

OACI

ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL

Coordinación de respuestas para hacer frente a las amenazas nuevas y existentes

Examen de las iniciativas en materia de seguridad de la aviación más dinámicas, cooperativas y basadas en los riesgos, implantadas por los Estados y la industria.

**Artículo especial sobre el perfil
de un Estado: Argentina**

También en este número:

Adelantos en la seguridad de la cadena de suministro de carga aérea

Agilización de los puestos de control de seguridad de pasajeros

Contribución de la industria sobre las prioridades de seguridad aeroportuaria y facilitación

Instrucción en AVSEC: Red mundial de la OACI y resultados



EMA series

Escáneres de líquidos embotellados

NSNs: 6665-151805235 / 6665-151805236

Certificado de
acuerdo a la
Norma 2de CEAC



Ejemplos de botellas 
que pueden ser inspeccionadas
con EMA

- Inspección fiable y veloz de envases comerciales para la detección de sustancias inflamables y explosivas
- Clara e inmediata lectura del resultado del análisis "OK" / "Producto no permitido"
- Análisis automático de recipientes sellados en ~ 5 segundos
- Certificado de acuerdo a la Norma 2de CEAC sobre requisitos de prestaciones de Leds (Equipos de Detección de Líquidos Explosivos) de tipo A
- Certificado de acuerdo a la Norma 2de CEAC sobre requisitos de prestaciones de Leds de tipo B
- Eficacia operativa probada en aplicaciones reales



REVISTA DE LA OACI
VOLUMEN 66, NÚMERO 5, 2011

Redacción

Oficina de Comunicaciones de la OACI
Tel: +01 (514) 954-8220
Sitio web: www.icao.int

Anthony Philbin Communications

Senior Editor: Anthony Philbin
Tel: +01 (514) 886-7746
Correo-E: info@philbin.ca
Sitio web: www.philbin.ca

Producción y diseño

Bang Marketing
Stéphanie Kennan
Tel: +01 (514) 849-2264
Correo-E: info@bang-marketing.com
Sitio Web: www.bang-marketing.com

Fotografías de la OACI: Gerry Ercolani

Publicidad

FCM Communications Inc.
Yves Allard
Tel: +01 (450) 677-3535
Fax: +01 (450) 677-4445
Correo-E: fcmcommunications@videotron.ca

Colaboraciones

La *Revista* acepta colaboraciones de individuos, organizaciones y Estados interesados que deseen compartir actualizaciones, perspectivas o análisis sobre la aviación civil mundial. Por mayor información sobre fechas de presentación y temas previstos para futuras ediciones de la *Revista*, se ruega enviar los pedidos a info@philbin.ca.

Subscripciones y ejemplares sueltos

Subscripción anual (6 números por año) \$40 EUA.
Ejemplares sueltos \$10 EUA. Por información sobre subscripciones y ventas consultar a la Subsección de venta de documentos de la OACI,
Tel: +01 (514) 954-8022
Correo-E: sales@icao.int

Publicada en Montreal, Canadá. ISSN 0018 8778.

La información publicada en la *Revista de la OACI* era correcta en el momento de su impresión. Las opiniones expresadas corresponden solamente a los autores y no reflejan necesariamente las opiniones de la OACI o sus Estados miembros.

Se ve con agrado la reproducción de los artículos de la *Revista*. Se ruega solicitar autorización en info@philbin.ca. Debe hacerse referencia a la *Revista de la OACI* en toda reproducción.

IMPRESA POR LA OACI

Contenido

3

Mensaje del Secretario General

El Secretario General de la OACI, Raymond Benjamin examina el avance de la Organización hacia un enfoque más basado en los riesgos para enfrentar las amenazas emergentes, y destaca que la aceptación de las medidas de seguridad de la aviación por el público tiene igual importancia que las operaciones seguras y fiables para la sostenibilidad de la industria de la aviación.

8

La seguridad de la aviación: Diez años después

Jim Marriott, Subdirector de seguridad de la aviación de la OACI, comenta que el objetivo actual en cuanto a la seguridad de la aviación es prever las amenazas futuras con medidas de seguridad de la aviación completamente nuevas, o reajustando los enfoques actuales, a fin de frustrar los incidentes de seguridad antes de que se manifiesten.

12

La seguridad de la cadena de suministro de la carga

Se ha encargado al nuevo Grupo de trabajo sobre seguridad de la carga aérea de la OACI (WGACS) que identifique y evalúe amenazas clave conocidas y previstas a la carga aérea. Alec Doazan, especialista técnico de AVSEC y Ken Dunlap, Director de seguridad de la aviación y facilitación de viajes de la IATA, hablaron del progreso en este importante aspecto de la seguridad de la aviación.

15

Sección especial sobre el perfil de un Estado: Argentina

Se examina el admirable progreso logrado por las autoridades de transporte aéreo de Argentina en los últimos años, a medida que este país suramericano implanta enfoques de seguridad operacional más avanzados y basados en los riesgos, mientras sigue expandiendo la cantidad y calidad de los servicios de tránsito aéreo a su propia población y a todo el continente.

27

Redefinición de la experiencia en los aeropuertos

Cada vez más, los encargados de la reglamentación y los explotadores reconocen que se necesita un enfoque de gestión de riesgos para responder mejor a las amenazas modernas, que también tenga en cuenta la conveniencia y privacidad de los pasajeros. Craig Bradbrook del ACI y David Steward de la IATA comentan sobre las orientaciones que se están elaborando para el "aeropuerto del futuro".

30

Enfoques sobre la próxima generación de puestos de control de seguridad

El nuevo grupo técnico asesor de la OACI sobre inspección de pasajeros y puestos de control ha progresado bien en diez ramas de trabajo identificadas en una iniciativa liderada por la OACI a finales de 2010. James Pope, presidente del nuevo TAG sobre puestos de control, Ken Dunlap de la IATA, Craig Bradbrook del ACI y miembros de la Subdirección de Seguridad de la aviación de la OACI comentan sobre el progreso logrado en este tema de interés para la seguridad de la aviación y los pasajeros.

36

Red mundial de la OACI de apoyo a la instrucción en seguridad de la aviación

David Tiedge, Jefe de la Sección ISD – Seguridad de la aviación, de la OACI y Cornelia Ludorf, Coordinadora regional del ISD para EURNAT/MID y especialista en instrucción, destacan la importancia de la contribución del ISD de la OACI a las iniciativas permanentes de la OACI para implantar un marco más robusto y proactivo de seguridad de la aviación a escala mundial.



El Consejo de la OACI 30/09/2011

Presidente: Sr. R. Kobeh González (México)

Alemania	Sr. J.-W. Mendel	Federación de Rusia	Sr. A. A. Novgorodov
Argentina	Sr. J. Gelso	Francia	Sr. M. Wachenheim
Arabia Saudita	Sr. T. M.B. Kabli	Guatemala	Sr. L. F. Carranza
Australia	Sra. K. Macaulay	India	Sr. A. Mishra
Bélgica	Sr. G. Robert	Italia	Sr. G. Picheca
Brasil	Sr. J. D'Escragnolle	Japón	Sr. T. Koda
	Taunay Filho	Malasia	Sr. Y.H. Lim
Burkina Faso	Sr. M. Dieguimde	Marruecos	Sr. A. Manar
Camerún	Sr. E. Zoa Etundi	México	Sr. D. Méndez Mayora
Canadá	Sr. M. Allen	Nigeria	Dr. O.B. Aliu
China	Sr. Tao Ma	Paraguay	Sra. A. Torres de Rodríguez
Colombia	Sra. G. Rueda de Higuera	Reino Unido	Sr. M. Rossell
Cuba	Sr. J. F. Castillo de la Paz	Perú	Sr. C. R. Romero Díaz
Dinamarca	Sr. K. L. Larsen	República de Corea	Sr. Chong-hoon Kim
Egipto	Sr. M.T. Elzanaty	Singapur	Sr. T.C. Ng
Eslovenia	Sr. A. Krapež	Sudáfrica	Sr. M. D. Tshepo Peege
Emiratos Árabes Unidos	Sra. A. Al Hamili	Swazilandia	Sr. D. Litchfield
España	Sr. V. M. Aguado	Uganda	Sr. J. W. Kabbs Twijuke
Estados Unidos	Sr. D. Woerth		

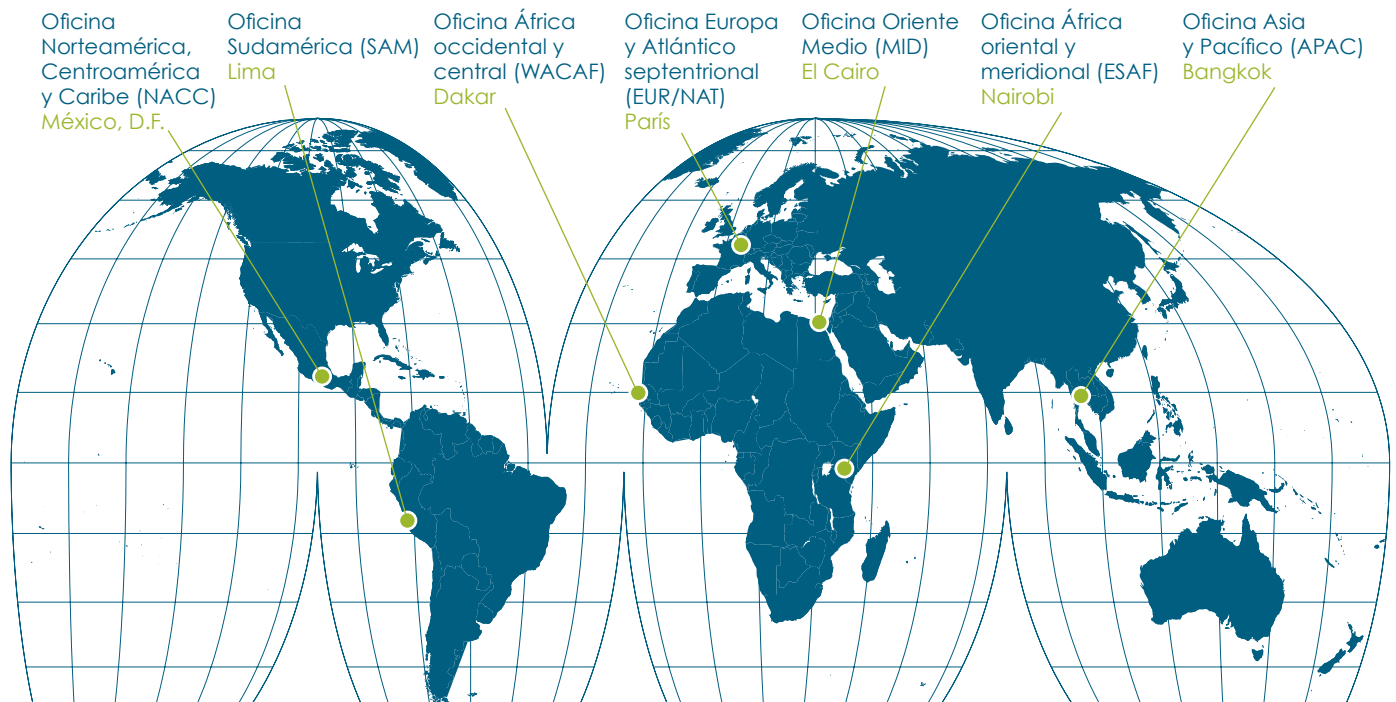
La Comisión de Aeronavegación (ANC) de la OACI 30/09/2011

Presidente: Sr. M.G. Fernando

Los miembros de la Comisión de Aeronavegación son nominados por los Estados contratantes y nombrados por el Consejo. Actúan en su capacidad personal de expertos y no como representantes de sus nominadores.

Sr. A.H. Alaoui	Sr. S. Vuokila	Sr. R. Monning
Sr. S.C.M. Allotey	Sr. P.D. Fleming	Sr. C. Schleifer
Sr. J.L.F. Alves	Sr. R. O. González	Sr. F. Tai
Sr. D.C. Behrens	Sr. M. Halidou	Sr. A. Tiede
Sr. H.G. Park	Sr. J. Herrero	Sr. D. Umezawa
Sr. J. Dow	Sr. A. Korsakov	Sr. F. Zizi

Presencia global de la OACI





Respuesta al reto de mejorar las medidas de seguridad de los aeropuertos y la carga aérea

Este número de la *Revista de la OACI* destaca dos elementos clave de nuestra labor en seguridad de la aviación, especialmente en seguridad aeroportuaria y seguridad de la carga aérea. Ambos temas recibieron bastante atención en los últimos meses tras los intentos de sabotaje de alto perfil ocurridos en una aeronave en vuelo.

La seguridad aeroportuaria, y en particular el proceso de inspección de los pasajeros, nos impacta virtualmente a todos. Diariamente, millones de viajeros aéreos comienzan el día haciendo fila en un puesto de inspección de seguridad. Aunque esta rutina puede resultar cansona, la mayoría de los viajeros concluyen que el proceso de inspección es necesario en un mundo en el que la amenaza a la aviación civil es bastante real.

La OACI tiene como primera prioridad desarrollar y promover la implantación de medidas de seguridad aeroportuaria eficaces para contrarrestar la amenaza cambiante, que inspiren confianza en la protección de la industria de la aviación en general. Sin embargo, la Organización sigue consciente de la necesidad de

aplicar contramedidas prácticas que no impongan una carga excesiva a los viajeros y a la industria del transporte aéreo.

Por esta razón, como se describe en esta edición, estamos coordinando iniciativas para determinar un puesto de control del futuro que integre de manera más efectiva las nuevas tecnologías, el intercambio de inteligencia y otras técnicas avanzadas. La OACI está concentrando esfuerzos en mejorar la detección de malhechores y objetos prohibidos, dando prioridad a preservar una experiencia general de eficiencia y comodidad para el pasajero.

El escrutinio de seguridad de la carga aérea se intensificó tras el descubrimiento, el año pasado, de un complot de sabotaje a dos aeronaves de carga con dispositivos explosivos escondidos en paquetes. Este incidente demuestra que los terroristas aprovecharán cualquier vulnerabilidad del sistema de transporte aéreo. Afortunadamente en este caso se evitó una catástrofe mediante la acción rápida basada en el intercambio de datos de inteligencia.



Seguridad de la aviación

Su futuro. Nuestra responsabilidad.

La Organización de Aviación Civil Internacional



Actualmente se está reforzando la seguridad de la carga aérea. El 1 de julio de 2011, entraron en vigor normas más estrictas de la OACI con respecto a la carga aérea. Un grupo de expertos pronto elaborará recomendaciones sobre medidas prácticas que pueden adoptar los Estados para mejorar la seguridad de la carga aérea transportada en aeronaves de pasajeros y de carga.

El riesgo de la colocación de explosivos en la carga en envíos por transporte multimodal es real. Los reguladores y la industria coinciden en que la seguridad de la cadena de suministro debe ser más eficaz y completa. Por consiguiente, se ha enmendado el Anexo 17 – *Seguridad*, en virtud del cual, cada Estado miembro deberá establecer un proceso de seguridad de la cadena de suministro y aplicar controles de seguridad de la carga, incluidos métodos adecuados de inspección.

Como sucede con la seguridad de los aeropuertos, las medidas de seguridad de la carga deben ser eficientes y efectivas. Esto supone un reto formidable en vista del volumen de carga transportado diariamente, sin mencionar la complejidad del sistema mundial de carga aérea. Sin embargo, no se puede ignorar este reto, pues la vitalidad económica del mundo depende significativamente de la fiabilidad del transporte aéreo en la entrega de bienes en forma segura y oportuna.

Nuevos instrumentos de seguridad y enfoque basado en el riesgo de la OACI

El transporte aéreo se puede facilitar enfrentando al mismo tiempo las amenazas a la seguridad, con medidas de seguridad de la aviación que consideren criterios de anticipación basados en riesgos. Para ello, el intercambio de información sobre amenazas es muy importante (incluidos datos que permitan identificar pasajeros de alto riesgo). En la Declaración sobre seguridad de la aviación de la OACI, adoptada en la Asamblea de 2010 a la luz de las continuas amenazas a la aviación civil,

se insta a los Estados a que fortalezcan el marco de seguridad de la aviación mejorando la cooperación internacional, y el intercambio de información.

La OACI promueve activamente entre los Estados la gestión de riesgos, en parte mediante la facilitación del intercambio de información. Entre otras prioridades, la Secretaría trabaja actualmente con el Grupo de expertos sobre seguridad de la aviación para finalizar el primer Estado de la situación de riesgo a escala mundial, que es básicamente una descripción más exacta de la situación de amenazas y riesgos, que puede actualizarse y difundirse periódicamente a los Estados. Este valioso documento dinámico proporcionará información, incluido un análisis completo de las distintas amenazas a la aviación civil, que los Estados podrán emplear en sus evaluaciones nacionales de riesgo.

La Red de puntos de contacto (PoC) de seguridad de la aviación es otro instrumento establecido por la OACI para compartir información crítica sobre amenazas. En 2010 y 2011 se llevaron a cabo una serie de pruebas exitosas del sistema, que seguirán realizándose periódicamente en todas las regiones de la OACI para evaluar la efectividad de esta red.

Más recientemente, la OACI terminó de elaborar una plataforma de internet llamada “AVSECPedia” para fomentar el intercambio de información delicada entre los Estados, incluida información sobre tecnologías y técnicas de inspección.

Entre las tantas soluciones propuestas en materia de seguridad de la aviación, la tecnología sigue siendo un componente clave para enfrentar las amenazas actuales, que proporciona la capacidad para detectar una amplia gama de amenazas y a la vez promover la sostenibilidad.

Así se respondió al problema de los explosivos líquidos surgido en 2006. La solución implantada a corto plazo fue necesaria, aunque conllevó costos

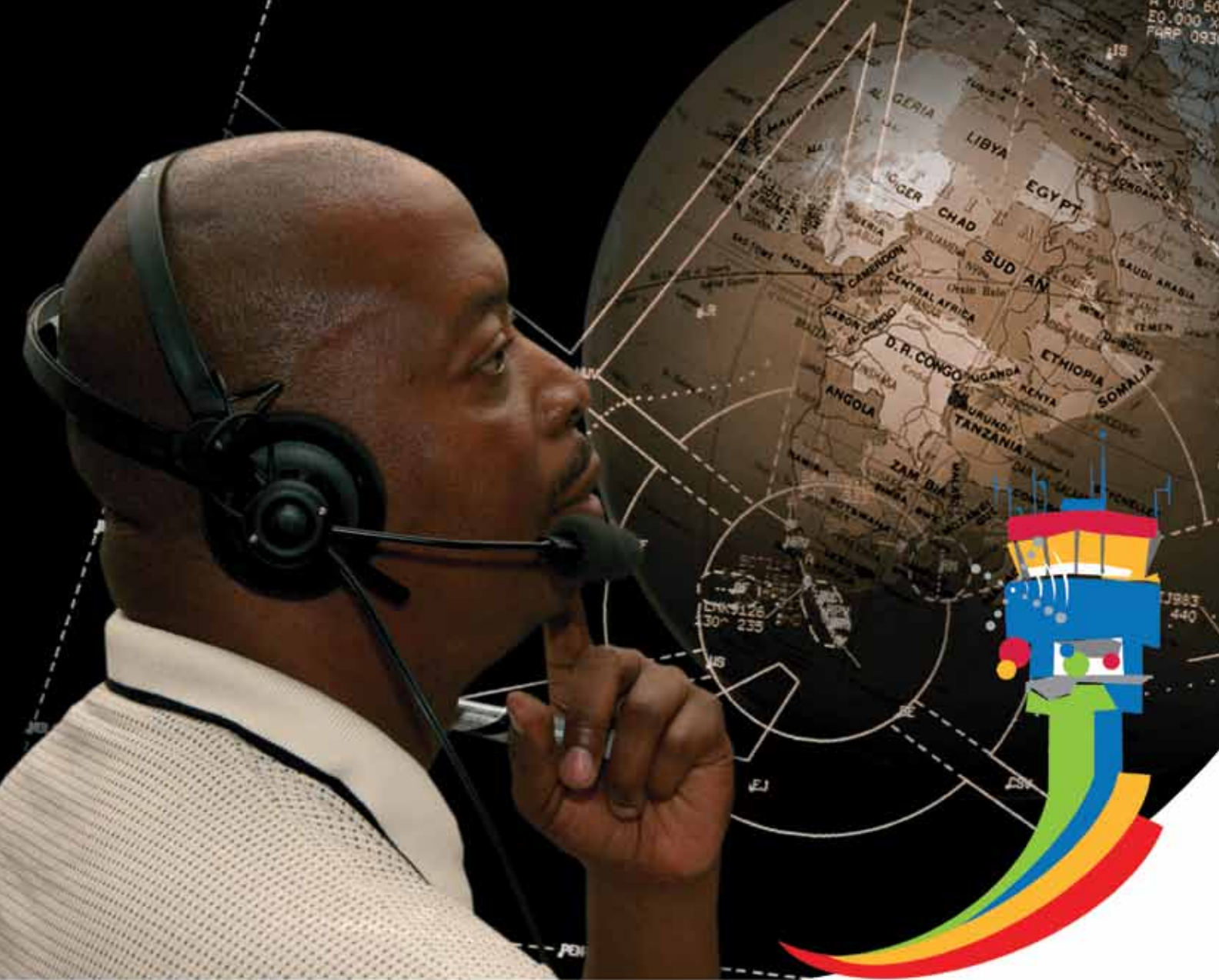
y restricciones inconvenientes con respecto al transporte de líquidos, aerosoles y geles. La OACI no ha escatimado esfuerzos en promover y coordinar en este ámbito la preparación de soluciones menos agobiantes a largo plazo, mediante el uso de tecnologías más innovadoras. Nos alienta el progreso obtenido hasta la fecha en este campo y esperamos con interés la abolición de las restricciones actuales impuestas al transporte de líquidos en el equipaje de mano, para mejorar en gran medida la facilitación.

Los Estados miembros de la OACI y la industria deben estar preparados para invertir adecuadamente en el logro de los objetivos de sostenibilidad. No se pueden garantizar medidas de seguridad de la aviación efectivas ni demoras mínimas para los pasajeros sin la completa y adecuada financiación de investigación y desarrollo y la implantación oportuna de nuevos equipos y personal debidamente capacitado.

Los Estados miembros de la OACI deben continuar el diálogo continuo y productivo sobre el desarrollo cooperativo de medidas eficaces de seguridad de la aviación mutuamente aceptables.

Es fundamental que el público reciba información clara sobre los nuevos procedimientos o tecnologías que se consideren necesarios para enfrentar amenazas emergentes. Por ejemplo, se debe responder adecuadamente a las preocupaciones sobre salud y privacidad relacionadas con los escáneres corporales avanzados, instalados actualmente o en proceso de instalación en muchos aeropuertos. Lo primero es explicar plenamente la justificación de las medidas que son consideradas por muchos como demasiado intrusivas o potencialmente nocivas para la salud.

La aceptación a largo plazo, de las medidas de seguridad de la aviación por el público es tan importante para la sostenibilidad de la industria de la aviación como lo son las operaciones seguras y fiables. No se debe subestimar a los pasajeros. ■



Welcome to our African skies. **Sawubona**. Welcome to a world of possibilities.

Africa. There is no place on earth quite like it.

I know that the safety of 10% of the world's airspace rests securely in my hands. I know with certainty that I have been trained to face every challenge.

With my ATNS family - through innovation, partnership, investment, knowledge-sharing, and service excellence - I can see that together we are accelerating to meet the global air traffic management needs of the future.

And from this vantage point in South Africa, I am confident that we are ready to meet our commitment to Africa.

Air Traffic & Navigation Services. **Unlocking Winning Partnerships.**



www.atns.com



Anticipar las amenazas

En años recientes la iniciativa de la OACI de reforzar la seguridad de la aviación ha adquirido impulso, logrando un compromiso político más firme de los Estados miembros, la industria y toda la comunidad de la aviación. En el 10° aniversario del 11 de septiembre, la Revista entrevistó a Jim Marriott, Subdirector de seguridad de la aviación, a fin de conocer su perspectiva sobre los logros de la OACI en el último decenio y la forma más dinámica de concentrar sus recursos en el entorno de amenaza actual evolutivo y complejo.

Jim Marriott está a cargo de la Subdirección de seguridad de la aviación (AVSEC). Antes de este cargo, Jim Marriott ocupó durante 25 años una variedad de puestos de profesional subalterno, intermedio y superior, relacionados con la seguridad del transporte aéreo y transporte general en el Gobierno de Canadá. Durante dicho período también actuó por largo tiempo como miembro del Grupo de expertos AVSEC.

Revista de la OACI: Han transcurrido 10 años desde los sucesos del 11 de septiembre. Considerando las iniciativas para reforzar la seguridad de la aviación realizadas en este decenio, ¿estamos verdaderamente seguros hoy en día?

Jim Marriott: La respuesta no es tan fácil como la pregunta. Simplifica un panorama muy complejo. En mi opinión, sin mencionar que en la de la mayoría de los profesionales de la seguridad de la aviación, sin duda hoy en día estamos más seguros que nunca en cuanto al manejo de amenazas conocidas.

El reto de la seguridad de la aviación es así de complejo porque las amenazas actuales siguen evolucionando. Nuestra labor es prever las amenazas y anticiparnos a ellas. Esto se logra con medidas de seguridad completamente nuevas, o reajustando las existentes para vencer los problemas antes de que se manifiesten. También es importantes a este respecto contar con redes de inteligencia más completas y mejores sistemas de intercambio de información; en esto estamos mejorando permanentemente.

¿Los sucesos del 11 de septiembre constituyeron la catálisis más importante para estos adelantos?

Definitivamente sí. Tanto o más, que cualquier otro suceso de seguridad de la aviación, el 11 de septiembre desafió muchas de nuestras presunciones generales sobre lo que es la seguridad y la forma de manejarla. Indudablemente suscitó mucha reflexión sobre los tipos de estructuras que teníamos instauradas a escala internacional y estatal y desde entonces hemos observado muchos cambios y en general una postura de

lucha contra el terrorismo mucho más precisa e intensa.

¿Qué hace la OACI para mantenerse al día con estas amenazas nuevas y emergentes?

Esa pregunta es realmente muy importante y tiene que ver con una piedra angular de la seguridad de la aviación sólida sobre la que en mi opinión hemos avanzado bastante. Quisiera destacar que la seguridad de la aviación no es una ciencia como sí lo es una buena parte de la aeronáutica. Con la aeronáutica se puede prever la interacción entre la aeronave y el aire a su alrededor y luego predecir resultados basándonos en la ciencia. Con la seguridad de la aviación, el nivel y el tipo de previsión son mucho menos científicos puesto que estamos tratando con seres humanos y los efectos del comportamiento humano en la aviación. En este sentido, a veces puede ser más un arte que una ciencia.

La OACI ha conformado un grupo diverso de expertos de todo el mundo para ayudar a abordar estas realidades no lineales de la seguridad de la aviación, encargado de examinar todo lo que se sabe de las amenazas en materia de seguridad de la aviación, basado en incidentes observados y avances más generales en la aviación y fuera de ella, y de prever los tipos de amenazas nuevas que podrían surgir con la evolución del comportamiento terrorista. Estos expertos de un Grupo de trabajo especializado del grupo de expertos AVSEC de la OACI así como las conclusiones de este Grupo sobre la situación de riesgo en evolución, sirven para guiar a la OACI en su objetivo de definir medidas nuevas sobre seguridad de la aviación o ajustar las existentes.

Algunos observadores dicen que la comunidad de la aviación ha perdido de vista el sentido común al tratar como terroristas sospechosos prácticamente a todos los viajeros. ¿Esta es una caracterización válida de los procedimientos de seguridad actuales?

Yo caracterizaría esa afirmación de otra manera. En lugar de decir que tratamos a

todos los pasajeros como terroristas, por el contrario, la seguridad de la aviación trata a todos los pasajeros por igual con respeto a su expectativa fundamental de que volar es seguro. Tampoco es acertado decir que a todos se les considera igualmente peligrosos, puesto que existen niveles secundarios de inspección a los que la mayoría de los viajeros quizás nunca tendrán que someterse.

En los últimos años se ha tratado de establecer una base efectiva de seguridad de la aviación que permita el ingreso de pasajeros, equipaje y carga a las aeronaves, sujetos a un nivel de investigación determinado cuidadosamente, acorde con el interés por la comodidad del pasajero y la eficiencia de la industria. Aunque esta base es más elaborada que antes coincide más con el entorno actual de amenaza.

No todos los terroristas corresponden a una única descripción y la aviación representa un sistema mundial muy complejo que presta servicio a individuos de todas las razas, religiones y niveles socioeconómicos. Por eso se debe evaluar a todos los viajeros y por eso algunas personas piensan, sin razón, que están siendo tratadas “como terroristas”. En realidad, esta línea de base que hemos establecido se eleva significativamente al realizar evaluaciones adicionales de determinados tipos de individuos, equipaje o carga que de hecho consideramos como de alto riesgo. Estas determinaciones de riesgo se hacen sin que el público las vea, con base en un conjunto complejo de intercambios de información de inteligencia y otros factores, de forma que las personas simplemente no se percatan de ellas, como sí ocurre con las medidas de seguridad que sí pueden ver.

¿Cuál considera usted que es la preocupación más apremiante en materia de seguridad de la aviación hoy en día, específicamente en el contexto aeroportuario?

Prefiero no referirme a las cuestiones particulares de seguridad aeroportuaria

en términos de las amenazas o vulnerabilidades específicas, sino tratarlas en forma más holística como un entorno en el que trabajamos en varios niveles interrelacionados para lograr mejores resultados generales en materia de seguridad. La preocupación más apremiante en los aeropuertos, y con respecto a la aviación en general, es la continua evolución de las amenazas. Sabemos que los terroristas buscan constante nuevas formas de lograr sus objetivos y tenemos que trabajar muy duro para adelantarnos a ellos.

Nuestra labor en el sector de la seguridad aeroportuaria también debe reconocer que la aviación en general necesita prosperar y tener éxito. En otras palabras, tenemos que pensar en la sostenibilidad de la seguridad. No contamos con recursos ilimitados para detectar y prevenir amenazas, y por lo tanto debemos mantenernos concentrados en lograr un sistema de seguridad con un nivel general de ventajas que podamos mantener y mejorar en forma práctica a largo plazo.

La facilitación de los pasajeros y la afluencia de personas y bienes a través de los aeropuertos también generan enorme preocupación en todo lo que hacemos con respecto a la seguridad de la aviación. En la OACI siempre reconocemos que la seguridad y la facilitación son dos caras de la misma moneda y trabajamos constantemente en armonizar los dos aspectos. Una asignación consciente de prioridades sobre el movimiento eficiente de los pasajeros ayuda a los profesionales de la seguridad a garantizar la continua confianza en la aviación y su prosperidad. Si los aviones no vuelan y los aeropuertos no están abiertos, el sistema falla.

Desde nuestra posición estratégica es obvio que resulta mucho menos inconveniente para un pasajero tener que esperar en una cola en un aeropuerto, que sufrir el cierre del aeropuerto porque las personas tienen miedo de volar. Por lo tanto, nuestro deber en cuanto a la seguridad de la aviación es mantenernos concentrados en los objetivos de facilitación, como limitar la longitud

de las colas y mantener a las personas en movimiento, cerciorándonos de que el sistema sea seguro.

El logro de los excelentes resultados de hoy requiere de una buena dosis de cooperación en muchos niveles diferentes. ¿De qué manera colabora y armoniza sus recursos la OACI con organizaciones como la IATA y el ACI con respecto a las normas de seguridad aeroportuaria, planificación y ejecución de programas?

Afortunadamente para la Organización los distintos grupos deliberativos y grupos de expertos convocados por la OACI, nos beneficiamos con la diversidad de perspectivas sobre política y reglamentación de nuestros socios de la industria como la IATA, el ACI y muchos más.

Por ejemplo, los explotadores miembros de la IATA piensan en la prioridad de la seguridad de la aviación pero también las prioridades económicas y operacionales prácticas que deben respetar. Los explotadores conocen mucho más de cerca la experiencia cotidiana de los viajes y los pasajeros que nosotros como encargados de la reglamentación. En ese sentido, su contribución es realmente útil.

Desde que el ACI se mudó a Montreal, la OACI ha aprovechado más la cooperación con dicha organización. Estamos atentos a escuchar la voz de nuestros vecinos de la comunidad aeroportuaria mundial a medida que prosigan sus actividades, puesto que obviamente es un socio muy importante en casi todo lo que hacemos.

Actualmente no existe un procedimiento armonizado para verificar la carga aérea y las normas conexas siguen variando considerablemente de un país a otro. ¿La OACI podría hacer algo al respecto?

Estamos asumiendo un papel de liderazgo. De hecho, a partir del 1 de Julio de 2011 entraron plenamente en vigor nuevas normas sobre seguridad de la carga con las que se introdujo el requisito de que los Estados establezcan sistemas efectivos de seguridad de la cadena de suministro. En las mismas se estipula la aplicación de medidas de seguridad, no únicamente en el aeropuerto sino también a todo lo largo del sistema de transporte multimodal que lleva la carga desde la fábrica hasta el aeropuerto y hasta su usuario final. Es un adelanto muy importante y la OACI desempeña un papel altamente significativo en las enmiendas de las normas internacionales relacionadas con estos requisitos.

Los sucesos de octubre pasado, cuando se encontraron paquetes sospechosos en el Reino Unido y Dubai con destino a los Estados Unidos cambiaron las hipótesis sobre las que se había elaborado el marco de seguridad de la carga. La OACI

comenzó a trabajar de inmediato con sus Estados miembros a fin de determinar la manera de levantar la barra y enfrentar la amenaza, reconociendo a la vez, que la carga aérea es un componente absolutamente esencial de la economía mundial y necesita seguir moviéndose eficientemente.

¿De qué manera se compaginan estas iniciativas de reglamentación con las iniciativas permanentes de la industria para abordar la seguridad de la cadena de suministro de la carga?

Es muy importante que se compaginen. Debido a la larga historia de relaciones con la industria sabemos que la excelencia en la seguridad de la aviación no se obtiene de la noche a la mañana. Se aprende con la experiencia y a través de la aplicación de nuevas tecnologías con toda una serie de medios distintos para determinar las mejores soluciones disponibles en materia de seguridad de la aviación.

Nos alienta saber que la industria se percibe a sí misma precisamente en una función complementaria a la de la OACI y que las organizaciones como la IATA tienen proyectos experimentales en progreso en este ámbito, inclusive en este momento — cuya información y resultados ayudarán a proporcionar información para el proceso normativo internacional. Nuestras funciones son de absoluto apoyo en este sentido.

La OACI propuso la celebración de un evento mundial sobre seguridad de la aviación en septiembre de 2012. ¿Por qué piensa que es necesario en este momento?

En la historia de la seguridad de la aviación se ha tendido a convocar muy abruptamente a la comunidad internacional cuando han ocurrido sucesos espantosos. Como parte de nuestro nuevo énfasis en la sostenibilidad y en adoptar una postura más proactiva, la OACI busca crear un entorno de atención y consciencia más permanente de los encargados de la reglamentación, la industria y las fuerzas del orden. Este nuevo enfoque exige que quienes se encargan de tomar decisiones se reúnan a intervalos más convenientes y periódicos.

El evento de alto nivel que tendrá lugar en 2012 también buscará establecer una función de liderazgo más decidida de parte de la OACI en el ámbito de la seguridad de la aviación. Convocaremos a los Estados miembros de la Organización para presentar los nuevos sucesos y sostendremos un debate específico sobre los retos que han surgido y los métodos para enfrentarlos. Esto nos ayudará a conservar la dinámica importante que ha ido creándose en la aviación en los últimos años, manteniendo un alto nivel de compromiso político y un compromiso profesional y técnico muy elevado. ■



I am ENSURING PASSENGER SAFETY

Language proficiency training.
Just as crucial as any other emergency training.

Passing an ICAO English Language Proficiency test does not guarantee long-term proficiency. Language proficiency is a skill, not knowledge. Recurrent language training especially in non-routine events is just as crucial as any other emergency training.

'Miscommunication between pilots and air traffic controllers continues to cause serious incidents and aircraft fatalities. Therefore, the focus should be on maintaining and improving proficiency—not just achieving compliance.'
Antonio Pelaez-Portales, Air Navigation Safety Manager, AESA/SENASA (Spain)

Beyond Level 4 for air traffic controllers and pilots

- Develops all six ICAO skill areas with 80 hours online tuition
- Ensures English language proficiency is maintained and prepares personnel for any ICAO English Language Proficiency test
- Is cost effective and accessible. The tracking and reporting system allows instructors to assess progress by generating meaningful and timely reports.

RMIT English Worldwide is part of RMIT University and has expertise in language proficiency training, adopting the latest pedagogy to ensure your personnel have the greatest chance of maintaining and improving their proficiency.

Register your organisation for:

> **2 FREE Beyond Level 4 courses, for a limited time**

www.relta.org/bl4



Compromiso y dinamismo

El Grupo de trabajo sobre seguridad de la carga aérea (WGACS) de la OACI se creó oficialmente en la reunión del Grupo de expertos AVSEC celebrada en la Sede de la OACI en marzo de 2011 con el objetivo principal de recomendar medidas prácticas que los Estados puedan adoptar para mejorar la seguridad de la carga aérea transportada en aeronaves de pasajeros y de carga. El WGACS también recomendará formas de armonizar las medidas de la OACI sobre seguridad de la carga aérea con las normas, políticas y textos de orientación de otras entidades de reglamentación claves, incluida la Organización Mundial de Aduanas (OMA) y la Unión Postal Universal (UPU), para tratar completa e integralmente las preocupaciones sobre seguridad de la carga.

Alec Doazan, especialista técnico de la Sección de políticas de seguridad de la aviación y facilitación y Ken Dunlap, Director de seguridad de la aviación y facilitación de viajes de la IATA dialogaron con la *Revista* recientemente con respecto a los retos que sigue enfrentando el sector de la aviación en su propósito de elaborar medidas más integrales y efectivas para el tratamiento de toda la cadena de suministro de carga aérea con base en las medidas proactivas de la OACI y la IATA.

Mucho antes de los infames incidentes ocurridos con la carga aérea en octubre de 2010, la OACI había propuesto nuevas enmiendas al Anexo 17 — *Seguridad*, relacionadas con el reforzamiento de la seguridad de la cadena de suministro de la carga. Estas y otras medidas coinciden con el nuevo énfasis en cuestiones de seguridad de la aviación y con las medidas impulsadas por Raymond Benjamin, nuevo Secretario General de la Organización elegido en 2009, y Jim Marriott, Subdirector de seguridad de la aviación desde mayo de 2010.



Después del incidente de octubre de 2010, la OACI creó un Grupo de trabajo sobre seguridad de la carga aérea (WGACS) encargado de identificar y evaluar amenazas clave, conocidas y previstas, a la seguridad de la carga aérea. Desde entonces se han comenzado a codificar las mejores prácticas y elaborar textos de orientación conexos, centrándose en medidas prácticas, ejecutables que los Estados puedan implantar para enfrentar rápida y eficazmente las vulnerabilidades de la carga aérea.



Conferencia de alto nivel sobre seguridad de la aviación

Sede de la OACI en Montreal
12–14 de septiembre de 2012

Diez años después de la última Conferencia de alto nivel sobre seguridad de la aviación de la OACI, la amenaza de actos de interferencia ilícita sigue siendo elevada en todo el mundo. La seguridad de la aviación también se ha vuelto más compleja y aumenta el deseo de los Estados y la industria de que la OACI asuma el liderazgo mundial en la elaboración de nuevas estrategias para tratar los desafíos que enfrentan tanto los que formulan las políticas, como los explotadores.

Teniendo en cuenta estos factores, la OACI convocará a una Conferencia de alto nivel sobre seguridad de la aviación en 2012 para consultar con la industria y las partes interesadas en la seguridad de la aviación de los Estados, sobre la amenaza mundial para la aviación y la eficacia de las políticas y orientaciones vigentes de la OACI, incluida la recientemente elaborada Estrategia global de la OACI sobre seguridad de la aviación (ICASS) y la declaración sobre seguridad de la aviación del 37º período de sesiones de la Asamblea. También se examinará la implantación por los Estados del Anexo 17.

En la Conferencia de 2012 se examinarán los desafíos críticos que afectan a la seguridad de la aviación mundial y se recomendarán iniciativas y soluciones para enfrentarlos. También se promoverá la armonización de los regímenes normativos nacionales con el marco mundial de seguridad de la aviación de la OACI.

Si desea obtener más información, sírvase dirigirse a:
www.icao.int/avseccons

El WGACS celebró su primera reunión en mayo de 2011 en Ammán, Jordania y su segunda reunión en la Sede de la OACI en septiembre de 2011. Durante las dos reuniones sus participantes sentaron las bases de una nueva definición de carga de alto riesgo acordada a escala mundial, y establecieron procedimientos básicos a fin de tomar decisiones más informadas sobre los envíos que deberían considerarse como de alto riesgo. El Grupo determinará con más precisión las medidas que deberán aplicarse a los envíos de alto riesgo.

El WGACS también estableció dos subgrupos nuevos encargados de examinar y enmendar los textos de orientación sobre carga aérea para el Manual de seguridad de la aviación de la OACI, así como de elaborar orientaciones sobre la carga transbordada. El examen inicial de los textos de orientación se presentó al grupo en la segunda reunión del WGACS; ambos subgrupos completarán estas tareas para finales de este año.

El WGACS también examinará y formulará recomendaciones sobre formas y medios de armonizar mejor las medidas de seguridad de la carga de la OACI con las normas, políticas y textos de orientación de organizaciones internacionales pertinentes.

“La OACI se ha concentrado en esto desde hace un tiempo”, comentó Alec Doazan, especialista técnico de la Sección de políticas de seguridad de la aviación y facilitación de la OACI. “La Enmienda 12 del Anexo 17, que entró en vigor el 1 de julio de este año, indicó claramente la prioridad acordada por la Organización a las preocupaciones con respecto a la seguridad de la cadena de suministro y las medidas ulteriores que consideramos útiles. Desde entonces, la OACI ha tratado de mejorar el nivel de coordinación de todas las iniciativas

internacionales en progreso en este sentido, por ejemplo, el MoU con la OMA, e iniciativas conexas para armonizar sus acciones e iniciativas con las de la UPU”.

Los Estados tendrán la oportunidad de presentar diferencias ante la OACI sobre la Enmienda 12, conforme a lo dispuesto en el Convenio de Chicago. Dichas diferencias, de haberlas, se examinarán en el próximo período de sesiones del Consejo y le darán a la Organización una indicación clara del nivel de cumplimiento e implantación en los Estados miembros.

Las partes interesadas de la industria empiezan a ajustar el nuevo marco de seguridad de la carga plasmado en la Enmienda 12, y las líneas aéreas en particular, han acogido el enfoque dinámico de la OACI sobre cuestiones de la cadena de suministro y están dispuestas a coordinar sus actividades con la Organización a fin de ayudar a implantar el nuevo marco más robusto de seguridad de la cadena de suministro que está emergiendo.

“Las actividades de la OACI en material de seguridad de la carga se han realizado con visión y liderazgo”, observó Ken Dunlap, Director de seguridad de la aviación y facilitación de viajes de la IATA. “Los transportistas se sintieron complacidos al ver que mucho antes de que ocurriera un incidente, la OACI había implantado principios de seguridad de la cadena de suministro en sus últimas enmiendas del Anexo 17. Las iniciativas de la OACI se habían adelantado a la amenaza terrorista antes del incidente de octubre de 2010”.

Dunlap destacó el hecho de que la labor de la OACI inmediatamente después del incidente de octubre, en particular en lo que respecta a la armonización del léxico y elaboración de una serie de conceptos nacionales sobre la seguridad de la cadena de

suministro a ser considerados y discutidos con la industria, es sumamente útil para los objetivos a corto plazo. Señaló además que la Organización aún tiene una función importante que cumplir en cuanto a incrementar la armonización del entorno normativo actual.

“Desde octubre de 2010 hemos observado más énfasis en temas como la inspección del 100% de las operaciones de carga y pasajeros. La jurisdicción de las responsabilidades de inspección entre los transportistas aéreos y los interesados en la reglamentación sigue fragmentada,” señaló Dunlap.

“La IATA espera que esto se resuelva y que todas las partes entiendan claramente en qué deben concentrar sus recursos los explotadores.”

La IATA prevé un futuro de seguridad de la cadena de suministro en el que todo aquel por el que pase un paquete sea responsable de asegurarse de que dicho envío sea seguro. Hasta ahora sus soluciones se han baso en tres pilares: identificar los principios y procedimientos que deben establecerse, determinar las tecnologías necesarias para una inspección más eficaz de las paletas y contenedores sobredimensionados, y cerciorarse de que todos los que intervienen en el marco de la cadena de suministro aprovechen y compartan todos los datos disponibles sobre la carga en toda la cadena de suministro para mejorar la protección de todos los envíos.

“Este es uno de los problemas más complejos que hemos tenido que enfrentar,” dijo Dunlap, “muchos han indicado claramente que los sucesos de octubre de 2010 equivalen al 11 de septiembre de 2001 para el sector de la carga. Lo importante es cerciorarse de que todas las partes interesadas en la carga comprendan el sentido de urgencia de esto y sepan qué función les corresponde asumir”. ■

ARG

EDICIÓN ESPECIAL DE AVIACIÓN ARGENTINA



ANAC *está despegando*

- Operaciones de transporte aéreo seguras
- Seguridad aeroportuaria
- Capacitación y desarrollo del personal
- Turismo



Reafirmando nuestro compromiso en las prioridades del transporte aéreo nacional e internacional



Mediante el dictado del Decreto del PEN Nro. 1770/07, se puso en marcha en la República Argentina la concreción de una aspiración de larga data: la creación de un organismo específico y autónomo, destinado a atender, regular y controlar las cuestiones relativas a la aviación civil: nació así la Administración Nacional de Aviación Civil (ANAC), cuyo titular es el Dr. Alejandro A. Granados. Dentro de su esquema, las funciones que cumplía la desaparecida Subsecretaría de Transporte Aero comercial fueron transferidas a la Dirección Nacional de Transporte Aéreo. Esta Dirección, como puede fácilmente advertirse, cumple entonces una vasta e importante tarea dentro de la ANAC, por cuanto tiene a su cargo la competencia relativa a toda la actividad aerocomercial y a la generación de los lineamientos de la política aérea nacional.

A partir de su creación, la Dirección Nacional de Transporte Aéreo –bajo la conducción de su titular, el Dr. Jorge A. Máquez-, ha puesto en marcha un ambicioso proyecto destinado a ordenar la gestión pública en materia aerocomercial, el cual está produciendo palpables resultados positivos. Este proceso se estructura alrededor de varias premisas: ordenar y simplificar el sistema jurídico aplicable, agilizar el procedimiento para la autorización de operaciones aerocomerciales, y garantizar la adecuada y

equilibrada protección de los intereses de los diversos actores, todo lo cual ha dado por resultado un notable avance y afianzamiento en la seguridad jurídica que Argentina ofrece a los operadores aerocomerciales. Ello ha sido posible gracias a la clara decisión emanada del Sr. Administrador Nacional de mejorar cuanto sea posible la calidad de la administración pública, y al consecuente respaldo por él brindado a estas iniciativas concretas.

Las acciones de la Dirección Nacional de Transporte Aéreo se ejecutan a través de las Direcciones que la conforman, y en tal sentido, la Dirección de Explotación de Servicios Aerocomerciales¹ ha sido la generadora de una innovadora normativa (la Resolución ANAC 764/10) que ha estandarizado y simplificado el procedimiento para la obtención, por parte de las empresas aéreas, de los respectivos permisos de operación.

La Dirección de Infracciones Aeronáuticas² reordenó el sistema de infracciones (Resolución ANAC 1036/10) y puso en práctica un proceso de instrucción a las diversas dependencias ANAC sobre la ejecución de la actividad sancionatoria, una faceta cuya reactivación ha permitido brindar certeza y reglas de juego claras a los operadores aéreos, creando conciencia de un accionar responsable

y permitiendo de esta forma que la actividad aeronáutica se desarrolle en forma más ordenada, eficiente y segura.

Estas iniciativas llevadas adelante por las dos Direcciones mencionadas fueron especialmente valoradas y públicamente elogiadas por las autoridades de la FAA de los Estados Unidos en la reciente auditoría llevada a cabo en Argentina en el marco del programa IASA.

La Dirección de Estudios de Mercados y Estadísticas³, está llevando adelante un programa de planificación estratégica destinado a dotar a toda la administración ANAC de mayor agilidad, eficiencia y racionalidad, a la vez que se ocupa de centralizar las bases de datos estadísticas, para la provisión de la información necesaria a nivel nacional y ante la OACI.

Por su parte, la Dirección de Normas Aeronáuticas y Acuerdos Internacionales⁴ cumple una importante triple actividad:

- a) Evalúa y resuelve acerca de la procedencia –desde el punto de vista técnico-legal- de toda solicitud que en materia aerocomercial se hace a la Administración (actividad de amplio espectro, que incluye desde la aprobación de un simple vuelo especial hasta el análisis de una fusión entre empresas aéreas).
- b) Procede a la evaluación y dictamen de toda propuesta de inicio o desarrollo de acuerdos bilaterales, interviniendo activamente en las negociaciones resultantes, por lo cual constituye una pieza fundamental en la relación que la Argentina mantiene con los demás países del mundo en materia de tráfico aerocomercial.

En definitiva, a partir de las claras directivas emanadas del Señor Administrador Nacional, y gracias al sólido aval brindado a la modalidad de ejecución de las mismas encarada por la Dirección Nacional de Transporte Aéreo, esta Dirección está llevando adelante su misión de atender a todas las cuestiones relativas a la actividad aerocomercial, tanto es su dimensión nacional como internacional, a través de una labor caracterizada por el diseño de una política clara, orientada a la eficiencia y ejecutada por valiosos profesionales altamente capacitados en cada área.

Actuación Internacional

Particularmente en el ámbito de la actuación internacional, debe señalarse que la interrelación de la ANAC con la Organización de Aviación Civil (OACI) y la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC) ha devenido muy estrecha y fructífera en los últimos dos años, como resultado de una política orientada a reinstalar la presencia de Argentina en los máximos organismos y actividades de la aviación civil internacional. Ello se ha logrado a través del ejercicio de una política que incluye los siguientes elementos: presencia efectiva, participación activa, y designación de representantes con competencia técnica altamente calificados en las respectivas áreas de interés. Gracias a ello, la República Argentina ha recuperado protagonismo en el ámbito internacional, lo que le ha valido el reconocimiento y beneplácito del resto de la comunidad de Estados OACI y de la propia Organización a nivel institucional.

Entre las actividades cumplidas en tal sentido, merecen destacarse entre varios:

1. La 34ª sesión del Comité Jurídico OACI (9-17 de Septiembre de 2009), en la cual la representación Argentina, presidida y conducida por el Sr. Director Nacional de Transporte Aéreo, no sólo participó en los más activos grupos de trabajo (incluido el Comité de Redacción), sino que efectuó originales aportes doctrinarios que permitieron superar algunas dificultades existentes que impedían lograr consenso sobre delicadas cuestiones en discusión.

2. La participación en la Conferencia Diplomática OACI sobre Seguridad de la Aviación (Beijing, 30 de Agosto – 10 de septiembre de 2010), en la cual se incorporaron definitivamente a los nuevos textos convencionales las propuestas efectuadas por la República Argentina mencionadas en el punto anterior.
3. Permanente presencia en la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC), y especialmente activa participación de los expertos designados por la Dirección Nacional de Transporte Aéreo en las sucesivas reuniones del Grupo de expertos sobre políticas, aspectos económicos y asuntos jurídicos en el campo del transporte aéreo (GEPEJTA).
4. A consecuencia de esta fructífera actividad, el Comité Jurídico OACI ha convocado a la Argentina a sumarse al selecto grupo de países que trabajan en estrecha colaboración con aquél, en diversas materias y grupos ad hoc. En respuesta a esta solicitud, que enorgullece a nuestro país y constituye un reconocimiento a los méritos de la labor efectuada en el campo jurídico internacional, la ANAC ha designado a un experto de la Dirección Nacional de Transporte Aéreo como representante permanente ante el Comité Jurídico OACI.

Asimismo, es de destacar el alto nivel de compromiso que se ha asumido con respecto a la problemática del Cambio Climático y la Aviación Civil: conjuntamente con la Cancillería Argentina, se ha tomado una clara posición de liderazgo como propulsora de incitativas al respecto y como portavoz de intereses comunes que representan a numerosos Estados miembros de la OACI. Esta acción ha sido particularmente relevante en la Reunión de Alto Nivel sobre la Aviación y Cambio Climático (7-9 de Octubre de 2009), la 37ª Asamblea Ordinaria de la OACI (28 de Septiembre – 8 de Octubre de 2010) y la 26ª reunión del GEPEJTA (29 – 31 de Marzo de 2010). Todo ello testimonia la significativa importancia asignada al problema del cambio climático, en consonancia con la inquietud mundial existente y los esfuerzos diseñados para mitigarlo. ■

Notas a pie de página:

- 1 NT: Dirección de Explotación de Servicios Aerocomerciales
- 2 NT: Dirección de Infracciones Aeronáuticas
- 3 NT: Dirección de Estudios de Mercados y Estadísticas
- 4 NT: Dirección de Normas Aeronáuticas y Acuerdos Internacionales

LOS MEJORES DESTINOS DE ARGENTINA MERECE LOS MEJORES AEROPUERTOS

TRELEW



DIVISION AEROPUERTOS

EL CALAFATE



WWW.LONDONSUPPLY.NET

USHUAIA



UNIENDO LA PATAGONIA



LondonSupply
GROUP

Mantenimiento de los Sistemas AMHS de Argentina

Skysoft Servicios S.A. es una empresa Argentina especializada en la instalación, puesta en marcha y mantenimiento de los sistemas de la empresa Estadounidense Radiocom, Inc. Skysoft brinda a la Administración Nacional de Aviación Civil (ANAC) un servicio en base a un contrato de mantenimiento que asegura una situación operativa de pleno funcionamiento de equipos, componentes del sistema y software de los servidores centrales del sistema AMHS Servicio Extendido que tienen instalado en todo el país. Este sistema funciona día tras día resguardando la seguridad en las comunicaciones del servicio de Aviación Nacional.

Argentina fue el primer país en América en contar con un sistema AMHS y actualmente sigue siendo el único que cuenta con tres (3) Centros de Transferencia de Mensajes (MTA) conectados entre sí, cubriendo las necesidades de todo el país.

La inversión que realiza la ANAC en mantenimiento asegura que el sistema

AMHS, que cuenta con terminales en todo el país además de 3 Centros de Transferencia de Mensajes en Ezeiza, Córdoba y Comodoro Rivadavia se mantenga en funcionamiento las 24 horas de los 365 días del año. Desde la finalización de la garantía de fábrica, ANAC sostiene la continuidad del servicio de mantenimiento preventivo y correctivo permitiendo una elevada disponibilidad del sistema. El contrato de mantenimiento resguarda el correcto funcionamiento de un sistema de comunicaciones que es vital para el funcionamiento de la actividad aérea dentro de la región.

Adicional al sistema principal, ANAC también cuenta con un sistema AMHS en el Centro de Instrucción, Perfeccionamiento y Experimentación (C.I.P.E.) ubicado dentro del predio del aeropuerto Internacional de Ezeiza, este sistema también está dentro de los alcances del contrato de mantenimiento ya que no sólo actúa como un sistema de capacitación sino también se encuentra interconectado como un respaldo al sistema principal.

Los beneficios asociados a la inversión en un contrato de mantenimiento son los relacionados a la seguridad, confiabilidad, eficiencia y continuidad de funcionamiento de los sistemas. Esto es de particular importancia para aquellos sistemas que requieren "alta disponibilidad" dentro de un entorno de máxima confiabilidad.

Skysoft Servicios desde el 2005 mantiene los sistemas AMHS instalados en Argentina, siguiendo luego con los contratos de Paraguay, Guayaquil y a partir de 2010 Venezuela y Etiopía.

Skysoft Servicios agradece a la ANAC por su confianza en los sucesivos contratos de mantenimiento y ratifica su compromiso con la realización de las tareas necesarias para lograr el buen funcionamiento de los sistemas AMHS para el bien de la Seguridad Aérea en la Región. ■

Para mayor información comuníquese con skysoftservicios@radiocominc.com



Dando servicio al mundo desde Argentina

Air Traffic Service Message Handling System

Junto a Radiocom, Inc. ofrecemos:

- Diseño de Sistemas Llave en Mano
- Diseño de Sistemas de Capacitación
- Banco de Datos
- Instalación
- Capacitación
- Mantenimiento y soporte técnico



¡Gracias ANAC por confiar en nosotros!

Aerolíneas
Argentinas

60 años de dedicación al servicio

Aerolíneas Argentinas fue fundada en 1950 por el entonces Presidente Juan Domingo Perón como línea aérea nacional de la Argentina.

A lo largo de los siguientes decenios, el nuevo transportista estatal de la Argentina se forjó una reputación de servicio al cliente, tanto a escala nacional como internacional, al tiempo que lideraba la adopción de nuevas tecnologías. En 1959 fue la primera línea aérea que operó una aeronave de reacción (el Comet IV) en el Atlántico meridional, y en 1961 un Comet completó el primer viaje alrededor de la tierra. En 1966, un Boeing 707 realizó el primer vuelo sin escalas entre Madrid y Buenos Aires en 11 horas y 30 minutos — un nuevo récord mundial.

Durante los años setenta y con la expansión de sus actividades comerciales, Aerolíneas Argentinas siguió estando en la vanguardia. Se iniciaron operaciones de carga, se introdujeron servicios electrónicos de reserva, se realizó el primer vuelo transpolar con una aeronave comercial y Aerolíneas Argentinas siguió siendo una fuente de orgullo y un símbolo de realización para la Argentina.

Durante los veinte años siguientes, Aerolíneas Argentinas enfrentó retos sumamente exigentes debido a los trastornos políticos y económicos, tanto a escala nacional como internacional. Pasó por varios cambios de propiedad y privatizaciones, hasta que el Gobierno volviera a adquirir la línea aérea en 2009.

A medida que se iba reestructurando para el futuro, Aerolíneas Argentinas recibió órdenes de compra para



Aerolíneas Argentinas entonces y ahora. Desde los años cincuenta, el transportista ha constituido una fuente de orgullo y un símbolo de realización para la Argentina. En el período 2009-2010 añadió un millón de pasajeros y está nuevamente ampliando sus rutas y representaciones comerciales para servir mejor a su Estado y al mundo entero.

una flota de 20 nuevas aeronaves Embraer y dos Boeing 737-700NGs. Además, en 2010 se estableció una nueva conexión que enlazaba cuatro provincias argentinas. En 2011 la línea aérea se afilió a SkyTeam Alliance y se reintegró a la Cámara de compensación de la IATA.

En la actualidad, Aerolíneas Argentinas es un transportista modelo con horarios flexibles y pensados para el pasajero, que ha aumentado su tráfico en un millón de pasajeros entre 2009 y 2010. Ha restablecido el servicio a antiguos destinos, tales como México, y está experimentando una importante revitalización operacional y financiera.

Guiada en su recuperación por su continuo compromiso de servicio y liderazgo, Aerolíneas Argentinas ha recobrado una vez más su condición de principal transportista estatal, conectando a las personas a escala nacional y mundial y despertando nuevamente el espíritu de modernización e innovación que constituyó su distintivo en la inauguración de 1950. ■

**Decades developing
aerospace technology**



INVAP is an argentine company devoted to the design and construction of complex technological systems, with 35 years of history in the domestic market and more than 25 in the international scene.

INVAP
Custom Designed Technology

www.invap.com.ar

Resaltando el progreso de Argentina en SMS y SSP

Con fecha 17 de diciembre de 2010, la ADMINISTRACIÓN NACIONAL DE AVIACIÓN CIVIL de la REPÚBLICA ARGENTINA (ANAC) ha dado inicio a las acciones tendientes al desarrollo y puesta en funcionamiento del “PROGRAMA ESTATAL DE SEGURIDAD OPERACIONAL DE LA AVIACIÓN CIVIL DE LA REPÚBLICA ARGENTINA (SSP)”.

A tal efecto el Administrador Nacional de Aviación Civil, Dr. Alejandro A. GRANADOS, convocó a un grupo de expertos de diversas áreas de la ANAC a quienes encomendó la elaboración de un Plan de Implementación del SSP, rigurosamente basado en la estrategia de implementación del SSP sugerida por la OACI, de acuerdo con los lineamientos trazados en el Manual de Gestión de la Seguridad Operacional (Doc 9859) y en el Curso de Implementación del Programa estatal de Seguridad Operacional (SSP) de la OACI.

El desarrollo y la ejecución de un SSP en la REPÚBLICA ARGENTINA requieren de la concurrencia de diversos organismos de aviación civil con injerencias parciales en la materia.

Por tal motivo se contó con la participación de especialistas designados al efecto por distintas autoridades nacionales involucradas en mayor o menor medida, en aspectos vinculados a la seguridad operacional.

La Fase I culminó con la formulación del Plan de Implementación del Programa estatal de Seguridad Operacional (SSP) del Estado Argentino abarcado por las siguientes actividades:

- Establecimiento del Grupo de Trabajo
- Descripción del sistema
- Análisis de carencias (Gap analysis)
- Identificación del Responsable por el SSP
- Comunicación del proyecto

- Programa de capacitación interno
- Formulación del Plan de Implementación

En el mes de marzo de 2011, el Administrador Nacional de Aviación Civil aprobó, por lo que a la Administración Nacional de Aviación Civil compete, el Plan de Implementación del Programa estatal de Seguridad Operacional (SSP) propuesto por el grupo de expertos de esta Administración Nacional y, en consecuencia, se tiene por cumplida la Fase I del “PROGRAMA ESTATAL DE SEGURIDAD OPERACIONAL DE LA AVIACIÓN CIVIL DE LA REPÚBLICA ARGENTINA (SSP)”.

La propuesta del desarrollo de las Fases II y III incluye un cronograma de actividades que, de concretarse, permitirá completar el desarrollo del Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional (SMS) del Estado Argentino siguiendo en forma rigurosa los requisitos de la OACI y de auditorías internacionales.

De acuerdo con el Plan de Implementación del Programa estatal de Seguridad Operacional (SSP) del Estado Argentino se prevé la culminación del mismo el 31 de julio de 2013.

Como parte de las actividades del Programa estatal de Seguridad Operacional (SSP), la ANAC ha comenzado el programa interno de capacitación sobre Gestión de la Seguridad Operacional (GSO). El curso GSO fue diseñado con el objeto de capacitar al personal de inspectores de la ANAC para brindar el apoyo necesario a la industria en las actividades de implementación del sistema de gestión de la seguridad operacional (SMS). Tal apoyo se cristalizará no solamente a través de la aceptación individual del SMS de cada proveedor de servicios aeronáuticos, sino también en la asistencia para la puesta

en marcha de este importante sistema de gestión de la seguridad operacional.

El primer curso “Piloto”, se llevó a cabo del 30 de mayo al 3 de junio en las instalaciones del Centro de Instrucción (CIPE) y representa el inicio de un ambicioso plan de capacitación, que incluye el dictado de doce cursos en distintas dependencias de la ANAC en todo el país durante el año 2011. Es la intención de la ANAC, una vez desarrollados los recursos necesarios, iniciar un programa externo de capacitación en apoyo a la industria.

Dentro del Programa de Capacitación en Gestión de la Seguridad Operacional (GSO), también se está desarrollando un curso inicial en GSO que alcanza a toda la Aviación Civil Argentina mediante la modalidad e-learning con el objeto de familiarizar al personal con las políticas, objetivos y fundamentos de la GSO y proporcionar una descripción de las responsabilidades de seguridad operacional, incluyendo los procedimientos de reportes de seguridad operacional.

Asimismo y, siempre dentro del contexto de las actividades del SSP, la ANAC auspicia y participa en las 12 JORNADAS INTERNACIONALES DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL¹, durante el mes de junio de 2011. El evento, bajo el título “Implementación del Programa estatal de Seguridad Operacional (SSP) y sistemas de gestión de la seguridad operacional (SMS): aplicabilidad, experiencias y oportunidades” constituye otra de las manifestaciones de la autoridad aeronáutica argentina tendientes a difundir su compromiso con la adecuada gestión de la seguridad operacional. ■



¹ NT: 12ª Jornadas Internacionales de Gestión de la Seguridad Operacional.



Aeropuertos **Argentina 2000**

Aeropuertos Argentina 2000 nació en 1998 con el fin de administrar y operar 33 terminales aéreas dentro del territorio nacional, constituyéndose en el mayor operador privado del mundo. Hoy cuenta con más de 1.500 empleados, que trabajan con el objetivo de asegurar la mayor calidad de servicios y cumplir con los más altos estándares internacionales de calidad, seguridad y confort los 365 días del año.

A través del compromiso y valores de su capital humano, la compañía conecta al país con el mundo, operando el 98% del tráfico aerocomercial argentino. Asimismo, contribuye con el desarrollo social, económico y cultural del país, convirtiéndose en un referente regional e internacional de la industria aeroportuaria.

Dentro de su proceso de mejora continua de calidad, Aeropuertos Argentina 2000 ha establecido como política empresarial: modernizar, transformar y expandir la infraestructura y los servicios de las terminales aéreas, para conectar diferentes comunidades a través de una red eficiente y socialmente responsable, preservando el cuidado del medio ambiente.

www.aa2000.com.ar

AA2000 ADMINISTRA DESDE
1998 LOS 33 AEROPUERTOS
DEL SISTEMA NACIONAL
AEROPORTUARIO (SNA)

AA2000 HA SIDO
CERTIFICADA POR



AA2000 ES
MIEMBRO DE



Progreso coordinado

ANAC – Cinco años para el Plan de desarrollo de ATM

Desde que el 1 de julio de 2009 la ANAC tomo el control de la Aviación Civil en la Argentina; se siguió con el

lineamiento utilizado a nivel mundial que promueve incrementar la participación de los usuarios en la

toma de decisiones (CDM), por ello se realizan desde Octubre del 2009 reuniones continuas entre jefes y

ANAC ENFRENTA LOS DESAFÍOS DE LOS ATS DESDE 2009

El administrador de la Aviación Civil de Argentina ha seguido una política agresiva y proactiva de modernización de la infraestructura del Estado del tráfico aéreo desde el año 2009, como se detalla aquí.

Fines del 2009

Reunión con jefaturas ATC. Al efecto de tratar temas tales como: Dotaciones, Servicios, Carreras del personal ATC, Políticas de la Administración, Manuales de procedimientos y funcionamiento de las dependencias ATC. De esta reunión se obtuvo un panorama de las necesidades de los ATC y se estableció un plan de desarrollo a 5 (CINCO) años; que es el que se sigue en la actualidad.

Comienzo del 2010

Se presenta el plan de trabajos y desarrollos de cinco años al Administrador Nacional para su aprobación, posterior a la cual y después de algunos cambios se comienza a trabajar sobre el mismo. Algunas pautas del plan son:

- Instalación de 23 (veintitrés) sensores radar secundario (desarrollados y construidos por una empresa Argentina INVAP) en distintos puntos geográficos estratégicos para el cubrimiento de TODO el espacio aéreo argentino, según lo planificado a la fecha se han colocado 7 (SIETE) y a fines de 2012 estarían funcionando el resto de los mismos.
- Implementación ADS-C para el Sector Oceánico Ezeiza y Comodoro Rivadavia.
- Implantación de procedimientos SID y STAR para distintas Areas Terminales basados en GNSS.
- Desarrollo del Servicio de Aproximación Radar en los Aeropuertos Ezeiza y Jorge Newbery.

Desarrollo e implementación del ATFM en el espacio aéreo argentino, ya se han establecido las fases de desarrollo y se ha encarado la compra del software necesario.

- Flexibilización del espacio aéreo (FUA), se realizan coordinaciones para establecer un comité cívico/militar; que decidirá como se reducirán paulatinamente las áreas restringidas que existen en el espacio aéreo, ya se ha logrado cambiar limites verticales de algunas áreas restringidas a fin de no afectar Aerovías por encima de FL285.
- Implementación de información meteorológica en los puestos de trabajo del sistema INDRA, del ACC EZE, APP AER y APP EZE.
- Upgrade del ACC Resistencia, se han colocado 2 (DOS) puestos de trabajo INDRA y se ha instalado un sistema de procesamiento automático de voz VCCS marca Frequentis tanto para el ACC como para la Torre de Control.
- Dotar al ACC Resistencia de información radar de los sensores ya instalados (PARANA, CORDOBA) y de los futuros (a muy corto plazo).
- Proyecto de un nuevo ACC en Comodoro Rivadavia con tecnología INDRA para integrar todos los sensores radar ha ser instalados en el sur de nuestro territorio. (Nuevo edificio y equipamiento tanto para el ACC como para las estaciones de VHF remotas EAVAS).
- Implementación servicio radar en el espacio aéreo superior FIR Mendoza, FIR Córdoba Sur y FIR Ezeiza Norte.
- Se está realizando un estudio mas amplio para reestructurar la red de rutas en base a los flujos de tránsito.
- Implantación del concepto TRACON en el Área Terminal Buenos Aires.
- Implantación de doble frecuencia en las EAVAS de la FIR EZE a los fines de mitigar las interferencias en los canales existentes.
- Instalación de consolas de comando de VHF en ACC y TWR Ezeiza a fin de contemplar alternativas de comunicación en caso de fallas del sistema VCCS existente.
- Instalación de nuevo VCCS en ACC Mendoza.
- Interconexión de MTA's AMHS con Perú, Brasil, Chile, España y Paraguay.



dependencias ATS, Prestadores de Servicios, Empresas Aéreas, Autoridades Militares, etc. Esto permite que se planifiquen y realicen modificaciones que cubren desde nuevos servicios (ampliación de la cobertura radar para brindar servicios radar en todo el espacio aéreo argentino, ADS-C en el espacio aéreo oceánico), pasando por una restructuración de espacios aéreos (implantación de rutas RNAV 5), reducción de espacios aéreos restringidos utilizados para entrenamientos militares, implementación de aumentación para procedimientos de área terminal – GIBAS, hasta normas (incorporación de normas para procedimientos PBN, enmienda al Doc.4444 “nuevo plan de vuelo 2012); tratándose los temas mencionados en los siguientes párrafos.

En lo que se refiere a su personal y mas específicamente al que presta los Servicios de Tránsito Aéreo (ATS); hoy la ANAC se encuentra realizando un encasillamiento del personal ya que los profesionales con los que se prestaban los servicios (ARO-AIS, COM, ATCOs, TECNICOS) en su mayoría eran militares que debieron y aun en este momento deben, elegir si continúan sus carreras militares o pasan al ámbito de la administración publica. Por ello la ANAC promueve la incorporación de personal para ser capacitado durante el presente año (actualmente mas de 100 personas están recibiendo el curso de Controlador de Tránsito Aéreo desde principios del 2011) y otro llamado de personal para cubrir los ATS desde mediados del 2011 (se considera que ingresaran 250 personas). ■



Centro de instrucción, perfeccionamiento y experimentación (CIPE)

Antecedentes

El recurso humano es la base de toda organización, y su influencia es decisiva en el desarrollo, evolución y futuro de la misma. En esto radica la importancia de la capacitación del personal que la integra y el CIPE, desde su nacimiento en 1960 en el marco del Plan General del Programa de Cooperación Técnica, celebrado con el gobierno de los Estados Unidos de Norteamérica (Decreto Ley 11.201/57), tiene el objetivo de satisfacer las necesidades de capacitación en seguridad y protección a la actividad aérea.

Por su trayectoria, obtuvo en el año 1975 el reconocimiento de la Organización Internacional de Aviación Civil (OACI) como Centro Regional de Instrucción de Aviación Civil.

Asimismo, en 1994 fue incorporado como Miembro Pleno al Programa Permanente de Cooperación Internacional TRAINAIR de la OACI, y en el año 2002 calificado como Centro Regional para la Capacitación de Inspectores Gubernamentales en el Área de la Seguridad Operacional – Aeronavegabilidad, en el marco del Programa Universal OACI de Auditoría de la Vigilancia de la Seguridad Operacional (USOAP).



Un estudiante entrena en un simulador en el principal centro de formación aeronáutica de la Argentina, el Centro de Instrucción, Perfeccionamiento y Experimentación (CIPE). En 2010, el CIPE ha capacitado a más de 1 000 estudiantes nacionales e internacionales, la mayoría de ellos procedentes de América Latina y África.

A su vez, la OACI lo ha designado como Centro Subregional de Instrucción en Seguridad de la Aviación para Sudamérica (ASTC) en el año 2004, y calificado como Centro Regional de Capacitación de las Regulaciones Aeronáuticas Latinoamericanas (LAR), para los Estados Miembros del Sistema Regional de Vigilancia de la Seguridad Operacional en el año 2007. Esta membresía otorga a los certificados otorgados por el CIPE reconocimiento internacional.

Desde el punto de vista de la dependencia funcional, en Julio de 2009 el CIPE pasó a ser el organismo de capacitación de la Administración Nacional de Aviación Civil (ANAC), perteneciente al Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios, renovando su compromiso con la formación de los recursos humanos.

En la actualidad

Este Centro ofrece una gran variedad de opciones en capacitación y especialización en los servicios de seguridad y protección a la actividad aérea, contando con más de 60 cursos en su portfolio (Operativos, Técnicos, de Gestión, TRAINAIR, AVSEC, Inglés).

Su calidad y excelencia están garantizadas por un plantel docente de especialistas e instalaciones equipadas con la más alta tecnología.

Al respecto, cuenta con un Simulador por Procedimientos de Tránsito Aéreo, un Simulador de Aeródromos 3D, un Simulador Radar, Laboratorio de Mercancías Peligrosas, y una Biblioteca Pública con documentación especializada de la actividad que concentra el ámbito aeronáutico, entre otros.

Durante el último año se han capacitado más de 1 000 alumnos, tanto nacionales como extranjeros, siendo estos últimos

principalmente de Latinoamérica (Bolivia, Brasil, Chile, Colombia, Ecuador, Nicaragua, Panamá, Paraguay, Perú, República Dominicana, Uruguay, Venezuela) y de África (Angola).

Este Centro ofrece, asimismo, servicios de consultoría y asistencia técnica sobre cuestiones técnico-operativas relacionadas con la actividad de la Seguridad y Protección al Vuelo, a requerimiento de las distintas dependencias de la ANAC y organizaciones extra-institucionales de la Aviación Civil. Se presenta así como una Institución calificada de referencia.

El CIPE tiene a su cargo, además, la certificación de los instructores de las diferentes disciplinas aeronáuticas, y está trabajando en la formación y certificación por competencias laborales del personal de la ANAC, en pos de la mejora continua en la prestación de los servicios.

Resulta significativo en relación con el cumplimiento de su misión, el impulso otorgado a la federalización de la capacitación, con el fin de garantizar su máxima distribución geográfica. Para ello cuenta con TRES Subcentros Regionales, brindando la posibilidad a los cursantes de distintos aeródromos, de formarse de acuerdo a las necesidades propias y con un mismo nivel de calidad.

El CIPE tiene, bajo su responsabilidad, el desarrollo e implementación del Programa estatal de Seguridad Operacional (SSP) del Estado Argentino y la capacitación en idioma inglés, según las exigencias de la OACI, para alcanzar el Nivel 4 Operacional para el personal de protección al vuelo. En relación a este último punto, y considerando la problemática en torno a la capacitación y certificación en inglés aeronáutico de acuerdo a los Requerimientos de Competencia Lingüística OACI,

el 29 y 30 de septiembre del corriente año, se llevará a cabo en el CIPE el primer Seminario de ICAEA (International Civil Aviation English Association) en Latinoamérica, con el fin de unificar criterios en ambos procesos.

La Editorial CIPE ha sido creada el presente año, con el objeto de promover y registrar la producción científica de la Institución. La elaboración de los materiales bibliográficos es de suma importancia para la recuperación, conservación, difusión y circulación del conocimiento e investigación.

Este Centro de Instrucción ha desarrollado, en colaboración con la Universidad Provincial de Ezeiza (UPE), el Seminario de Posgrado en Seguridad de la aviación (PAVSec), propuesta académica con el doble propósito de contribuir a la formación de Especialistas en Prevención de Actos de Interferencias Ilícitas mediante medidas preventivas de seguridad y métodos de respuesta contra Actos del Crimen Organizado, y de generar una red académico-profesional de investigación y desarrollo en el área.

Lo expresado anteriormente pone en evidencia la interacción con la sociedad, en función de la relación con otras entidades de capacitación, empresas aerocomerciales, personal que realiza actividades aeroportuarias y ciudadanos que manifiestan su vocación hacia las actividades del ámbito aeronáutico en

general y de los Servicios de Seguridad y Protección al Vuelo en particular.

Proyectos

Dada las necesidades de formación de responsables de la gestión de la actividad aeronáutica, este Centro proyecta la creación de una nueva carrera universitaria, la Licenciatura en Gestión Aeroportuaria, con distintas orientaciones (Tránsito Aéreo, Administración Aeroportuaria), para contar con personal con formación profesional académica para el desempeño de las diferentes funciones que requiere el sector aéreo.

Con el fin de implementar nuevas estrategias de capacitación, perfeccionamiento y/o actualización, se encuentra en pleno desarrollo una Plataforma E-Learning, orientada a generar nuevas oportunidades de aprendizaje, tanto a nivel nacional como internacional. ■

En el afán de llegar a toda la comunidad, el CIPE abre sus puertas ofreciendo diferentes posibilidades de capacitación, perfeccionamiento y actualización.

Para mayor información, contactarse a través de:
infocipe@anac.gov.ar

Alianza para la Integración de América Latina

INSA
INGENIERÍA Y SERVICIOS AEROESPACIALES, S.A.



SES Sistemas Electrónicos SA

SOLUCIONES DE TELECOMUNICACIONES PARA AVIACIÓN CIVIL



SES Sistemas Electrónicos SA
Espinosa 1045 - Buenos Aires - Argentina
Tel: +54 11 5453 0000
info@ses.com.ar | www.ses.com.ar

INSA Ingeniería y Servicios Aeroespaciales
Paseo del Pintor Rosales 34 - Madrid - España
Tel: +34 91 758 17 49
insa@insa.org | www.insa.es

Estamos despegando.

- » Cumplimos con el 50% del proyecto de radarización y seguimos avanzando.
- » Implementamos el Sistema de Gestión de Seguridad Operacional del Estado.
- » Finalizamos el Programa General de Transferencia, creando la Administración Nacional de Aviación Civil de la República Argentina (ANAC).



Buscando la excelencia, logramos satisfacer y optimizar la seguridad de todo el país en el espacio aéreo.

www.anac.gob.ar



Presidencia de la Nación



Ministerio de
Planificación Federal,
Inversión Pública y Servicios
Presidencia de la Nación



Ministerio de Planificación Federal,
Inversión Pública y Servicios
Secretaría de Transporte
Presidencia de la Nación



Definición del aeropuerto del futuro

A medida que las instalaciones y servicios vayan teniendo que acomodar más pasajeros en sus terminales, los aeropuertos del siglo 21 se irán congestionando. El Consejo Internacional de Aeropuertos (ACI) proyecta que el número total de pasajeros asociados se duplicará en los próximos 20 años. Además de los problemas de congestión, los aeropuertos y sus clientes también deberán enfrentar los desafíos de los nuevos marcos de seguridad de la aviación basados en los riesgos, compartiendo de forma más completa y eficiente la información anticipada sobre los pasajeros (API).

Craig Bradbrook, Director de Seguridad y facilitación del ACI (Mundo) y David Steward, Jefe de operaciones aeroportuarias y de servicios de escala de la IATA, dialogaron con la Revista sobre las tecnologías y los procedimientos actuales para satisfacer las necesidades complementarias de mejoramiento de la seguridad de la aviación y la comodidad de los pasajeros en los aeropuertos.

Los aeropuertos se dedican a la gestión de la afluencia de aeronaves, vehículos, carga, equipaje, información y, por supuesto, pasajeros. Los puestos de inspección de seguridad normalmente crean congestiones de tráfico de pasajeros, por lo cual, los socios de este sector trabajan actualmente en una variedad de medidas para ayudar a mejorar los índices de procesamiento.

La gestión de las operaciones de seguridad en tiempo real en los aeropuertos constituye un reto y muchos factores pueden afectar la calidad de los resultados en materia de seguridad de la aviación. La introducción de requisitos de inspección más onerosos en los aeropuertos a fin de contrarrestar la amenaza terrorista en constante evolución en los próximos años, constituirá un enorme desafío, especialmente debido a las serias repercusiones que esto acarrearía con respecto a la conveniencia general del transporte aéreo.

Con este trasfondo está emergiendo un enfoque de inspección de pasajeros basado en los riesgos. Los socios del transporte aéreo necesitan discernir métodos más avanzados para diferenciar más eficazmente la gran mayoría de pasajeros que son de poco riesgo de la pequeña minoría que representa un riesgo más elevado y requiere de medidas de inspección más severas.

“Los terroristas internacionales hoy en día han demostrado una habilidad para adaptar sus métodos de ataque con el propósito de aprovechar las vulnerabilidades percibidas”, comenzó diciendo Craig Bradbrook, director de seguridad y facilitación del ACI. “Los encargados de la reglamentación y los explotadores, incluidos los aeropuertos, reconocen cada vez más que se requiere un enfoque de gestión de riesgos puesto que no se cuenta con los recursos necesarios para enfrentar todos los riesgos por igual”.

Bradbrook destacó que en un informe reciente del Programa universal de auditoría de la seguridad de la aviación de la OACI se indicaba que algunos Estados tenían deficiencias en la vigilancia de la garantía de calidad de la seguridad de la aviación. Comentó que es importante que los administradores de los aeropuertos entiendan estos factores y apliquen un enfoque sistemático para administrar y asegurar la calidad de la seguridad en los aeropuertos.

“Es posible que la OACI y el ACI puedan trabajar juntos en cuanto a las deficiencias de aseguramiento de la calidad de la seguridad de la aviación,” señaló Bradbrook. “Una mejor cooperación con la OACI y los encargados de la reglamentación local en este ámbito ayudaría a las administraciones aeroportuarias a identificar sus más altos riesgos y a concentrar los recursos consecuentemente. Quizás con base en evaluaciones más recientes sobre los riesgos, también

podamos identificar y descontinuar medidas que ya no se ameriten.”

En muchos casos el proceso de inspección de pasajeros lo implantan los aeropuertos directamente o a través de un contratista de seguridad. Por lo tanto, los administradores de aeropuertos están muy interesados en buscar nuevos procedimientos de inspección de pasajeros y participar en la determinación del punto óptimo de integración de inteligencia, reglamentación, tecnología, atención y factores humanos.

“La aviación necesita reunir a todas estas partes interesadas para encontrar ese punto óptimo y el ACI está satisfecho con la creación del Grupo técnico asesor de la OACI, encargado de coordinar este trabajo” destacó Bradbrook.

Dado que el mejoramiento del acceso a los datos y el intercambio de los mismos resultarían muy prominentes en cualquier solución de seguridad de la aviación basada en los riesgos, el ACI lanzó recientemente una nueva iniciativa llamada ACRIS para facilitar la comunicación de datos entre las principales partes interesadas en el transporte aéreo. El objetivo del ACRIS es la adopción, coherente, a través de una iniciativa coordinada, de los principios de una arquitectura orientada al servicio (SOA) en la comunidad aeroportuaria.

“Los sistemas y aplicaciones de la tecnología de la información hoy en día tienden a estar cubiertos por derechos de propiedad, lo que hace que las interfaces invariablemente requieran adaptaciones locales dispendiosas,” indicó Bradbrook. “Esto los hace comercialmente injustificables. ACRIS, al establecer una interfaz normalizada basada en los principios de la SOA y protocolos de Consorcios en la Web bien establecidos, es un equipo más normalizado de fácil instalación para los usuarios finales”.

En abril de este año, el Consejo de administración mundial del ACI aprobó una nueva recomendación del ACI para

el ACRIS y se encomendó a un nuevo grupo de trabajo especial del ACI la preparación de especificaciones técnicas y pruebas de verificación.

Estas y otras prioridades de mantenimiento de la seguridad de la aviación a la luz del crecimiento esperado, de la gestión de las operaciones en tiempo real y de la reducción de las zonas operacionales de transición causada por un aumento general de la actividad aeroportuaria, así como las responsabilidades comerciales y medioambientales permanentes de los aeropuertos con las comunidades y partes interesadas a las que atiende, servirán de derrotero de las actividades del ACI en el futuro inmediato.

Inquietudes de la IATA con respecto a los aeropuertos

La Iniciativa ‘Fast Travel’ de la IATA es la estrategia principal de la asociación para la modernización y mejoramiento de los aeropuertos a corto plazo. Consiste en cinco proyectos prioritarios que ofrecen una gama de opciones de autoservicio que otorga a los viajeros más control sobre sus viajes. La implantación de Fast Travel también ayuda a reducir los costos operacionales de los transportistas de la IATA y a mejorar el servicio a los pasajeros.

“El objetivo principal de la IATA es reducir los costos de las líneas aéreas y mejorar la experiencia de los pasajeros ofreciéndoles una gama de opciones de autoservicio,” comentó David Steward, Jefe de operaciones aeroportuarias y servicios de escala de la Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA). “Recordemos que los aeropuertos tienen estructuras muy complejas cuyo costo de construcción por pie cuadrado es de unos \$5 000 EUA (equivalente al de un hospital). Muchas de las iniciativas de Fast Travel promovidas por la IATA se han diseñado no solo para eliminar los inconvenientes y dar autonomía a los viajeros con más opciones de autoservicio, sino también para reducir el espacio requerido para estas funciones en los aeropuertos.

Steward destacó que la IATA procede con su programa Fast Travel basándose en una filosofía de compromiso constructivo con sus socios de los aeropuertos. Aunque algunas instalaciones son menos propensas a aceptar estos adelantos, dependiendo de la jurisdicción de que se trate y de las directrices operacionales particulares a las que se adhieran, la mayoría están muy ansiosas de facilitar la implantación de la tecnología y las pruebas cotidianas que contribuyen a que la experiencia de los pasajeros sea más rápida y placentera.

“Muchas instalaciones y autoridades se interesan principalmente en asegurar que cualquier implantación que se proponga se ajuste bien a las estrategias y operaciones de las demás partes en los aeropuertos,” señaló Steward. “Un buen ejemplo puede ser el de Heathrow y Air Canada. En ese caso el transportista había estado practicando mucho el auto-etiquetado a escala nacional y quería ver cómo funcionaría internacionalmente. La Administración aeroportuaria británica (BAA) reconoció el mérito y la pertinencia de la iniciativa de Air Canada y facilitó un entorno de cooperación en el que se pudo observar el progreso real”.

Al preguntarle si a la IATA le preocupa la cantidad de datos de los pasajeros que se utilizan con las distintas tecnologías para mejorar la seguridad y facilitar el despacho, Steward afirmó claramente que su asociación se preocupa principalmente por asegurar el cumplimiento de todas las normas aplicables.

“La tecnología posibilita en gran medida la reducción de costos y mejora la seguridad y la experiencia de los pasajeros. Sin embargo, no debemos descuidar al elemento humano en este proceso,” concluyó Steward. “Los proyectos de la IATA aplican la tecnología específicamente donde resulta más apropiado y mantienen a las personas en el círculo, cerciorándose al mismo tiempo de que los datos se mantengan protegidos y se respeten las leyes locales sobre la privacidad.” ■



NUEVO PRODUCTO EN LÍNEA

ICAO *DATA*⁺

Global Comparative Aviation Data
(Datos mundiales comparativos
sobre la aviación)



**Para mayor información y para suscribirse,
visite el sitio:**

www2.icao.int/en/G-CAD



Afrontar las amenazas respetando a los pasajeros

Reforzar y dinamizar el proceso de inspección de los pasajeros y de su equipaje de mano es una prioridad para las entidades que agrupan a líneas aéreas y aeropuertos, como la Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA) y el Consejo Internacional de Aeropuertos (ACI). La OACI sigue plenamente comprometida con éstos y otros sectores que participan junto a ella en la formulación de recomendaciones para el puesto de control del futuro y procesos de inspección.

En el taller de la OACI sobre el tema “Puesto de control y procesos de inspección de pasajeros y equipaje de mano de próxima generación”, organizado por la IATA y el ACI en Ginebra, a finales de 2010, se identificaron diez ramas de trabajo en las que las entidades de estos sectores deberían centrarse y actuar. Se creó además un nuevo Grupo técnico asesor (TAG) para examinar tecnologías y procedimientos conexos.

La Revista de la OACI dialogó recientemente con: James Pope, presidente del nuevo TAG y Director de Asuntos normativos de seguridad de la aviación del Ministerio de Transporte del Canadá; Craig Bradbrook, Director de seguridad de la aviación y facilitación del ACI (Mundo); Ken Dunlap, Director de seguridad de la aviación y facilitación de viajes, de la IATA, y con Steven Berti y Anda Djojonegoro, de la Secretaría de la OACI, acerca de las prioridades para el futuro, a medida que el transporte aéreo avance hacia un enfoque más armonizando de la inspección plenamente eficaz para afrontar las amenazas a la aviación civil, en constante evolución, respetando al mismo tiempo la privacidad y comodidad de los pasajeros.

Durante el 37º período de sesiones de la Asamblea, la iniciativa del “Puesto de control del futuro” (como se la conoce más comúnmente) recibió el apoyo de los Estados miembros de la OACI, que resaltaron la voluntad mundial de llegar a un consenso sobre ese componente esencial de la experiencia de viaje en el siglo XXI.

Las mejoras en la inspección de los pasajeros y su equipaje de mano forman parte de un conjunto más amplio de medidas de seguridad de la aviación respaldadas en la Resolución A37-17 de la Asamblea, en la que se manifiesta el apoyo a la Estrategia integral de la OACI sobre seguridad de la aviación (ICASS), incluida el Área estratégica núm. 2: “promover enfoques de seguridad innovadores, eficaces y eficientes”.

A finales de 2010, se realizó en Ginebra un taller de seguimiento sobre seguridad de la aviación, de la OACI, en el que se delineó más claramente el alcance de las actividades e investigaciones y se creó un nuevo Grupo técnico asesor (TAG) para supervisar las iniciativas.

Ya desde antes de que la Asamblea respaldara esas prioridades, la Subdirección de seguridad de la aviación de la OACI venía liderando ese proceso y asegurándose de que todas las organizaciones y Estados interesados trabajaran juntos para mejorar la disuasión, prevención y detección de potenciales ataques terroristas. Esas prioridades se fijaron en un contexto en el que, según indican estadísticas recientes, los aeropuertos y las líneas aéreas comerciales habrán prestado servicios a 2 500 millones de pasajeros durante 2011, un 5% más que en 2010, con tasas de crecimiento anual similares previstas para el futuro.

Definición de un Puesto de control del futuro

Esas cifras tuvieron gran eco en la Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA), organización que ha adoptado una postura especialmente proactiva en cuanto a definir el conjunto de recursos, tanto a datos como de tecnología, que podrían aprovecharse para lograr la solución que busca todo el sector, que satisfaga tanto a

“El concepto del Puesto de control del futuro no está previsto como una solución rígida y aplicable a todos los casos, sino como un menú de componentes y procesos que pueden aplicarse en parte, en combinación



o en su totalidad, de acuerdo con las amenazas, necesidades y recursos disponibles de los Estados y entidades pertinentes.”

Ken Dunlap, Director de seguridad de la aviación y facilitación de viajes, de la IATA

las organizaciones como a los pasajeros. En junio de este año, en su 67ª Reunión general anual (AGM), la IATA presentó su versión del posible Puesto de control del futuro.

“Nuestra prioridad para avanzar hacia el concepto de Puesto de control del futuro es mejorar la seguridad, pero al mismo tiempo queremos que se respeten los derechos humanos fundamentales y asegurar que se respete la privacidad de los pasajeros, sus bienes y sus datos”, resaltó Ken Dunlap, Director de seguridad y facilitación de los viajes, de la IATA. Y agregó: “Dicho esto, nuestro llamamiento a que se establezcan normas mundiales no debe confundirse con la necesidad de flexibilidad. El concepto del Puesto de control del futuro no está previsto como una solución rígida y aplicable a todos los casos, sino como un menú de componentes y procesos que pueden aplicarse en parte, en combinación o en su totalidad, de acuerdo con las amenazas, necesidades y recursos disponibles de los Estados y entidades pertinentes.”

El concepto del Puesto de control del futuro de la IATA prevé el fin de la seguridad basada en un mismo enfoque para todos los casos. Los pasajeros que lleguen al nuevo puesto de control serán dirigidos a una de las tres filas siguientes: ‘Viajero conocido’, ‘Normal’ y ‘Seguridad extra’. Para determinar cuál fila

le corresponde a cada pasajero se utilizarán los identificadores biométricos de su pasaporte o documento de viaje, que permitirán acceder a los resultados de una evaluación de riesgo realizada aún antes de que el pasajero llegue al aeropuerto.

RAMAS DE TRABAJO EN APOYO DE LOS AVANCES EN LA INSPECCIÓN DE LOS PASAJEROS Y SU EQUIPAJE

Según se decidió en el taller de la OACI “Puesto de control y procesos de inspección de pasajeros y equipaje de mano de próxima generación”, que tuvo lugar en Ginebra, Suiza, del 30 de noviembre al 01 de diciembre de 2010:

- Normativa.
- Inspección diferenciada.
- Identificación de amenazas.
- Definiciones de tolerancia al riesgo e inspección.
- Factores humanos, incluidos los relacionados con la inspección del personal y los pasajeros.
- Optimización del puesto de control.
- Intercambio de las mejores prácticas.
- Gestión de la tecnología.
- Visión de futuro.
- Definición de gobernanza.
- Foro de sectores interesados.

Seventh Symposium and Exhibition on

ICAO MRTDs, Biometrics and Security Standards

12 to 15 September 2011



THANK YOU

ICAO would like to thank the following sponsors and exhibitors for their support and participation at the Seventh Symposium and Exhibition on ICAO MRTDs, Biometrics and Security Standards from 12–15 September 2011:

- › 3M COMPANY
- › AMATECH LTD.
- › ARJOWIGGINS SECURITY
- › ATLANTIC ZEISER GMBH
- › AWARE, INC.
- › BUNDESDRUCKEREI GMBH
- › CANADIAN BANK NOTE COMPANY, LIMITED
- › CARDLOGIX CORPORATION
- › CENTRO GRAFICO DG
- › COLLIS B.V.
- › CRANE MICRO-OPTIC SOLUTIONS
- › CROSS MATCH TECHNOLOGIES GMBH
- › DATACARD GROUP
- › DE LA RUE IDENTITY SYSTEMS
- › DIGITAL IDENTIFICATION SOLUTIONS GROUP
- › DILETTA ID-SYSTEMS
- › EDAPS CONSORTIUM
- › EMPEROR TECHNOLOGY
- › ENTRUST, INC.
- › FOSTER & FREEMAN LTD.
- › GEMALTO
- › GLOBAL ENTERPRISE TECHNOLOGIES CORPORATION
- › HID GLOBAL
- › HOLLISTON LLC
- › HOLOGRAM INDUSTRIES
- › IAI INDUSTRIAL SYSTEMS B.V.
- › IRIS CORPORATION BERHAD
- › KEESING REFERENCE SYSTEMS
- › KEIT LTD.
- › KEYNECTIS
- › LUMINESCENCE INTERNATIONAL LTD.
- › MORPHO B.V.
- › MÜHLBAUER INC.
- › NXP SEMICONDUCTORS
- › OBERTHUR TECHNOLOGIES
- › OPTAGLIO S.R.O.
- › OVD KINEGRAM AG
- › PAGEMARK TECHNOLOGY, INC.
- › PANASONIC SYSTEM NETWORKS CO., LTD.
- › REGULA LTD.
- › SICPA
- › SMARTRAC N.V.
- › SPEED IDENTITY AB
- › TOSHIBA CORPORATION
- › TRÜB AG
- › U-NICA SECURITY AG
- › VISION-BOX, S.A.
- › WORLDREACH SOFTWARE



Las tres filas de seguridad tendrían tecnologías de inspección integradas, definidas según el nivel de riesgo. Los “viajeros conocidos” que se hayan registrado y cuyos antecedentes se hayan verificado tendrán un acceso más rápido. La categoría de viajeros “normales” incluirá a la mayoría de los pasajeros. Los viajeros de los que se disponga menos información, los que sean seleccionados al azar o que, según la información disponible y las investigaciones de inteligencia, se consideren de riesgo elevado, se someterán a una inspección más exhaustiva.

El concepto de la IATA depende en gran medida de la tecnología que se está desarrollando y que permitirá a los pasajeros franquear el puesto de control sin necesidad de detenerse a quitarse prendas ni desempacar sus efectos personales. Además, el proceso de seguridad podría combinarse con los procedimientos de aduanas y migraciones de salida para agilizar aún más la experiencia de los pasajeros.

Desde el punto de vista de la IATA, una de las principales preocupaciones tanto de la industria como de los reguladores es que el proceso de control actual apenas si puede con la capacidad actual del sistema. La IATA resaltó que las autoridades, líneas aéreas, aeropuertos, proveedores de tecnología y otros organismos deben dedicar recursos importantes y establecer prioridades apropiadas para que las soluciones lleguen a tiempo.

“Cualquier nuevo enfoque tendrá que encontrar el “punto perfecto” en el que se conjuguen inteligencia, normativa, tecnología, procesos y factores humanos. Hoy en día nuestro objetivo más importante es reunir a todos los interesados para encontrar ese punto perfecto, y por eso el ACI se complace de que la OACI haya formado el nuevo TAG para coordinar su trabajo.”



Craig Bradbrook, Director de seguridad de la aviación y facilitación del ACI (Mundo)

CONCEPTO DEL PUESTO DE CONTROL DEL FUTURO, DE LA IATA

Los pasajeros que lleguen al nuevo puesto de control concebido por la IATA serán dirigidos a una de las tres filas siguientes: ‘Viajero conocido’, ‘Normal’ y ‘Seguridad extra’. Para determinar cuál fila le corresponde a cada pasajero se utilizarán los identificadores biométricos de su pasaporte o documento de viaje, que permitirán acceder a los resultados de una evaluación de riesgo realizada por el gobierno aún antes de que el pasajero llegue al aeropuerto. Con su nueva propuesta, la IATA prevé el fin de las soluciones de seguridad “talla universal”, aplicables a todos los casos, mejores resultados en cuanto a la seguridad y grandes mejoras para la privacidad y comodidad de los pasajeros.



“El plan de la IATA nos lleva desde la situación actual, pasando por un punto de control intermedio que aprovecha la tecnología de hoy, a un mañana con túneles de tecnología para la inspección de pasajeros”, subrayó Dunlap.

Uno de los roles principales de la OACI en el proceso del puesto de control consiste en coordinar la investigación y las propuestas de la IATA con iniciativas similares que ya están en curso o se están considerando. Si bien las ventajas del cambio son claras e insoslayables, si las diversas iniciativas no están bien coordinadas, se corre el riesgo de una falta de uniformidad en los requisitos, normas y procesos.

“La función principal del TAG en el corto plazo será explorar los nuevos conceptos que se propongan, como las filas especializadas, el análisis de los datos de los pasajeros y la verificación automatizada”, comentó James Pope, presidente del TAG y Director de Asuntos normativos de seguridad de la aviación del Ministerio de Transporte del Canadá. Y destacó que “es importante resaltar al mismo tiempo que todos esos conceptos y procesos reconocen la importancia de pasar a un enfoque de la inspección basado en el riesgo, del que en gran medida dependen. Ésa es, sin duda, la base principal de cualquier mejora significativa en el control de seguridad de los pasajeros”.

En cuanto a los aeropuertos, la Junta directiva mundial del Consejo Internacional de Aeropuertos (ACI) indicó que los intereses de los pasajeros deben ser centrales en el trabajo futuro de ese organismo. Hasta ahora ha realizado un mapeo del recorrido de los pasajeros de un extremo al otro del aeropuerto, definiendo

“Es importante resaltar al mismo tiempo que todos esos conceptos y procesos reconocen la importancia de pasar a un enfoque de la inspección basado en el riesgo, del que en gran medida dependen. Ésa es, sin duda, la base principal de cualquier mejora significativa en el control de seguridad de los pasajeros.”

James Pope, presidente del TAG y Director de Asuntos normativos de seguridad de la aviación del Ministerio de Transporte del Canadá.

claramente las necesidades y expectativas de los pasajeros en cada etapa.

“El proceso de mapeo nos permite identificar mejor las lagunas y los problemas que más afectan el recorrido de los pasajeros”, indicó Craig Bradbrook, Director de Seguridad y facilitación del ACI (Mundo). “Esto nos ayudará a fijar prioridades en nuestras iniciativas educativas y de promoción, y elaborar nuevas orientaciones sobre mejores prácticas o soluciones técnicas”, añadió.

Desde el punto de vista del ACI, hay dos cuestiones importantes que considerar en las investigaciones y soluciones de inspección. En primer lugar, cómo pueden coordinarse mejor los esfuerzos por desarrollar para el futuro un nuevo enfoque de inspección de los pasajeros basado en el riesgo; y en segundo lugar, cómo puede trabajar todo el sector unido para resolver los problemas de los procesos de inspección en el corto plazo.

“El proceso de inspección de los pasajeros tiene lugar dentro de nuestras terminales y, en muchos casos, lo aplican los aeropuertos, ya sea directamente o por medio de un contratista de seguridad”, destacó Bradbrook. “Cualquier nuevo enfoque tendrá que encontrar el “punto perfecto” en el que se conjuguen inteligencia, normativa, tecnología, procesos y factores humanos. Hoy en día nuestro objetivo más importante es reunir a todos

los interesados para encontrar ese punto perfecto, y por eso el ACI se complace de que la OACI haya formado el nuevo TAG para coordinar su trabajo.”

Problemas de inspección en el corto plazo: Supresión progresiva de restricciones a los LAG

Con respecto a la armonización de los procesos de seguridad en el corto plazo, Bradbrook considera que el principal desafío que afronta la industria es la supresión coordinada de las restricciones a los líquidos, aerosoles y geles (LAGs) a escala internacional.

“Desde la perspectiva de los aeropuertos, invariablemente hay atascamientos en la afluencia de pasajeros”, resaltó. “En los últimos cinco años, el proceso de inspección se ha vuelto más oneroso debido a las restricciones al transporte de LAGs y las inspecciones generalmente más exhaustivas de los pasajeros que se requieren a raíz de la amenaza que plantean los terroristas, que cada vez esconden más hábilmente artefactos explosivos en su persona.”

La imposición de restricciones al transporte de LAGs se concibió como una medida temporal, que se iría eliminando gradualmente cuando hubiera una tecnología de detección que permitiera efectuar inspecciones de LAGs más de rutina. Cinco años más tarde, el entorno de inspección

actual sigue complicando el proceso para el personal de seguridad del Estado y de los aeropuertos, reduciendo el ritmo de afluencia de los pasajeros.

La Comisión Europea fijó un cronograma para la supresión de las restricciones a los LAGs en la UE a partir del 29 de abril de 2013. Esa decisión generó cierto apremio en el desarrollo de soluciones operacionales para los aeropuertos. Uno de los principales desafíos que afrontan los aeropuertos frente a ese plazo es contar a tiempo con la tecnología necesaria y adaptar el proceso de inspección para integrar la nueva tecnología sin retrasar el despacho de pasajeros. Otros desafíos son cómo financiar los cambios de infraestructura, adquirir nuevos equipos y sufragar los costos operativos.

“La Región Europa del ACI y sus miembros están trabajando activamente con la CE para afrontar esos desafíos antes de que se cumpla el plazo”, destacó Bradbrook. “Lo que ocurra en Europa tendrá repercusiones en el resto del mundo, ya que los pasajeros viajarán de Europa a aeropuertos de otras regiones y viceversa. Si se aplican reglas diferentes en diversas regiones, o incluso entre Estados de la misma región, probablemente los pasajeros tendrán problemas en los puestos de control de transferencia. Esto ya ocurrió en 2006 y en 2007, cuando grandes cantidades de LAGs que los pasajeros habían comprado durante su viaje terminaron incautadas.”

Dada la importancia, tanto para los Estados como para los sectores de la industria, de evitar que se repita la situación de 2006-2007 cuando empezaron a suprimirse las restricciones a los LAGs en 2013, la coordinación internacional es esencial. Por eso, la OACI reconvocó a su Grupo de estudio de la Secretaría sobre los LAGs para los días 12 y 13 de diciembre de este año en París.

“Nuestro rol en este proceso es asegurar que cualquier solución europea esté debidamente armonizada con las otras iniciativas internacionales”, señaló Steven Berti, Jefe de la Sección de políticas de seguridad de la aviación y facilitación de la OACI. “La reunión del grupo de estudio en

LA INDUSTRIA PARTICIPA

Uno de los componentes más importantes del proceso y punto de control de pasajeros y equipaje de mano de la próxima generación es la tecnología. En ese sentido, el taller de AVSEC realizado en Ginebra en diciembre de 2010 consideró las características y capacidades de diversas tecnologías, presentadas por los siguientes proveedores:

Smiths Detection destacó la importancia de adoptar un enfoque de múltiples niveles para la seguridad, que combine la aplicación de tecnologías de inspección avanzadas con actividades de inteligencia. La empresa sugirió un proceso de inspección integrado en un punto único con tecnologías avanzadas, como los sistemas de detección de alta velocidad, y tácticas como los controles aleatorios y la imprevisibilidad, así como la disuasión, a un costo razonable. Smiths citó además la necesidad de mayor coordinación internacional en el diseño de arquitecturas de sistemas interoperables y uniformes.

Rapiscan Systems presentó diferentes modos de optimizar el puesto de control, tanto para los pasajeros como para los operadores de los equipos, como la integración de componentes de inspección y mejores interfaces tecnológicas. La empresa hizo una reseña de lo aprendido hasta ahora, subrayando la importancia de aspectos no relacionados con la tecnología para la optimización del puesto de control, y propuso medidas futuras que podrían incluir la elaboración de orientaciones de diseño.

Gilardoni presentó un enfoque de inspección de niveles múltiples para mejorar el funcionamiento operacional en los puestos de control. La empresa describió cómo mejorar las

tecnologías de inspección utilizando imágenes de radiación de terahertz y espectroscopía, y posiblemente detectores espectrométricos basados en nuevas tecnologías. La empresa subrayó que no era realista esperar que una sola tecnología sirviera para todas las aplicaciones de seguridad, y recomendó mejoras tecnológicas graduales junto con una reorganización de los puestos de control.

SITA analizó los problemas y soluciones de los controles fronterizos y describió el rol de la evaluación de riesgo avanzada, utilizando diversos datos, incluida la información anticipada sobre los pasajeros, visados electrónicos y datos biométricos, y su integración con el despacho de los pasajeros. Entre otras soluciones, destacó el uso de terminales de autoservicio para el check-in con reconocimiento de biometría y transferencia anticipada al lugar de destino de las imágenes de rayos X del equipaje y la carga. SITA abogó por la adopción de enfoques y soluciones comunitarios, incluida la infraestructura compartida.

La empresa L3 Security and Detection Systems analizó los desafíos actuales de la inspección desde la perspectiva del aeropuerto o del ente regulador, además del pasajero. Destacó la necesidad de evolucionar hacia un puesto de control más integral diseñado para poner freno a los terroristas y prevenir los apoderamientos ilícitos de aeronaves, y señaló las ventajas de utilizar sistemas automatizados de rayos X para inspeccionar el equipaje de mano. L3 subrayó que la tecnología de inspección debe concebirse como una herramienta y no como la panacea que garantizará la seguridad de la aviación.

diciembre analizará algunas cuestiones relativas a los LAGs y se realizará conjuntamente con una reunión sobre inspección y puestos de control para intercambiar experiencias y puntos en común.”

El grupo de estudio analizará también maneras de asistir a los Estados a prepararse para la implantación de controles de seguridad para los LAGs en 2013. En ese contexto, los textos de orientación son importantes y deberían elaborarse lo antes posible para asistir a los Estados en la compra de equipos y asegurar la aplicación armonizada de los controles de seguridad apropiados.

“Es importante destacar que, a pesar de la recomendación de la OACI, las disposiciones sobre LAGs no se aplican en todo el mundo”, señaló el especialista Anda Djojonegoro. “Tanto el grupo de estudio sobre LAGs como el Grupo de expertos AVSEC están trabajando para definir una solución más armonizada a escala mundial para mejorar la experiencia de los pasajeros, manteniendo

un nivel de seguridad eficaz en todos los Estados y respetando las necesidades de la industria.”

Djojonegoro destacó que la OACI procura específicamente evitar una situación como la de 2006, cuando las soluciones unilaterales para el control de los LAGs generaron confusiones e inconvenientes para los pasajeros en vuelos desde y hacia Europa y Norteamérica.

“Muchas de esas cuestiones se combinan con los objetivos e investigaciones en curso en las iniciativas más amplias del puesto de control del futuro”, concluyó Berti. “Las soluciones a las que lleguemos en cuanto a los LAGs servirán de base al proceso del puesto de control del futuro. En esta etapa, todos esperamos que, por ser complementarios, estos problemas ayuden a los Estados y a la industria a alcanzar las soluciones requeridas en el breve lapso que nos imponen las proyecciones de crecimiento de la industria”. ■



Apoyo esencial: ISD–Seguridad

El objetivo principal del Programa de Apoyo a la implantación y el desarrollo (ISD) – Seguridad de la aviación (ISD – Seguridad) es apoyar las iniciativas correctivas de los Estados Miembros de la OACI con deficiencias en la seguridad de la aviación identificadas mediante el Programa universal de auditoría de la seguridad de la aviación (USAP) de la OACI. Promueve además la creación de asociaciones y acuerdos de colaboración entre los Estados, la industria, las entidades financieras internacionales y otros sectores para coordinar la asistencia en cuanto a la seguridad de la aviación.

Los elementos clave del mandato del ISD en cuanto a seguridad de la aviación son su programas de instrucción y la red coordinada de centros de instrucción. David Tiedge, Jefe de la Sección ISD – Seguridad de la aviación, de la OACI, y Cornelia Ludorf, Coordinadora regional del ISD para EURNAT/MID y especialista en instrucción, dialogaron con la *Revista* acerca de la importancia de la contribución del ISD a las iniciativas permanentes de la OACI por implantar un marco más robusto y proactivo de seguridad de la aviación a escala mundial.

El mandato del Programa de Seguridad del ISD se determinó en el 36º período de sesiones de la Asamblea. Desde entonces, el mandato operacional del ISD se basa en cuatro prioridades:

- Prestar a los Estados asistencia urgente o de corto plazo en seguridad de la aviación.
- Prestar a los Estados asistencia regional.
- Fomentar la cooperación mundial.
- Prestar apoyo a los Estados en la elaboración y ejecución de programas de instrucción.

“En general, ISD – Seguridad de la aviación contribuye a las actividades de apoyo a la implantación y desarrollo destinadas a fortalecer la creación de capacidad de los Estados”, explicó el jefe de la Sección ISD – Seguridad de la aviación, David Tiedge. “Desde los sucesos del

11 de septiembre, nos centramos mucho más en las responsabilidades de auditoría de la OACI y en mejorar las capacidades del Estado de aplicar las normas y métodos recomendados internacionales (SARPS) en el desarrollo, la organización y coordinación de proyectos de instrucción y asistencia.”

Con respecto a la instrucción en seguridad de la aviación, la Sección ISD – Seguridad de la aviación presta asistencia esencial a las iniciativas regionales y nacionales proveyendo conjuntos de material didáctico “a medida”, que ayudan a los Estados a cumplir con las disposiciones del Anexo 17 de la OACI (Seguridad de la aviación). Una red mundial de centros de instrucción en seguridad de la aviación (ASTCs) aprobados por la OACI es la columna vertebral de este programa y presta asistencia en el desarrollo y el dictado de cursos de instrucción (véase la nota relacionada).

RED MUNDIAL DE CENTROS DE INSTRUCCIÓN

La red mundial de centros de instrucción en seguridad de la aviación (ASTCs) de la OACI incluye 22 centros en todo el mundo. Además de las actividades de instrucción patrocinadas por la OACI, los ASTC deben elaborar e impartir un programa anual de cursos regionales de seguridad de la aviación adaptados a las necesidades regionales.



Red de ASTCs de la OACI

Principales ofertas de cursos y talleres

ISD – Seguridad de la aviación provee siete conjuntos de material didáctico tradicionales (ASTPs—guías didácticas que pueden adquirir los Estados en apoyo de sus propias iniciativas de instrucción) y cinco talleres especializados.

Las siete ofertas de ASTP abarcan desde el curso **Básico**, diseñado para capacitar al personal de seguridad que ingresa a prestar servicios en aeropuertos para hacerle conocer las medidas de seguridad y las funciones de comunicación y cooperación con otros organismos aeroportuarios, hasta cursos más puntuales y especializados en **manejo de crisis** y planificación de **ejercicios de emergencia**, manipulación de la **carga**, fundamentos de **gestión**, funciones de los **inspectores nacionales** y preparación para los **instructores** de seguridad de la aviación.

Los talleres que ofrece la Sección ISD – Seguridad de la aviación brindan una capacitación especializada en un entorno más interactivo y con más ejercicios prácticos, con el objetivo de ayudar a los Estados o aeropuertos a desarrollar los programas de seguridad requeridos por el Anexo 17 de la OACI. Actualmente, existen cinco talleres sobre los siguientes temas: Programa de seguridad de aeropuertos; Programa nacional

de seguridad de la aviación civil; Programa nacional de control de calidad de la aviación civil; Programa nacional de instrucción en seguridad de la aviación civil y desarrollo del Programa de certificación de inspectores.

La enseñanza del material de los talleres siempre está a cargo de instructores certificados de la OACI y con el auspicio de la OACI, ya sea en un ASTC o como parte de un plan de asistencia.

“Además de los programas de estudio básicos que caracterizan a estos cursos que se dan en todo el mundo, la ISD adapta también la asistencia a las necesidades de un Estado o una región en particular”, resaltó Conny Ludorf, Especialista en instrucción. “Los materiales del curso y la asistencia “a medida” que complementa su enseñanza son los dos pilares de nuestro enfoque de base, que apoyan el objetivo de la OACI de prestar una asistencia práctica y coordinada a sus Estados miembros en los aspectos relacionados con la seguridad de la aviación”.

Curso de administración profesional en seguridad de la aviación (PMC)

Además de los ASTPs y los talleres de ISD-Seguridad de la aviación, el PMC es un programa orientado a los ejecutivos de nivel medio y superior reconocido como el más

avanzado hasta ahora. Es también el primer curso de esta clase que tiene una designación oficial (AVSEC PM).

El objetivo del programa PMC es brindar a los administradores de seguridad de la aviación conocimientos actualizados y una comprensión más acabada de la aplicación de los SARPs del Anexo 17, manteniendo al mismo tiempo una filosofía creativa y pedagógica. También se destaca el uso del Manual de seguridad para la protección de la aviación contra los actos de interferencia ilícita (Doc 8973, de distribución limitada).

“Los habilidades y conocimientos que se transmiten en el PMC se han vuelto obligatorias en el entorno actual de la aviación”, destacó Tiedge. “A los administradores de la seguridad de la aviación les toca cada vez más ocuparse de tareas diversas y complejas y hacer uso de su capacidad de comunicación y gestión para afrontar mejor las amenazas nuevas y emergentes contra la aviación civil”.

La metodología de instrucción del PMC combina la enseñanza en el aula y a distancia mediante un sistema de gestión en la web. Este enfoque holístico no sólo lo distingue de otros cursos similares, sino que genera un entorno de aprendizaje flexible y estimulante, que se anticipa a los imprevistos inherentes al ritmo febril del trabajo del personal de administración de seguridad de la aviación.

Como incentivo especial y herramienta para los graduados, quienes completan con éxito el programa PMC tienen acceso permanente a una exclusiva red electrónica que reúne a los expertos en seguridad de la aviación que ya han hecho el curso.

“Esa comunidad facilita el intercambio de información y optimiza la difusión de conocimientos pertinentes a los requisitos, mejores prácticas y estrategias de capacitación en seguridad de la aviación” añadió Ludorf. “Este es un beneficio muy práctico en lo cotidiano, pero además, en el más largo plazo, promueve una mejor cooperación intrarregional e internacional entre los graduados. Esto es importante para el marco mundial de seguridad de la aviación que la OACI procura fortalecer constantemente”. ■



INTERNATIONAL
AIRPORT
PROFESSIONAL



Global ACI-ICAO Airport
Management Professional
Accreditation Programme (AMPAP)

"The AMPAP experience has been among the most fulfilling and educational in my aviation career. I especially value the interaction and exchange of ideas with the high-caliber instructors and airport professionals from all parts of the world and all areas of airport management. I highly recommend AMPAP to both entry-level and seasoned airport professionals."

I chose **AMPAP**

Robert R. Wigington, IAP
Executive Vice President &
Chief Operating Officer
Metropolitan Nashville Airport Authority

Premier Sponsor

SITA

Media Partner



Information

www.iap.aero

AMPAP Administrator



RADIOCOM, INC.

AMHS en las Américas: los comienzos

En 2004, el AMHS aún estaba en sus comienzos, con poca aceptación mundial y aún menos implementación. Pero fue en ese momento que la Fuerza Aérea Argentina, entonces a cargo de la Administración de Aviación Civil, decidió que era necesario un cambio.

Ese cambio implicaba la transición de los sistemas de comunicación de datos de la Argentina de la red de telecomunicaciones fijas aeronáuticas (AFTN) a la nueva tecnología del sistema de tratamiento de mensajes de los servicios de tránsito aéreo (ATS), también conocido como sistema automático de tratamiento de mensajes. La Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) recomendó y apoyó plenamente esa transición al nuevo AMHS.

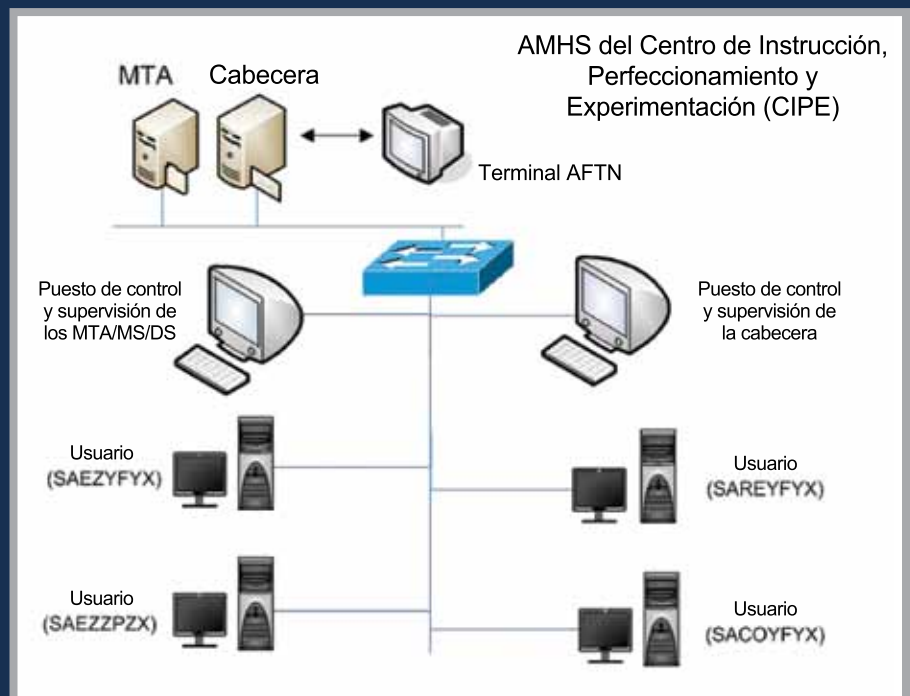
La Fuerza Aérea Argentina contrató a la OACI para preparar las especificaciones técnicas de los requisitos e hizo un llamado a licitación internacional para la compra del sistema. Como se trataba del primer sistema en el continente, sin otra referencia clara de instalaciones exitosas cercanas, el Estado argentino quiso que el proceso fuera exhaustivo y pidió a la OACI que incluyera el requisito de que todos los que presentaran ofertas realizaran pruebas operacionales, es decir que todas las empresas competidoras debían armar los sistemas y mostrarlos en funcionamiento en la Argentina para que fueran evaluados localmente.

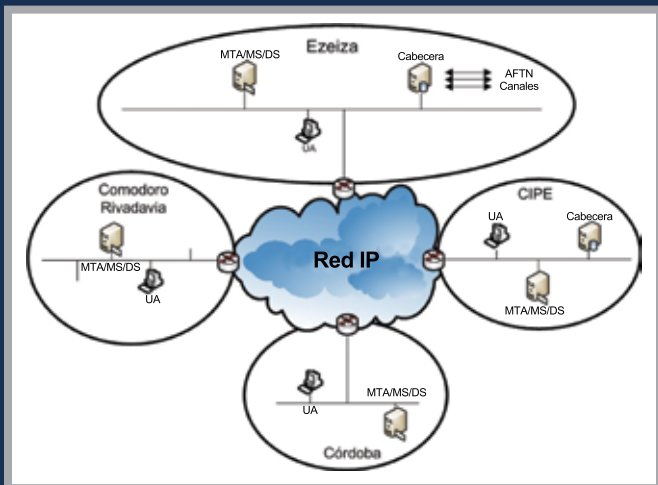
Esa prueba era crucial para la decisión final, por lo que era importante que cada proveedor confirmara que su sistema de trabajo se había integrado al entorno operacional de la AFTN tanto a escala nacional como internacional. Las pruebas se realizaron durante una semana, en la que a cada fabricante se le había asignado un día para instalar sus equipos y demostrar el sistema en funcionamiento. Las pruebas se realizaron en un entorno de trabajo real, Ezeiza, con el sistema conectado a la red AFTN; las operaciones quedaban bajo el control de la Fuerza Aérea Argentina. El requisito de la prueba

era que el sistema transmitiera y recibiera mensajes con éxito.

Se presentaron tres compañías a esa licitación, incluida Radiocom. Las tres pasaron con éxito las pruebas, pero la OACI adjudicó el contrato del AMHS de la Argentina a Radiocom, Inc. por ser la que cumplía más cabalmente con los SARPS de la OACI y la documentación pertinente (entonces, el Doc 9705).

El contrato para la Argentina era muy importante, además, porque incluía la provisión y puesta en marcha de la mayor parte de la red de ATN para el





funcionamiento del sistema AMHS. También era notable la magnitud del sistema: 87 aeropuertos en todo el país, que requerían la instalación de al menos 188 terminales.

Era preciso comenzar la puesta en marcha ciudad por ciudad, en paralelo a la AFTN existente. Ese proceso se aceleró en gran medida cuando, poco tiempo después de la firma de la prueba final de aceptación del sistema (FSAT), el antiguo sistema de la AFTN sufrió una falla irreparable y hubo que cargar todas las operaciones de transferencia de mensajes de la red al flamante AMHS Servicio Extendido en condiciones de emergencia. No sólo fue un éxito sino que hizo posible que la transición se llevara a cabo sin tener, o poder, recurrir a la tecnología más antigua como sistema de reserva. Tanto el sistema como el factor humano respondieron ante la presión y, gracias a ambos, se evitó lo que pudo haber sido una crisis aeronáutica.

Esa fiabilidad se espera de los sistemas AMHS en todo el mundo y es clave para su funcionamiento exitoso. Después de todo, representa un cambio fundamental a un método de trabajo establecido y probado basado en una tecnología de otro siglo, las redes AFTN, que siguen en uso en muchas regiones del mundo.

No se trata sólo de una cuestión financiera. La resistencia al cambio está mucho más enraizada en el método de funcionamiento en un entorno ya muy exigente. Los operadores están acostumbrados a un modo de trabajo y se resisten al cambio, aun cuando la nueva tecnología sea mejor y más adaptada al desarrollo que está experimentando el mundo de la aviación en general.

En 2007, el Gobierno de la Argentina decidió mejorar el sistema e instalar al mismo tiempo un centro de instrucción en el AMHS de Servicio Extendido plenamente funcional. La instalación de un Banco de datos de equipos, sistemas y

servicios, para monitorear y registrar el funcionamiento de los equipos aeronáuticos de todo el país, permitió llevar un registro de todos los datos pertinentes a cada unidad lo que hace posible un plan de mantenimiento eficiente.

El centro de instrucción especializado en el AMHS de Servicio Extendido se instaló en el Centro de Instrucción, Perfeccionamiento y Experimentación (CIPE) de Ezeiza. Y más importante aún, el AMHS del CIPE, instalado a corta distancia del aeropuerto, funciona como sistema de respaldo del sistema principal, por lo que brinda un sólido apoyo en caso de fallas en el funcionamiento.

La instalación de Ezeiza demostró ser sumamente fiable. No obstante, el usuario final buscaba mayor autonomía regional y un modo de minimizar el peligro, eliminando cualquier "punto de falla" probable. Para ello, el Estado argentino decidió invertir en la expansión del sistema. Esto último se logró incorporando dos Centros de Transferencia de Mensajes (MTA) en dos regiones claves del país, coincidentes con las regiones de información de vuelo (FIR) de Córdoba y Comodoro Rivadavia.

La OACI adjudicó los contratos a Radiocom, que con el apoyo de Skysoft Servicios S.A., el agente de Radiocom para la instalación y mantenimiento de los sistemas en todo el mundo, cumplió con todos los requisitos del contrato. Se trabajó en ambos centros durante 2008, en la que fue la primera conexión P1 entre MTAs de las Américas, un acontecimiento de gran importancia.

Además, siguiendo las recomendaciones de la OACI, el Estado argentino tiene planes para actualizar el formulario de plan de vuelo para adaptarlo a las especificaciones de la Enmienda 1 de los PANS-ATM, Decimoquinta Edición (PANS-ATM, Doc 4444), acorde con el cronograma requerido, que establece como fecha límite para su puesta en práctica el 15 de noviembre de 2012.

En general, el plan de transición de la AFTN al AMHS se ha llevado a cabo con éxito en la Región CAR/SAM de la OACI. Un gran número de países ya ha completado la transición, y sólo les falta seguir vinculando los MTA para contar con una red AMHS plenamente funcional, con el apoyo de la Oficina Regional SAM de la OACI.

Es justo decir que todavía estamos lejos de contar con una red de AMHS mundial completa, pero con pioneros como el Estado argentino a la vanguardia de esta transición y con los resultados exitosos conseguidos hasta ahora, sólo es cuestión de tiempo para que se haga realidad la idea de que el mundo entero se comunique vía AMHS.

Radiocom y Skysoft Servicios agradecen al Estado argentino la confianza depositada en los productos AMHS de Radiocom y los servicios de mantenimiento de Skysoft Servicios. ■



Streamline Your System

Esri® can help you do that. We have the tools to create, change, and bring data and charts into your AIS environment. With Esri Technology, you can achieve the data integration needed to provide web services and database-driven products to your valued customers.

Learn more at esri.com/icao



AMHS

EXTENDED SERVICE

by **RADIOCOM**

The Best Choice



New Flight Plan Form
Now Available

ICAO
9705/9880
Compliant

The Best Solution for Low Bandwidth Links



<ComGate> AFTN/AMHS Gateway



DBESS Equipments, Systems & Services Data Bank



DBAIS AIS Data Bank



AeroBilling Airport Services Billing



T AMHS User Agent



Software developed under ISO 9001:2008 Certification
by SKYSOFT ARGENTINA S.A.



RADIOCOM, INC.

radiocominc@radiocominc.com

www.radiocominc.com