7 Se están celebrando conversaciones con la Oficina de las Naciones Unidas contra la droga y el delito y el Banco Mundial para realizar misiones conjuntas de asistencia e instrucción. A su vez, se trabaja en coordinación con la Dirección ejecutiva del Comité contra el terrorismo de las Naciones Unidas para alentar la aplicación de las mejores prácticas de seguridad de la aviación.

3.1.8 Durante el trienio se han actualizado seis conjuntos de material didáctico: el Conjunto de material didáctico normalizado (CMDN)/123 Básico y los Conjuntos de material didáctico sobre seguridad de la aviación (ASTP) para Carga, Manejo de crisis, Instructores, Gestión y Supervisores. También se han elaborado cuatro nuevos conjuntos de material didáctico sobre seguridad de la aviación: Simulacros, Negociación para liberar rehenes (Niveles 1 y 2), e Inspectores nacionales, así como dos nuevos cursos: Certificación de instructores y Diseño de aeropuertos.

3.1.9 Se ha establecido un Curso para administradores profesionales dictado conjuntamente por la OACI y la Universidad Concordia. Este curso de gestión, de carácter no presencial (Internet), brinda a los asistentes un conocimiento cabal en materia de seguridad de la aviación (AVSEC) y los campos pertinentes de la gestión. El programa apunta a la comprensión del Anexo 17 y el Manual de seguridad de la OACI como un todo y fomenta la aplicación de los principios de la gestión, las mejores prácticas, y la cooperación interregional.

3.1.10 En el Apéndice C se detallan las actividades de asistencia y apoyo a los Estados.

3.2 Seguridad de los documentos de viaje

3.2.1 Las medidas adoptadas por la Organización respecto a la seguridad de los documentos de viaje incluyen la publicación de la sexta edición del Doc 9303, Parte 1, *Pasaportes de lectura mecánica* (PLM), con especificaciones para los PLM aptos para lectura por medios electrónicos que incorporan un “pasaporte electrónico” con datos biométricos de identificación; el establecimiento del “Directorio de claves públicas (DCP)” de la OACI, que puede contribuir efectivamente a la seguridad de

la aviación y la lucha contra el terrorismo; y la coordinación para la ejecución a escala mundial del proyecto de implantación de documentos de viaje de lectura mecánica (UIMRTD). Se presenta un informe detallado en la nota A36-WP/xx, Informe del Consejo sobre el progreso logrado en el cumplimiento de la Resolución A35-18, Apéndice D, Sección III: Cooperación internacional para proteger la seguridad e integridad de los pasaportes.

3.3 Otras actividades vinculadas con la seguridad de la aviación

3.3.1 Programa de navegación aérea

3.3.1.1 Con la Enmienda 40 del Anexo 2 – *Reglamento del aire*, se actualizaron las disposiciones en materia de seguridad de la aviación. La Enmienda 45 del Anexo 11 – *Servicios de tránsito aéreo*, y el Anexo 12 – *Búsqueda y salvamento*, fueron adoptadas por el Consejo en febrero de 2007. Como orientación de apoyo, se ha puesto a disposición a través de la ICAONET un manual de respuesta a emergencias en vuelo para el ATC (*Manual on in-flight emergency response for ATC*). Se continúa trabajando en la integración de los aspectos de seguridad de la aviación en el Anexo 6 – *Operación de aeronaves*, Parte II – *Aviación general internacional – Aviones*, labor que se realiza ahora como parte de una amplia modernización del Anexo emprendida recientemente por la Comisión de Aeronavegación. Actualmente, siempre que se elaboran nuevos SARPS se tienen debidamente en cuenta los aspectos de seguridad de la aviación.

3.3.1.2 Además de las amenazas emergentes, las cuestiones principales que se siguen de cerca son la utilización de Oficiales de seguridad de a bordo (IFSO) y la relación de éstos con el resto de la tripulación, así como los aspectos operacionales y de certificación vinculados con la instalación en las aeronaves civiles de un sistema de defensa contra los MANPADS.

3.3.2 Programa de asuntos jurídicos

3.3.2.1 En cumplimiento de la Resolución A33-1 de la Asamblea, el Grupo de estudio de la Secretaría sobre Convenios de seguridad de la aviación llevó a cabo un examen de los convenios vigentes de la OACI en materia de seguridad de la aviación para determinar su adecuación. La conclusión a la que se llegó es que existen determinadas cuestiones jurídicas que podrían abordarse mediante la enmienda de algunos de dichos convenios. El Grupo consideró que determinadas amenazas nuevas y emergentes a la aviación civil, tales como el uso de aeronaves como armas o como medio para la propagación maliciosa de sustancias biológicas, químicas y/o nucleares, deberían tipificarse como delitos en virtud de los Convenios. Asimismo, el Grupo concluyó que ya es tiempo de penalizar toda amenaza creíble de comisión de un delito especificado en los Convenios. Basándose en la recomendación del Grupo, el 7 de marzo de 2007 el Consejo decidió convocar una reunión de un Subcomité especial del Comité Jurídico, que se llevó a cabo del 3 al 6 de julio de 2007 para “elaborar uno o más proyectos de instrumentos relativos a las amenazas nuevas y emergentes a la aviación civil”. A partir de los resultados de la labor del Comité jurídico, el Consejo puede decidir, más adelante, sobre la conveniencia de convocar una conferencia diplomática. En la nota A36-WP/12 figura información adicional sobre este tema.

3.3.2.2 Se recordará que el 31 de mayo de 2004 el Consejo estableció un Grupo especial para adelantar la labor sobre un asunto en el Programa de trabajo del Comité Jurídico titulado “Consideración de la modernización del Convenio sobre daños causados a terceros en la superficie por aeronaves extranjeras, firmado en Roma el 7 de octubre de 1952”. El 13 de diciembre de 2006, el Consejo enmendó el título de esta cuestión para que dijera: “Indemnización por daños causados a terceros por aeronaves a raíz de actos de interferencia ilícita o riesgos generales” a efectos de reflejar más fielmente la labor que se estaba realizando. El Grupo ha realizado seis reuniones, la última de las cuales tuvo lugar del 26 al 29 de junio de 2007, y ha elaborado los textos de dos proyectos de convenios, incluyendo un

“Proyecto de Convenio sobre la indemnización por daños causados a terceros por aeronaves en caso de interferencia ilícita”. Se prevé que en su 182º periodo de sesiones en noviembre/diciembre de 2007, el Consejo decidirá sobre el futuro plan de acción con respecto a este asunto. En la nota A36/WP-11 figura información adicional sobre este tema.

3.3.2.3 La OACI participó en la labor del Equipo Especial sobre la Ejecución de la Lucha contra el Terrorismo de las Naciones Unidas, el cual realizó un aporte significativo a las deliberaciones en la Asamblea General de las Naciones Unidas sobre la Estrategia global de las Naciones Unidas contra el terrorismo, que se adoptó el 8 de septiembre de 2006.

4. FUTURAS ACTIVIDADES

4.1 Las futuras actividades en el marco del Plan de acción se llevarán a cabo a partir de lo que se ha logrado hasta el momento y se ampliará el programa para tratar varios asuntos incluido el desarrollo de un sistema perfeccionado de apoyo a los Estados para aumentar sus capacidades en materia de seguridad de la aviación. Con esta finalidad, se contactará a los Estados que tienen dificultades para resolver las deficiencias identificadas a fin de prestarles el apoyo necesario para determinar medidas correctivas viables y sostenibles así como coordinar y facilitar la asistencia que podrían prestarles otros Estados, organizaciones internacionales o regionales e instituciones financieras.

4.2 Tras la publicación del Manual de seguridad recientemente enmendado y perfeccionado, se organizarán seminarios teóricos y prácticos en todas las regiones para ayudar a los Estados en la ejecución de las nuevas medidas de seguridad, incluyendo aquellas diseñadas para hacer frente a las amenazas nuevas y emergentes. Esto incluirá presentaciones sobre tecnologías nuevas y emergentes e investigaciones en el campo de la seguridad de la aviación. También se elaborarán y realizarán seminarios teóricos y prácticos que tratarán sobre el establecimiento y gestión de sistemas estatales de vigilancia de la seguridad de la aviación en las regiones de la OACI con miras a proporcionar a los Estados información y orientación valiosa en la preparación de auditorías de seguridad de la aviación basadas en la vigilancia.

4.3 Además de las actividades descritas anteriormente y que pueden requerir mayor elaboración o finalización, se está creando una biblioteca electrónica con enlaces para acceder a la información sobre temas de seguridad de la aviación y facilitación, que se encuentra disponible en la OACI, lo que incluye instrumentos jurídicos sobre seguridad de la aviación, las disposiciones de los Anexos 9 y 17, textos de orientación, etc. Se prevé que la biblioteca electrónica y su correspondiente base de datos se pondrán a disposición de los Estados y demás usuarios para fines de 2008.

4.4 El Manual de facilitación está en elaboración y estará listo para su distribución para diciembre de 2007. Se está elaborando la metodología para la incorporación de las normas de seguridad pertinentes del Anexo 9 en el Programa universal de auditoría de la seguridad de la aviación (USAP). Dicha metodología se incluirá en el próximo ciclo de auditorías previsto para 2008.

— — — — —

APÉNDICE A

LISTA DE ACTOS DE INTERFERENCIA ILÍCITA CORRESPONDIENTES AL PERÍODO 2004 - 2006

Año	Núm.	Fecha del incidente	Categoría del incidente	Línea aérea/ Vuelo/Aeronave/ Aeropuerto	Tipo de vuelo	Ruta/Lugar	Pasajeros	Tripulación	Muertos	Lesiones	Perpetradores	Fuente de información
2006	1	01 febrero	Ataque a instalaciones	Aeropuerto Ben Gurion , Tel Aviv, Israel	N/A	N/A	N/A	N/A	0	0	1	OFICIAL
2006	2	01 marzo	Otros actos de interferencia ilícita	Aeropuerto Internacional Bahrain, Bahrain	N/A	N/A	N/A	N/A	0	0	1	OFICIOSA
2006	3	07 marzo	Otros actos de interferencia ilícita	Jet Airways, Hyderabad, India	Interior	Hyderabad a Mumbai, India	100+	UNK	0	0	1	OFICIOSA
2006	4	28 marzo	Intento de apoderamiento	Lloyd Aéreo Boliviano/ Aeropuerto Jorge Wilsterman, Cochabamba, Bolivia	N/A	N/A	UNK	UNK	0	0	UNK	OFICIOSA
2006	5	08 abril	Otros actos de interferencia ilícita	Aeropuerto Kobe, Japan	N/A	N/A	N/A	N/A	0	0	1	OFICIAL
2006	6	02 mayo	Ataque en vuelo	Aral Cessna 185/ HK1150/ Colombia	Interior	Villavicencio y La Uribe, Colombia	UNK	UNK	UNK	UNK	UNK	OFICIOSA
2006	7	17 junio	Intento de apoderamiento	South African Airways/ Vuelo SA 322/ Cape Town, Sudáfrica	Interior	Cape Town a Johannesburg, Sudáfrica	UNK	UNK	0	0	1	OFICIAL
2006	8	Julio	Ataque a instalaciones	Aeropuerto Internacional de Beirut Rafic Hariri, Beirut, Líbano	N/A	N/A	N/A	N/A	UNK	UNK	N/A	OFICIAL
2006	9	22 julio	Otros actos de interferencia ilícita	Air Canada/ ACA 961 /Airbus 319 / V.C. Bird Aeropuerto Internacional/ Antigua y Barbuda	Internacional	Antigua y Barbuda a Toronto, Canadá	118	5	0	0	1	OFICIAL

N/A = No se aplica

N/C = No confirmado

UNK = Desconocido

* Ataque en el edificio de la terminal

Año	Núm.	Fecha del incidente	Categoría del incidente	Línea aérea/ Vuelo/Aeronave/ Aeropuerto	Tipo de vuelo	Ruta/Lugar	Pasajeros	Tripulación	Muertos	Lesiones	Perpetradores	Fuente de información
2006	10	10 agosto	Intento de sabotaje	Reino Unido/ Estados Unidos	Internacional	United Kingdom/United States	N/A	N/A	0	0		OFICIAL
2006	11	15 agosto	Ataque a instalaciones	Aeropuerto El Puco/ Formosa/ Argentina	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	1	1	OFICIOSA
2006	12	03 octubre	Apoderamiento	Turkish Airlines/ THY 1476/ B-737/ Tirana, Albania	Internacional	Tirana, Albania a Estambul, Turquía	97	6	0	0	1	OFICIAL
2006	13	11 octubre	Sabotaje	Alitalia/ MD80/ Nápoles, Italia	N/A	N/A	N/A	N/A	0	0	UNK	OFICIOSA
2006	14	11 octubre	Ataque en vuelo	Airana Afghan, Boeing 727/ Afganistán	Interior	Mazar I Sharif a Kabul, Afganistán	UNK	UNK	0	0	UNK	OFICIOSA
2006	15	24 noviembre	Intento de sabotaje	Aeronave Bellview/ Aeropuerto Murtala Muhammed, Lagos, Nigeria	Interior	Lagos a Abuja, Nigeria	100 +	UNK	0	0	1	OFICIOSA
2006	16	28 diciembre	Intento de apoderamiento	Aeroflot/ FI271/ A-320/ Moscú, Federación de Rusia	Internacional	Moscú, Federación de Rusia a Ginebra, Suiza	168	N/C	0	0	1	OFICIAL
2006	17	30 diciembre	Ataque a instalaciones	Aeropuerto Internacional de Barajas, España	N/A	N/A	N/A	N/A	2	26	UNK	OFICIOSA
2005	18	06 febrero	Apoderamiento	Aeronave corporativa brasileña ARG, Aeropuerto El Trompillo, Bolivia	Interior	El Trompillo, San José a Asunción Frontera Aeropuerto, Bolivia	7	UNK	UNK	0	4	OFICIOSA
2005	19	25 febrero	Otros actos de interferencia ilícita	KLM, Aeropuerto Internacional de Amsterdam Schiphol, Países Bajos	N/A	N/A	N/A	N/A	UNK	UNK	4	OFICIOSA
2005	20	03 abril	Ataque a instalaciones	Aeropuerto Internacional de Hat Yai, Tailandia	N/A	N/A	N/A	N/A	2	60	N/A	OFICIOSA
2005	21	11 abril	Ataque a instalaciones	Aeropuerto de Panjgur, Pakistán	N/A	N/A	N/A	N/A	0	0	N/A	OFICIAL

N/A = No se aplica

N/C = No confirmado

UNK = Desconocido

* Ataque en el edificio de la terminal

Año	Núm.	Fecha del incidente	Categoría del incidente	Línea aérea/ Vuelo/Aeronave/ Aeropuerto	Tipo de vuelo	Ruta/Lugar	Pasajeros	Tripulación	Muertos	Lesiones	Perpetradores	Fuente de información
2005	22	12 septiembre	Apoderamiento	Aires Airlines, Aeropuerto de Florencia, Colombia	Interior	Florencia a Bogotá, Colombia	21	4	0	0	1	OFICIAL
2005	23	07 diciembre	Otros actos de interferencia ilícita	American Airlines, AA 924, Aeropuerto Internacional de Miami	Internacional	Medellín, Colombia a Orlando, Florida	114	UNK	1	0	1	OFICIAL
2004	24	01 marzo	Ataque a instalaciones	Maui, Hawaii, Estados Unidos	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	1	OFICIOSA
2004	25	04 marzo	Otros actos de interferencia ilícita	Aeropuerto de Ruzyně, Praga, República Checa	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	1	OFICIOSA
2004	26	17 abril	Intento de apoderamiento	Qatar Airways/ Vuelo 553	Internacional	Casablanca, Marruecos a Doha, Qatar	N/C	N/C	0	0	1	OFICIOSA
2004	27	28 abril	Otros actos de interferencia ilícita	Aeropuerto de Haneda, Tokio	N/A	N/A	N/A	N/A	1	N/A	1	OFICIOSA
2004	28	19 junio	Ataque a instalaciones	Aeropuerto Sui, Balochistán, Pakistán	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/C	OFICIAL
2004	29	29 junio	Intento de apoderamiento	Turkish Freebird Airlines vuelo 234/ A-320	Internacional	Munich, Alemania/ Estambul, Turquía	158	7	0	1	1	OFICIAL
2004	30	29 junio	Sabotaje	Turkish Airlines, Boeing 737-800	N/A	Aeropuerto Ataturk, Estambul, Turquía	N/A	N/A	0	3	N/C	OFICIAL
2004	31	26 julio	Intento de apoderamiento	Air China, vuelo 1343/ B-737	Interior	Beijing a Changsha, China	108	N/C	N/C	N/C	1	OFICIOSA
2004	32	24 agosto	Sabotaje	Volga- Aviaexpress vuelo 1303/ TU-134A	Interior	Moscú a Volgograd, Federación de Rusia	35	9	44	0	1	OFICIAL
2004	33	24 agosto	Sabotaje	Sibir Airlines vuelo1047/ TU-154B	Interior	Moscú a Sochi, Federación de Rusa	38	8	46	0	1	OFICIAL
2004	34	27 agosto	Apoderamiento	Fuerza Aérea Libia Air Force/ LAF 112/ Kafra, Libia	Internacional	Kafra, Libia - Lagos, Nigeria - Asmara, Eritrea	98	7	0	1	15	OFICIAL

N/A = No se aplica

N/C = No confirmado

UNK = Desconocido

* Ataque en el edificio de la terminal

Año	Núm.	Fecha del incidente	Categoría del incidente	Línea aérea/ Vuelo/Aeronave/ Aeropuerto	Tipo de vuelo	Ruta/Lugar	Pasajeros	Tripulación	Muertos	Lesiones	Perpetradores	Fuente de información
2004	35	13 septiembre	Intento de ataque a instalaciones	Aeropuerto Jorge Chávez Lima, Perú	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	OFICIAL
2004	36	15 septiembre	Intento de ataque a instalaciones	Aeropuerto Jorge Chávez Lima, Perú	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	OFICIAL
2004	37	16 septiembre	Otros actos de interferencia ilícita	Carguero KLM vuelo 591/ B747-400	N/A	Aeropuerto de Johannesburgo, Sudáfrica	N/A	0	0	N/C	N/A	OFICIAL
2004	38	29 septiembre	Intento de apoderamiento	Dornier 228/ Kato Airlines vuelo 605	Interior	Narvik a Bodo, Noruega	7	2	0	3	1	OFICIAL
2004	39	05 octubre	Intento de sabotaje	Malasia Airlines/ A-330	Internacional	Aeropuerto de Kuala Lumpur, Malasia	N/A	N/A	0	0	N/C	OFICIAL

N/A = No se aplica

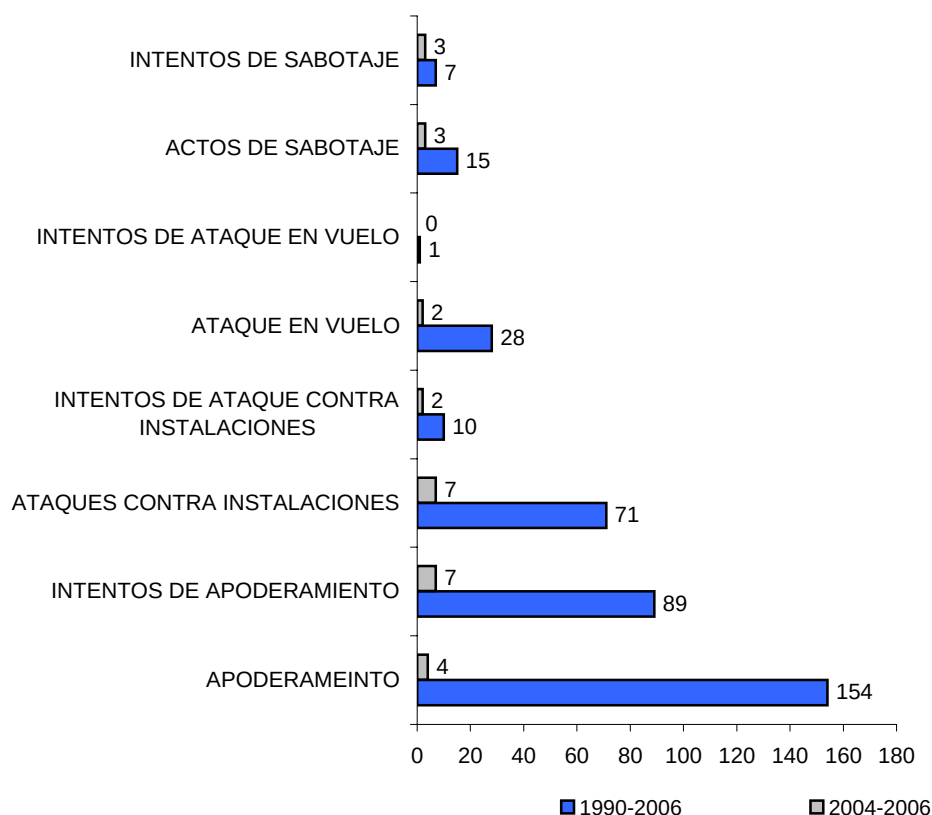
N/C = No confirmado

UNK = Desconocido

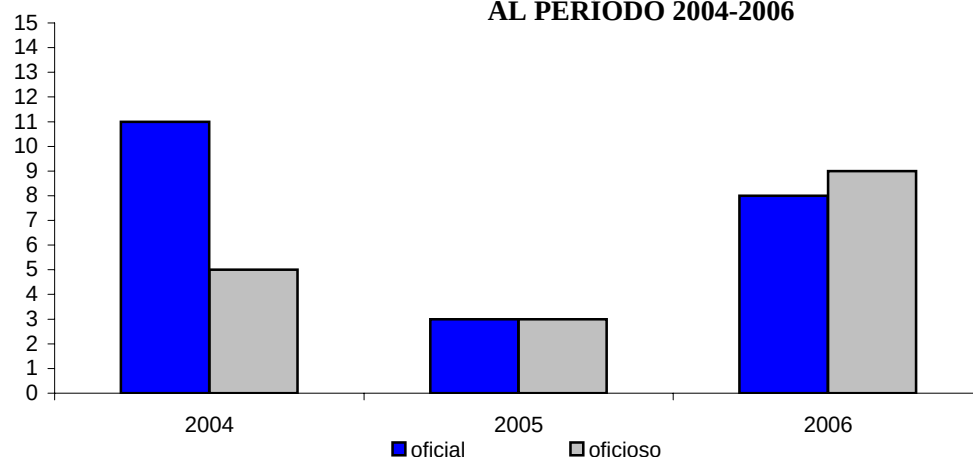
* Ataque en el edificio de la terminal

APÉNDICE B

CUADRO A
ACTOS DE INTERFERENCIA ILÍCITA EN 2004-2006
EN COMPARACIÓN CON 1990-2006



CUADRO B
INFORMES OFICIALES/OFICIOSOS CORRESPONDIENTES
AL PERÍODO 2004-2006



El Cuadro A muestra el número de actos de interferencia ilícita en el período 1990-2006.
El Cuadro B muestra el número de actos de interferencia ilícita según información oficial.

APÉNDICE C

ACTIVIDADES DE ASISTENCIA Y APOYO A LOS ESTADOS DESDE EL 35° PERÍODO DE SESIONES DE LA ASAMBLEA

Asistencia/apoyo brindado	Estado/organización	Resultado
Elaboración/examen del Programa nacional de seguridad de la aviación civil y aeroportuaria.	Saint Kitts y Nevis, Santa Lucía, Uganda, Zambia y Zimbabwe	Se capacitó a los Estados para reforzar sus sistemas de seguridad de la aviación a nivel nacional y de aeropuertos.
Suministro de instrucción AVSEC dentro del país.	Dubai, Federación de Rusia, Fiji, Gambia, Jamaica, Marruecos, México, Níger, Viet Nam y Zambia	Se dictaron los siguientes cursos ASTP: Transporte de carga, Manejo de crisis, Negociación de rehenes e Instructores; con lo que se aumentó el número de expertos en los Estados que han recibido instrucción en AVSEC.
Seminarios prácticos AVSEC en el país.	Líbano, Marruecos, Pakistán, Rwanda, Tailandia y Zambia	Permitió a los expertos en AVSEC nacionales acrecentar sus conocimientos mediante la participación en seminarios prácticos sobre el Programa nacional de control de calidad, Programa nacional de seguridad de la aviación civil, Programa de seguridad aeroportuaria, Programa nacional de certificación de inspectores y de redacción de la documentación correspondiente.
Asistencia en la elaboración de orientación técnica, examen de reglamentos AVSEC nacionales, y desarrollo de infraestructura.	Marruecos, Seychelles y dos organizaciones regionales — CAAC y UEMAO	Se capacitó a los Estados para elaborar orientación técnica para uso de sus expertos en AVSEC, elaborar reglamentos ajustados a las disposiciones del Anexo 17, y reforzar sus infraestructuras de seguridad de la aviación.
Seminarios prácticos y ejercicios de manejo de crisis dentro del país.	Camerún, Jamaica, Malí y Níger	Los expertos nacionales en AVSEC pudieron mejorar sus conocimientos mediante ejercicios de manejo de crisis de seguridad y de redacción de la documentación conexas.

Asistencia/apoyo brindado	Estado/organización	Resultado
Asistencia regional en la elaboración de orientación técnica, examen de reglamentos AVSEC nacionales, y desarrollo de infraestructura. Esta actividad comprendió seminarios teóricos y sesiones informativas a nivel regional.	Dubai, Marruecos, Panamá, y la UEMAO	Se capacitó a los Estados para elaborar orientación técnica para uso de sus expertos en AVSEC, elaborar reglamentos ajustados a las disposiciones del Anexo 17, y reforzar sus infraestructuras de seguridad de la aviación.
Elaboración de planes de medidas correctivas en respuesta a una auditoría del USAP.	Albania, Angola, Bulgaria, Chad, Comoras, Djibouti, Jamahiriya Árabe Libia	Permitió a estos cinco Estados presentar sus planes nacionales de medidas correctivas, paso necesario para iniciar la ejecución.
Elaboración/examen de los Programas nacionales de seguridad de la aviación civil y aeroportuaria.	Angola, Comoras, Palau, Swazilandia y Zambia	Se capacitó a los Estados para reforzar sus sistemas de seguridad de la aviación a nivel nacional y de aeropuertos.
Asistencia en la elaboración de orientación técnica, examen de reglamentos AVSEC para aeropuertos, y desarrollo de infraestructura.	Burkina Faso, India, y la CAAC	Se capacitó a los Estados para elaborar orientación técnica para uso de sus expertos en AVSEC, elaborar reglamentos ajustados a las disposiciones del Anexo 17, y reforzar sus infraestructuras de seguridad de la aviación.

APÉNDICE D

PLAN DE ACCIÓN DE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN
INFORMACIÓN DETALLADA DE LOS GASTOS EN QUE SE INCURRIÓ EN 2005 Y 2006
(en miles de dólares)

		2005		2006		2007*	
		Presupuesto aprobado	Gastos reales (auditados)	Presupuesto aprobado	Gastos reales** (preliminares)	Presupuesto aprobado	
Programa principal II: Navegación aérea							
2.1	Gestión, coordinación y apoyo						
	Personal	211	63	216	0		98
	Misiones	20	15	21	8		21
	Equipos	5	0	5	0		5
		236	78	242	8		124
Programa principal III: Transporte aéreo							
3.1	Gestión, coordinación y apoyo						
	Apoyo administrativo	164	111	164	197		164
	Finanzas	92	84	93	62		93
		256	195	257	259		257
3.8	Seguridad de los documentos de viaje						
	Personal	211	105	219	150		105
3.9	Seguridad de la aviación (AVSEC)						
	Personal	1 164	977	1 195	1 016		784
	Capacitación	400	78	400	76		400
	Asistencia	500	319	500	373		500
	Equipo	50	9	50	23		50
		2 114	1 383	2 145	1 488		1 734
	ASRO	562	441	576	352		850
	Misiones	160	59	160	105		160
	Equipo	0	7	0	0		0
		722	506	736	457		1 010
Total AVSEC		2 836	1 890	2 881	1 945		2 744
3.10	Programa universal de auditoría de la seguridad de la aviación (USAP)						
	Personal	1 644	1 632	1 688	1 389		1 711
	Misiones de auditoría	1 151	818	1 151	444		1 151
	Equipos	7	4	15	34		19
		2 802	2 454	2 854	1 867		2 881
Programa principal IV: Asuntos jurídicos							
4.1	Gestión, coordinación y apoyo						
	Personal	144	8	147	14		521
	Misiones	0	8		1		
		144	16	147	15		521
PRESUPUESTO TOTAL PARA EL PLAN DE ACCIÓN AVSEC APROBADO POR LA ASAMBLEA Y RECALCULADO EN FI-WP/649 y C-WP/12642 INCLUYENDO LOS GASTOS REALES DE 2005 y 2006.		6 485	4 738	6 600	4 245		6 632
Integración en el Presupuesto RP actual (véase C-DEC 176/8 y 14)				-1100			-1517
Total necesario para el Plan de acción		6 485	4 738	5 500	4 245		5 115

* Requisitos de financiación revisados aprobados mediante C-DEC 178/3 (C-WP/12642, Apéndice B)

** En 2006, el Programa regular incurrió en gastos de aproximadamente \$985 000 (preliminares/sin auditar) que corresponden al Plan de acción de seguridad de la aviación pero financiados mediante consignaciones adicionales aprobadas mediante C-DEC 176/8 y C-DEC 176/14 y la transferencia de un puesto de ATB al USAP a partir del 1 de agosto de 2006. Esta cantidad no se refleja en la tabla anterior debido a la diferencia de la fuente de financiación.