Asociación Profesional Argentina de Despachantes de Aeronaves

Pagina Web: apada.org.ar
Email: apada.org@gmail.com

ASOCIACION PROFESIONAL ARGENTINA DE DESPACHANTES DE AERONAVES

Fundada el 10 Enero de 1992

DIRECTORES PARA LA REPUBLICA ARGENTINA Y SUDAMERICA DE I.F.A.L.DA.
International Federation of Airline Dispatchers Associations

CO-FUNDADORES DE R.I.D.I.T.A.
Red Iberoamericana de Investigación en Transporte Aéreo

BOLETIN INFORMATIVO
ABRIL - MAYO - JUNIO 2025

Este Boletín es una publicación exclusiva de A.P.A.D.A, que se distribuye mensualmente eVía e-mail en forma gratuita, entre sus asociados.

REPÚBLICA ARGENTINA: AIC B 008/2025 - Información Complementaria-Servicio de Salvamento y Extinción de Incendios (SSEI).- Pag. 1/3

O.A.C.I. - ANEXO 17 - Seguridad - Protección de la Aviación Civil Internacional contra Actos de Interferencia Ilícita - Pag. 3/5

ANÉCDOTAS OPERATIVAS" - Entrega 20: DAE Antonio "Nino" Roque De Antoni - Pag. 5/6

Aclaración: La información/circulares de las AIC A y B que se publican de la REPÚBLICA ARGENTINA, son las que consideramos más importantes, para nuestra función o conocimiento general. Por ese motivo, algunos números se omiten.-

---

REPÚBLICA ARGENTINA

AIC B 008/ 2025 (14 de Marzo de 2025)

INFORMACIÓN COMPLEMENTARIA: ACLARACIÓN DEL CAPÍTULO 2 – NIVEL DE PROTECCIÓN, APÉNDICE 4 – SERVICIO DE SALVAMENTO Y EXTINCIÓN DE INCENDIOS (SSEI) DE LA RAAC PARTE 153 – OPERACIÓN DE AERÓDROMOS

I. PROPÓSITO La presente circular de información aeronáutica tiene por finalidad aclarar/ complementar lo normado en el Capítulo 2 – Nivel de protección, Apéndice 4 – Servicio de salvamento y extinción de incendios (SSEI) de las RAAC PARTE 153 – Operación de Aeródromos para determinar el nivel de protección e informar posibles variaciones en la categoría de extinción de incendio y está dirigida a los explotadores de aeródromos, prestadores de servicios de salvamento y extinción de incendios y dependencias de la AAC con incumbencia.

II. PROCEDIMIENTO En relación al inciso (a) del Capítulo 2 del Apéndice 4 de la RAAC Parte 153 – Operación de Aeródromos que dice: "…La AAC a través de la dependencia que se determine dentro de su estructura, determinará el nivel de protección del aeródromo el cual debe ser publicado en el AIP…", se aclara:

a) La dependencia que determina el nivel de protección de incendio de un aeródromo es la Dirección de Fiscalización de Servicios Aeroportuarios (DFSA) dependiente de la Dirección General de Infraestructura y Servicios Aeroportuarios (DGIYSA).

b) Dicho nivel surge de la evaluación/análisis de los medios y personal disponible de acuerdo a la normativa vigente que se hayan presentado acorde a proyecto o de la información recibida respecto a modificaciones en servicios de extinción de incendios que ya se encuentren operando en un aeródromo.

c) Una vez determinado el nivel de protección, la DFSA, se generará una nota por sistema de Gestión Documental Electrónica (GDE) a la Dirección Nacional de Inspecciones de Navegación Aérea (DNINA) para su correspondiente publicación en la AIP, SUP AIP, AIC o MADHEL, según corresponda.

d) La DFSA mantendrá un registro documental del nivel de protección determinado para cada Aeródromo.

En relación al inciso (b) del Capítulo 2 del Apéndice 4 de la RAAC Parte 153 – Operación de Aeródromos que dice: "…El prestador de SSEI debe proveer un nivel de protección del aeródromo, el cual debe ser compatible con lo publicado en el AIP…", se aclara:

a) El Jefe de Aeródromo/Aeropuerto deberá acercarse al Servicio Contra Incendio, conforme a las acciones asignadas por RAAC 65, para constatar lo informado, podrá realizar la consulta respectiva con la DFSA y de corresponder efectuará una propuesta de publicación NOTAM de la categoría de extinción de incendio a implementar y la comunicará a la oficina ARO/AIS de jurisdicción.

b) Para el caso que las diferencias respecto al nivel publicado se constituyan en carácter permanente el Jefe de Aeródromo/Aeropuerto deberá girar la correspondiente nota oficial por sistema de Gestión Documental Electrónica (GDE) a la Dirección Regional de jurisdicción y esta a su vez a la DFSA para evaluación, adopción de medidas complementarias y en caso de corresponder, enmienda del nivel de protección publicado en AIP, SUP AIP, AIC o MADHEL.

Nota –. Dado que la variación del nivel de protección publicado en un aeródromo

determina la factibilidad operativa de las aeronaves que operan en dicho aeródromo/aeropuerto, se torna necesario que los prestadores del servicio de extinción de incendios y las dependencias involucradas den pronta intervención y trámite e información a los Jefes de Aeródromo/Aeropuerto ante una novedad que afecte la categoría.

Cancela: AIC B 08 / 2022

O.A.C.I. – Organización De Aviación Civil Internacional

ANEXO 17 – Seguridad - Protección de la Aviación Civil Internacional contra Actos de Interferencia Ilícita

El drástico aumento de la violencia criminal que afectó negativamente a la seguridad de la aviación civil durante el decenio de 1960 motivó un período de sesiones extraordinario de la Asamblea de la OACI, en junio de 1970. Una de sus resoluciones pedía disposiciones en los Anexos existentes o en los nuevos al Convenio de Chicago, para tratar concretamente el problema de la interferencia ilícita, en particular el apoderamiento ilícito de aeronaves. Basándose en la labor de la Comisión de Aeronavegación, el Comité de Transporte aéreo, y el Comité sobre Interferencia ilícita, el 22 de marzo de 1974 el Consejo adoptó normas y métodos recomendados sobre seguridad y se las designó como Anexo 17 — Seguridad.

Este Anexo establece las bases del programa O.A.C.I. de seguridad de la aviación civil y tiene por objeto salvaguardar la aviación civil y sus instalaciones y servicios contra los actos de interferencia ilícita. Las medidas adoptadas por la O.A.C.I. para evitar y suprimir todos los actos de interferencia ilícita contra la aviación civil en el mundo tienen una importancia crucial para el futuro de la aviación civil y toda la comunidad internacional.

El Anexo 17 se ocupa esencialmente de aspectos administrativos y de coordinación, así como de las medidas técnicas para proteger la seguridad del transporte aéreo internacional y en él se requiere las que cada Estado contratante establezca su propio programa de seguridad de la aviación civil, incorporando las medidas de seguridad suplementarias que puedan proponer otros órganos competentes.

Otro de los objetivos del Anexo 17 es coordinar las actividades de quienes participan en los programas de seguridad. Se reconoce que los explotadores de líneas aéreas tienen la responsabilidad primordial de proteger a sus pasajeros, bienes e ingresos, y, por esto, los Estados deben cerciorarse de que los transportistas preparan y ponen en ejecución programas complementarios y eficaces de seguridad que sean compatibles con aquellos de los aeropuertos desde los cuales explotan sus servicios.

Algunas de las especificaciones del Anexo 17 y de otros Anexos reconocen que no es posible lograr la seguridad absoluta. Sin embargo, los Estados deben cerciorarse de que la seguridad de los pasajeros, tripulación, personal de tierra, y el público en general constituye la consideración primordial de las medidas de salvaguardia que inicien. Se insta a los Estados a adoptar medidas para la protección de los pasajeros y la tripulación de las aeronaves ilícitamente desviadas de ruta, hasta que sea posible proseguir el viaje.

El Anexo se mantiene en revisión constante para asegurar que las especificaciones sean vigentes y efectivas. Como en este documento se establecen las normas mínimas de seguridad de la aviación a escala mundial, se somete a un examen a fondo antes de introducir cambios, adiciones o supresiones. Desde su publicación, el Anexo 17 se ha enmendado 10 veces en respuesta a las necesidades de los Estados y es objeto del examen permanente del Grupo de expertos sobre seguridad de la aviación (AVSECP). Este grupo de expertos designado por el Consejo incluye representantes de Alemania, Argentina, Australia, Bélgica, Brasil, Canadá, España, Estados Unidos, Etiopía, Federación de Rusia, Francia, Grecia, India, Italia, Japón, Jordania, México, Nigeria, Reino Unido, Senegal y Suiza, así como organizaciones internacionales como el Consejo Internacional de Aeropuertos (ACI), la Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA), la Federación Internacional de Asociaciones de Pilotos de Línea Aérea(IFALPA) y la Organización Internacional de Policía Criminal (OIPC-INTERPOL).

Antes de 1985, se consideraba que la amenaza más importante para la aviación civil era el secuestro. En consecuencia, las normas y métodos recomendados tendían a centrarse más en el secuestro que en el sabotaje, el ataque en vuelo o el ataque a las instalaciones. Con la modificación de la tecnología existente y la aplicación de especificaciones y procedimientos convenidos, la comunidad aeronáutica mundial estableció un sistema de inspección relativamente razonable para los pasajeros y su equipaje de mano.

Después del ciclo de tres años de enmienda de los Anexos, en 1988 se agregaron cambios que incluían especificaciones para ayudar más en la lucha contra el sabotaje.

Algunos de los cambios de la Enmienda 7 del Anexo 17, adoptada en junio de 1989, aclaraban más las normas relativas al cotejo del equipaje con los pasajeros, los controles respecto de los objetos abandonados a bordo de las aeronaves por los pasajeros que desembarcan, los controles de seguridad para los servicios comerciales de mensajería y controles de la carga y correo en determinadas situaciones.

La última Enmienda 10, del Anexo 17 fue adoptada por el Consejo de la O.A.C.I. el 7 de diciembre de 2001 con el propósito de abordar los desafíos para la aviación civil que plantean los acontecimientos del 11 de septiembre de 2001. Esta enmienda se aplicó el 1 de julio de 2002 e incluye diversas definiciones y nuevas disposiciones sobre la aplicación del Anexo en las operaciones del interior; la cooperación internacional con respecto a la información sobre amenazas; el control de calidad a escala nacional; el control del acceso; las medidas relativas a pasajeros y su equipaje de mano y facturado; el personal de seguridad en vuelo y la protección del puesto de pilotaje; los arreglos de compartición de código y de colaboración; los factores humanos; y la gestión de la respuesta en caso de interferencia ilícita.

El adjunto al Anexo 17 proporciona a los funcionarios estatales encargados de la ejecución de los programas nacionales una cita textual de todas las especificaciones pertinentes de otros Anexos, así como los procedimientos conexos que aparecen en los documentos denominados PANS (Procedimientos para los servicios de navegación aérea — Reglamento del aire y servicios de tránsito aéreo, y Procedimientos para los servicios de navegación aérea— Operación de aeronaves). Estos textos facilitan a los funcionarios, en un solo documento, un resumen de todas las normas, métodos recomendados y procedimientos relativos a seguridad.

Las especificaciones sobre seguridad de la aviación del Anexo 17 y otros Anexos se amplían con un texto de orientación detallado que figura en el Manual de seguridad para la protección de la aviación civil contra los actos de interferencia ilícita que se publicó por primera vez en 1971. Este documento de distribución limitada ofrece detalles sobre la forma en que los Estados

pueden cumplir con las diversas normas y métodos recomendados del Anexo 17. A partir de entonces, el Manual se ha ampliado para ayudar a los Estados a promover la seguridad operacional y la seguridad de la aviación civil mediante el desarrollo de un marco jurídico, métodos, procedimientos y textos, recursos técnicos y humanos para evitar y, de ser necesario, responder a los actos de interferencia ilícita.

La existencia de estos documentos destaca la vigilancia intensa que mantienen los Estados contratantes de la O.A.C.I. para preservar la seguridad de la aviación civil internacional de una amenaza que no es operacional, en el sentido técnico de la palabra, en carácter ni origen.

Aunque en los arreglos multilaterales la O.A.C.I. se ocupe fundamentalmente de establecer un marco internacional, se ha hecho todo lo posible por alentar a los Estados a ayudarse a nivel bilateral. El Anexo 17 exhorta a los Estados a contar con una cláusula de seguridad en sus acuerdos de transporte aéreo, de la cual se les ha facilitado un modelo.

Desde fines de 2002, en el marco del Programa universal O.A.C.I. de auditoría de la seguridad de la aviación, se está auditando la aplicación de las disposiciones del Anexo 17 por los Estados contratantes. Además de ayudar a los Estados a mejorar sus sistemas de seguridad de la aviación detectando las deficiencias y proporcionando recomendaciones adecuadas, se prevé que las auditorías suministrarán información valiosa con respecto a las disposiciones del Anexo 17.

La O.A.C.I. y su Consejo continúan abordando el tema de la seguridad de la aviación con carácter de alta prioridad. No obstante, los actos de interferencia ilícita siguen siendo una amenaza grave para la seguridad y la regularidad de la aviación civil. La Organización ha preparado, y sigue actualizando, reglas jurídicas y técnicas y procedimientos para evitar y suprimir los actos de interferencia ilícita. El Anexo 17 es el documento principal que ofrece orientación sobre el establecimiento de medidas de seguridad, de modo que su aplicación uniforme y coherente es fundamental para que la red de seguridad tenga éxito. (fin)

SECCIÓN: "ANÉCDOTAS OPERATIVAS"
Entrega Nº 20 – ANTONIO "NINO" ROQUE DE ANTONI

Invitamos a TODOS nuestros asociados a compartir las suyas, las que iremos publicando al recibirlas.-

"Solo Tres Empanadas"

Cuantas anécdotas que uno podría contar, durante la época en la que ejercíamos nuestra profesión, cuantas. En lo personal creo que la más constante y con más humor, fue que en aquellos tiempos en que Iberia se hizo cargo de Aerolíneas Argentinas, muchas cosas cambiaron, una de ellas fue el gerenciamiento de las escalas entre Aerolíneas Argentinas y Austral. Prácticamente en las escalas del Noroeste, los Despachantes estaban a cargo de los vuelos de Austral, en las bases de Salta, Jujuy, Santiago, La Rioja, Catamarca y por supuesto la mía, Tucumán, por lo que también se unificaron las frecuencias operacionales.- En Aerolíneas, siempre se utilizaba en VHF el 131.1 y si no mal recuerdo, en Austral se utilizaba en VHF 131.95. He aquí donde, como dije al principio, relataré brevemente la anécdota más significativa que recuerdo, por lo humorístico del caso.

Al tener ambas frecuencias operativas, podíamos escuchar a las tripulaciones de los vuelos en esas escalas.-
Como sabrán, Tucumán se caracterizo por ser la provincia donde se producen las mejores empanadas del país (Es Ciertooo!!) y Salta es la que compite en este producto. Por habitualidad, casi como norma, al pasar los vuelos por Tucumán hacia la vecina provincia, la tripulación solía contactarse por frecuencia interna, solicitando docenas de ellas.-
Era en esas ocasiones que "interfería" en la frecuencia, y les comentaba... *ustedes piden empanadas salteñas?* ……Noooooo por favor….esas no son empanadas….son guisos envueltos en masa…. y allí las cargadas iban y venían, por parte de los pilotos y vía telefónica con el operativo de turno de Salta, que nos comunicábamos y era una situación muy divertida.-
Y les explico porque decimos los tucus, que las empanadas salteñas son guiso envuelto en masa ???, simplemente porque contienen papa, y entonces solo falta que les agreguen zapallo y arvejas..ja ja ja.-

Que tiempos inolvidables, de grandes profesionales que amábamos el despacho y nuestro trabajo.- Habrá muchas otras anécdotas que contar. Ya recordare alguna otra y les contare.-
Un abrazo fuerte para todos.- Nino

Despachante Operativo Jubilado, retirándose de la actividad profesional, como operativo de Aerolíneas Argentinas, en la base del Aeropuerto Internacional Teniente Benjamín Matienzo de la Provincia de Tucumán, y hacedor e impulsor del apadrinamiento a la Escuela Nº 218 de Chaquivil, el 22 de Septiembre del 2004, y dentro de la C.D., como Representante de la Zona Noroeste.-