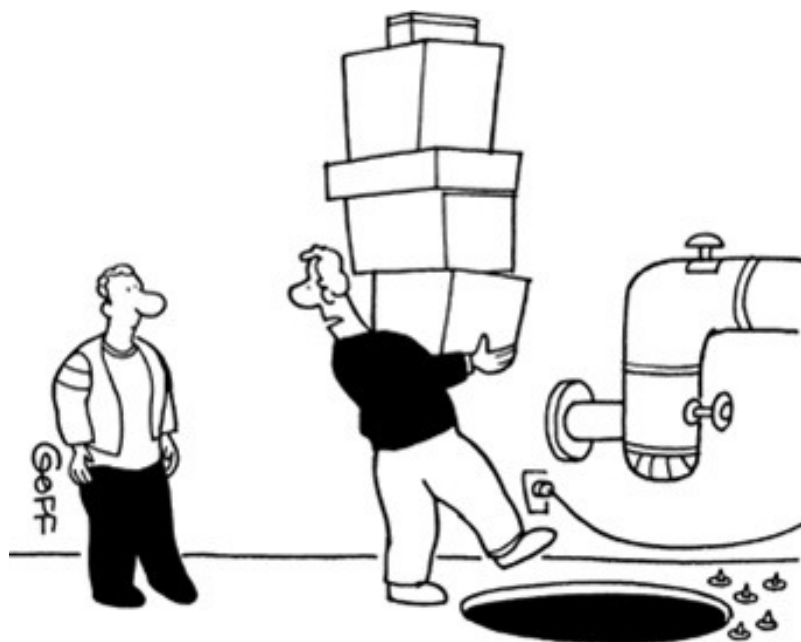




Percepción del riesgo: ¿cuándo las alarmas comienzan a sonar?

En esta oportunidad acercamos un artículo publicado por el Aeropuerto de Zurich en su newsletter de Seguridad Operacional, de donde se puede extraer que varios criterios y preocupaciones en la materia (tales como la evaluación de riesgos), suelen ser generalmente compartidos a nivel global por todas las comunidades aeroportuarias.



"No se preocupe: vengo haciendo esto así por años!"

La percepción del riesgo de la gente es subjetiva. La mayoría de la gente no se basará en los consejos de los expertos al determinar los riesgos inherentes en una situación o curso de acción en particular. Tenderán en cambio a simplificar el tema, centrándose solamente en el daño que se podría causar si un peligro que ellos han percibido da lugar de hecho a un accidente.

Los expertos, por el contrario, también miran la probabilidad de que el peligro pueda resultar en el accidente referido. La mayoría de la gente considera a las "probabilidades" como un concepto demasiado abstracto, y por ende difícil de apreciar o entender.

Esta sistemática evaluación fallida del riesgo puede ser visto en una comparación con las amenazas fatales más grandes para la salud, según lo percibido por los expertos y los hombre (y mujeres) en la calle. Según los expertos, éstos incluyen fumar, consumir bebidas espirituosas y carencia de un ejercicio regular adecuado. El individuo común, por el contrario, tiende a nombrar el asbesto, la basura tóxica y la medicación fuerte entre tales máximas amenazas para la vida. Como general regla, es probable que cuanto mas común sea el fenómeno menos atención será dada en términos de la evaluación de riesgos, mientras que los acontecimientos inusuales y dramáticos tenderán a ser sobrepesados y sobreconsiderados muy por encima de lo que ellos merecen objetivamente.

Esta percepción subjetiva de riesgos también depende de la controlabilidad del peligro en cuestión, la familiaridad con el, y el daño potencial que puede causar. Otra vez, como regla general:

- los riesgos cotidianos familiares a los cuales la gente voluntariamente se expone a si misma **se subestiman**,
- los riesgos excepcionales desconocidos a los cuales la gente se expone involuntariamente tienden a **sobrestimarse**.

Como concluyó Jürgen Margraf de la Universidad de Basilea en un estudio asociado, esto significa que más gente tiene miedo de estar caminando sobre una cuerda floja que por la conducción de vehículos, por estar fumando o por comer demasiado, aunque las estadísticas de las causas de muertes indican una historia totalmente opuesta.

Nuestra tendencia a subestimar los “riesgos cotidianos”

El aeropuerto de Zurich es un lugar muy concurrido. Particularmente durante los ciclos de llegadas y salidas de pico una gran cantidad de vuelos tienen que ser atendidos en un breve periodo de tiempo. Los flujos y procesos de trabajo especificados claramente y una aproximación rutinaria que se ha desarrollado y refinado con los años de experiencia profesional pueden hacer mucho más fácil de realizar todas las tareas requeridas dentro del limitado tiempo disponible.

Este acercamiento “rutinario” tiende a ser favorecido en tiempos de altos volúmenes de trabajo y/o presión de trabajo importante (y también si la gente se fatiga) porque no requiere tanta consciencia y atención, y hace así menos demandas de las capacidades mentales de la gente. No obstante y al mismo tiempo, las tareas rutinarias traen sus propios peligros y riesgos. Precisamente porque pensamos que estamos familiarizados con todos los pormenores de las tareas referidas, y sentimos que –por la experiencia y la familiaridad- podremos dirigir bien cualquier dificultad que pueda presentarse, podemos perdernos o no hacer caso a las muestras tempranas de un posible peligro. Sin muestras de peligros a la vista, nuestra atención tenderá a disminuir también, y no nos incomodaremos por tomar las previsiones necesarias para ocuparnos de cualquier peligro que pueda aparecer. Nosotros pensamos que el trabajo que hacemos cada día no puede ser potencialmente peligroso, justamente porque éstas son tareas familiares cotidianas que realizamos voluntariamente. Pero esta subestimación sistemática de los peligros familiares realmente aumenta el riesgo de que un accidente pueda ocurrir.

Los peligros y los riesgos cotidianos en el Aeropuerto de Zurich

El ambiente de trabajo del aeropuerto de Zurich es el hogar de una amplia gama de peligros y riesgos. La falta de atención es una de las causas más comunes de accidentes y de incidentes en el aeropuerto. Las muestras de los peligros no se notan –especialmente en tiempos de carga de trabajo pesada o de plazos apretados- y también se puede incurrir en atajos en los procesos generales de trabajos.

La gente o vehículos en el “punto oculto” de visión de retroceso de un conductor es una típica situación de peligro. Es un riesgo bien conocido que está siempre presente en las operaciones cotidianas; pero es precisamente porque es tan común que puede ser tan subestimado, o incluso no apreciado en absoluto. Y ahí es cuando los accidentes pueden ocurrir.

Un punto más sobre esto es que siempre que nos encontramos en tareas rutinarias, nosotros tenemos una mayor tendencia a buscar información que confirmará solamente nuestras ideas preconcebidas. Si las actividades que estamos realizando son familiares, y si las hemos realizado constantemente con éxito antes, a menudo no hacemos un uso completo de toda la información circunstancial que está realmente disponible a nosotros. Esto significa que hay una probabilidad mayor de que nosotros todavía realizaremos las tareas referidas de la manera habitual, incluso si las circunstancias cambian. ¡No caiga en esta trampa! Si usted va a retroceder con su vehículo, no asuma que no habrá nadie y nada detrás de él solo porque “nunca lo hay”. ¡Hoy podría sea justo ese día en que alguien se está colocando en su punto oculto!

Consejos de la Oficina de Seguridad Operacional

- Haga un esfuerzo consciente para notar y reconocer cualquier indicio de peligros.
- No subestime a su trabajo cotidiano familiar: hágalo también con tanto cuidado y concentración como pueda.
- Divulgue cualquier cosa que note que puede sea relevante o importante en términos de seguridad a la Oficina de Seguridad Operacional usando el Reporte de Eventos que está disponible, para asegurarse de que sus colegas también puedan estar alertados de los peligros que ha visto.

Información adicional

Sabía Usted que...

... subestimar riesgos puede ser peligroso para la

Un breve glosario

Peligro: Un peligro es una situación, una condición o un proceso que puede llevar a un accidente.

Riesgo: El riesgo es el producto de la probabilidad de que un peligro lleve a un accidente y el grado del daño que tal accidente puede causar.

Percepción del riesgo: La percepción del riesgo es la manera en que se considera a un riesgo, sentido y determinado por las personas implicadas. La percepción del riesgo puede ser subjetiva u objetiva.

Tareas rutinarias: Las tareas rutinarias son actividades que son realizadas por la gente en gran parte automáticamente, con intento ocasional de consciencia. Los ejemplos incluyen subir escaleras, conducir un coche, o acciones manuales que se realizan repetidamente.

Punto oculto: Un punto oculto es un área detrás de un vehículo que el conductor no puede ver ni en su espejo retrovisor ni en los laterales. El conductor tendrá que mirar detrás sobre su hombro para ver si hay personas u objetos en esta área.

- Gigerenzer, G. (2004). "Riesgos pavorosos, el 11 de septiembre, y accidentes de tráfico fatales". Max Planck Institute, Berlín
- Häusler, R. (2011). "Nicht veröffentlichte Unterlagen zum Thema Fehler Und Regelverstöße". ZHAW, Winterthur
- Margraf, J. (2008). "Psychologie Der Risikowahrnehmung". Universidad de Basilea
- Musahl, H. - P. (2005). Psychologie Der Gefahrenperzeption". Universidad médica de Viena.
- Rinke, H. (sin fecha). "Gehen - eine komplexe und unfallträchtige Tätigkeit". German Sport University Cologne.
- wdr (2010). "Die grosse Gefahr, Risiken su zu überschätzen".z

vida también? Esto fue demostrado en un estudio conducido por el psicólogo basado en Berlín Gerd Gigerenzer con posterioridad a los atentados terroristas del 11 de septiembre de 2001. Porque se tenía el miedo después del 9/11 de que más vuelos fueran secuestrados, muchos americanos optaron por no volar durante algún tiempo y usaron sus coches para transportarse. El estudio sugiere que el número de muertes viales de aquellos que evitaron accidentes aéreos durante los siguientes 3 meses supero al de las víctimas de los vuelos en cuestión.

*) Basado en información incluida en el "ZRH Safety Newsletter" #6 del Aeropuerto de Zurich, disponible en www.zurich-airport.com

Simulacros de emergencias realizados exitosamente

En noviembre se continuaron con las prácticas de los Planes de Emergencia en distintos Aeropuertos del SNA.

Con el liderazgo de la Administración Nacional de Aviación Civil (ANAC) se continúan ejecutando periódicamente los simulacros de los Planes de Emergencia del Sistema Nacional de Aeropuertos.

Durante noviembre se llevó a cabo un ejercicio diurno de simulacro de accidente de una aeronave con pasajeros provenientes del exterior que puso a prueba al Plan de Emergencia del Aeropuerto Internacional de Ezeiza "Ministro Pistarini". El ejercicio, que cumple con la normativa vigente, se realizó de acuerdo a los estándares internacionales y atendió a las distintas consideraciones previstas dentro de los tiempos esperados sin afectar las operaciones del aeropuerto.



Con representantes de todos los organismos involucrados, se ensayo la respuesta del Plan de Emergencias Aeronáuticas, que esta estructurado y actualizado de acuerdo con las normas y recomendaciones de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), para hacer frente a emergencias derivadas da las operaciones de aeronaves.

Este Plan de Emergencias, contempla un conjunto de procedimientos coordinados para responder a una situación de emergencia con un número múltiple de víctimas que tenga lugar en el aeropuerto o en sus proximidades, tendiente a minimizar los efectos y consecuencias de la misma.

La simulación del accidente se realizó en la cabecera 05 de la pista 05-23 (pista en desuso) del aeropuerto. El ejercicio consistió en la supuesta colisión de un avión Boeing 737-800 y contó con más de 500 actores involucrados.

Entre otros, participaron del simulacro integrantes de Aeropuertos Argentina 2000, de la ANAC, de la Policía de Seguridad Aeroportuaria (PSA Unidad Operacional Ezeiza), de la Sanidad del aeropuerto (con 4 ambulancias, 1 de ANAC y 3 del SEAE), de los bomberos del aeropuerto (SSEI, Superintendencia Federal de Bomberos), del Sistema de Emergencias del Aeropuerto de Ezeiza (SEAE), del servicio de rampa de Intercargo, del servicio de rampa Aerohandling, y socorristas aeroportuarios.

Por otra parte, la ANAC lidero también exitosamente la realización de otro ejercicio diurno de Simulacro de Accidente de Aviación de una aeronave con pasajeros en el Aeropuerto de la ciudad de Río Cuarto, en la provincia de Córdoba, activando así su Plan de Emergencia.

Con la presencia del Jefe del Aeropuerto y representantes de todos los organismos involucrados, este ejercicio consistió en la simulación de un desperfecto en el tren de aterrizaje de un avión SAAB 340 con 15.000 litros de combustible y diez personas a bordo. La maniobra simulada derivó en un eventual impacto de la aeronave con la pista, con la producción



en consecuencia de varios focos ígneos. Estos fueron sofocados en tiempo real, procediéndose al rescate de las víctimas y observándose que toda la respuesta real se adecuó a las previsiones consideradas en el citado plan de emergencias.

De acuerdo con lo previsto por OACI al respecto, este tipo de pruebas son esenciales para asegurar que ante eventuales situaciones desfavorables estén previstas las mejores respuestas posibles, estando descritas correctamente y contemplando las particularidades locales del aeropuerto, e incluso que las contribuciones de todos los colaboradores de los que se esperan acciones directas sean conocidas y comprendidas por estos.

*) Basado en información provista por la ANAC

Boeing recibe la aprobación de la FAA y EASA para el avión 747-8

Se culmina así el proceso de certificación del carguero mas moderno del mundo ()*



El pasado 19 de agosto, Boeing recibió el reconocimiento formal de los Estados Unidos y Europa en materia de seguridad operacional para su nuevo carguero B747-8. Y logra de esta manera despejar la entrega del primer avión a sus clientes en septiembre.

El fabricante informó que recibió la certificación, tanto de la Federal Aviation Administration (FAA) de Estados Unidos, como de la European Aviation Safety Agency de Europa.

Para otorgar dicha certificación, las agencias revisaron los datos de más de 1200 vuelos con más de 3400 horas de operación, desde el primer despegue sucedido el 8 de febrero de 2010.

El Boeing 747 ha volado por años como carguero pero está desarrollando nuevas versiones y más grandes de su célula original, tanto para carga como para pasajeros. La nueva versión carguera tiene 250 pies de longitud, que son 5.5 metros más que el 747-400 carguero.

En consecuencia, la entrega del primer avión al cliente (Cargolux) quedó prevista para septiembre.

*) Extraído del artículo disponible en http://articles.boston.com/2011-09-19/business/29906350_1_boeing-shares-freighter-plane

Informes RepRam

En esta sección se dan a conocer los informes recibidos, y las acciones y/o recomendaciones que fueron efectuadas en cada caso. Para mantener la **confidencialidad y el anonimato**, no se darán a conocer los datos específicos de los aeropuertos, empresas y/o personas involucradas, ni quienes confeccionaron cada informe.

Queremos aprovechar para agradecer a todos los que participan y recordarles que pueden descargar la planilla RepRam desde este Boletín y enviarla por correo electrónico.

Aproveche esta herramienta y envíe su informe de eventos en rampa, RepRam. No espere que ocurra un incidente o accidente, éstos se pueden prevenir. Si utilizamos este sistema de informes, logramos descubrir las fallas activas o latentes que pueden desencadenarlos. **Si existe una situación que a su criterio es una potencial amenaza a la seguridad operacional ("Safety") de algún aeropuerto, complete un informe RepRam y envíelo a nuestra casilla de correo: RepRam@aa2000.com.ar.**

También puede solicitar el formulario en formato Word, efectuar sugerencias, participar del correo de lectores de este Boletín, realizar consultas, y evacuar cualquier duda con respecto a la seguridad operacional de los aeropuertos administrados por nuestra Empresa.

Sea un participante directo de la seguridad operacional aeroportuaria. Su colaboración puede establecer la diferencia entre una operación normal y un accidente.

Durante el mes de agosto se registraron los eventos detallados a continuación:

Derrames:

Este tipo de inconvenientes se presentó en 35 oportunidades, con la distribución por sustancias que se indica en el siguiente cuadro:

	Sustancia				Total
	Jet A1	Otros combustibles	Aceites y lubricantes	Líquidos hidráulicos y otros fluidos	
Derrames	9	1	8	17	35
Suma de m2 afectados	1335,00	40,00	79,00	1924,00	3378,00
m2 (promedio) aprox. por evento	148	40	10	113	97

Nota Rep Ram: En todos los casos se efectuó como es habitual la contención y limpieza de los sectores afectados, remitiéndose los residuos a las empresas propietarias de los equipos generadores de los derrames para su apropiada disposición final, en conformidad con las normas ambientales vigentes. Asimismo, se labraron las correspondientes actas de constatación para los posteriores actos administrativos del caso.

F.O.D.:

1. Durante una recorrida por el lado aire de un aeropuerto internacional se encontraron varios elementos FOD en una plataforma industrial.

Nota Rep Ram: Personal aeroportuario exigió a los generadores la remoción inmediata del lugar de los elementos hallados. En el área circulan aeronaves de pequeño porte autopropulsadas.

2. En un aeropuerto internacional TWR detecto visualmente la presencia de FOD en una calle de rodaje.

Nota Rep Ram: Declarada la novedad, personal aeroportuario concurrió de inmediato al lugar señalado, retirando del mismo un objeto metálico cuya procedencia podría ser aeronáutica, entregándolo a la Autoridad Aeronáutica para su debida gestión.

3. En un aeropuerto internacional se detecto un juguete de bebés (un teléfono celular) en el rodaje principal.

Nota Rep Ram: Personal aeroportuario coordinó con TWR y retiro el elemento.

Informes varios:

4. Durante una operación nocturna con visibilidad reducida por lloviznas en un aeropuerto internacional, una persona se dirigía a pie hacia una estación meteorológica cruzando una calle de rodaje principal sin vestir elementos reflectivos. En esos momentos una aeronave de gran porte libera la pista activa y circula por la zona, por lo que la persona se retiro para aumentar la distancia con el avión.

Nota Rep Ram: El uso de vestimenta reflectiva y el apego a las normas de circulación vial y pedestres en el Lado Aire, incluyendo el uso apropiado de comunicaciones radiales, son esenciales para mantener un nivel de seguridad operacional adecuado en los aeropuertos.

5. Se constato reiteradamente las presencias de vehículos (p. e., camión de abastecimiento de combustible) y equipos (autoelevadores, dollies, GPUs y escaleras –algunas incluso con latas de aceite usadas-) mal estacionados en posiciones de estacionamiento de aeronaves de varios aeropuertos.

Nota Rep Ram: Se exigió a los responsables el inmediato retiro de los vehículos y equipos en cuestión, y se procedió a la confección de las actas administrativas de cada caso.

6. En un aeropuerto internacional un camión de catering embistió a un camión de abastecimiento de combustible.

Nota Rep Ram: El suceso provoco la rotura de una válvula de paso de combustible del camión embestido, generando un derrame de combustible de aprox. 1200 m² que fue rápidamente contenido y remediado por personal aeroportuario.

7. En otra oportunidad en un aeropuerto similar, un tractor de push-back embistió a otro camión de abastecimiento de combustible.

Nota Rep Ram: El suceso significo el impacto en la parte posterior del camión, al que se le daño una escalera de acceso a la parte superior del mismo. El tractor no registro daños.

8. Una camioneta de servicios de apoyo en tierra de una aerolínea colisiono a otra camioneta de servicios aeroportuarios mientras circulaban por una calle de servicios.

Nota Rep Ram: El accidente no provoco heridas al personal involucrado y se limito a los daños en los vehículos que participaron del hecho.

9. Un ómnibus que transportaba pasajeros no respeto las prioridades de circulación y se adelanto a otros vehículos debidamente detenidos en la calle de servicios, interponiéndose ante una aeronave que ingresaba a una posición de estacionamiento de plataforma.

Nota Rep Ram: Afortunadamente en esta oportunidad, la citada violación a las normas de circulación en plataformas no derivó en mayores consecuencias que el registro formal del suceso ante las autoridades del aeropuerto. La aeronave debió esperar que el infractor despejara el lugar para proseguir con su trayectoria.

10. Un camión perteneciente a una empresa abastecedora de combustibles se encontraba indebidamente estacionado sobre una posición de estacionamiento de aeronaves de una plataforma comercial.

Nota Rep Ram: Personal aeroportuario concurrió al lugar encontrando al chofer del camión descansando en su interior. Se solicitó la remoción del vehículo para permitir así el ingreso de una aeronave que tenía asignada la posición de estacionamiento involucrada y que debió aguardar a la normalización de las operaciones en el lugar.

11. Una aeronave que ingresaba a una plataforma industrial rozó con uno de sus planos una escalera ubicada en un paño verde contiguo.

Nota Rep Ram: El elemento de rampa se encontraba impropia en el lugar.

Informes de seminarios y congresos

Estos son los eventos y convocatorias internacionales programados para el año 2011:



AIRPORTS COUNCIL INTERNATIONAL The Voice of the World's Airports



Dates	Courses	Programmes	Location	Price	Language
ONLINE					
06 feb	Airport Environmental Management*	AMPAP Elective		EUR 1100	English
04 jun	Airport Environmental Management*	AMPAP Elective		EUR 1100	English
AFRICA					
09-13 Apr	GSN 4 - Working with Annex 14	GSN- Advanced	Johannesburg, South Africa	EUR 1000	English
03-05 Aug	Baggage Screening	Security	Johannesburg, South Africa	EUR 650	English
06-10 Aug	ACI/ICAO Airport User Charges *	GSN	AMPAP Elective	EUR 2000	English

24-26 Sep	Managing Airport Service Quality at Airports	Facilitation	Abu Dhabi, United Arab Emirates	EUR 650	English
ASIA PACIFIC					
15-17 Jan	Accident and Incident Investigation for Airport Operators	Safety	Abu Dhabi, UAE	EUR 650	English
30 Jan-03 Feb	GSN 2 Airside Operations and Safety	GSN	Male, Maldives	EUR1000	English
05-07 Feb	Victim Support and Media Management	Safety	Abu Dhabi, UAE	EUR650	English
14-16 Feb	Airport Master Planning	Other	Abu Dhabi, UAE	EUR650	English
20-22 Feb	Accident and Incident Investigation for Airport Operators	Safety	Hyderabad, India	EUR650	English
26-28 Feb	Airport Non-Aeronautical Revenues	Economics	Abu Dhabi, UAE	EUR650	English
04-06 Mar	Airport Route Development and Marketing	Economics	Abu Dhabi, UAE	EUR650	English
04-08 Mar	Advanced Airport Operations	Safety	Dubai, UAE	EUR1000	English
05-09 Mar	Airline Management for Airport Professionals*	Economics	Kuala Lumpur, Malaysia	EUR1000	English
25-27 Mar	Accident and Incident Investigation for Airport Operators	Safety	Abu Dhabi, UAE	EUR650	English
25-29 Mar	Airport Environment Management	Environment	Abu Dhabi, UAE	EUR1000	English
25-29 Mar	Aerodrome Certification	Safety	Abu Dhabi, UAE	EUR1000	English
15-19 Apr	Apron Management	Safety	Abu Dhabi, UAE	EUR1000	English
15-19 Apr	GSN 3 Emergency Planning and Crisis Management	GSN	Dubai, UAE	EUR1000	English
23-27 Apr	ACI/ICAO User Charges*	AMPAP Elective	Kuala Lumpur, Malaysia	EUR2000	English
28 May-01 Jun	Wildlife Hazard Management	Safety	Kuala Lumpur, Malaysia	EUR650	English
04-08 Jun	GSN 2 Airside Operations and Safety	Safety	Singapore	EUR1000	English
17-21 Jun	Airline Management for Airport Professionals*	Economics	Dubai, UAE	EUR1000	English
02-06 Jul	Airport HR Management *	AMPAP Elective	Kuala Lumpur, Malaysia	EUR1000	English
08-12 Jul	GSN 6 - Aerodrome Safety Compliance and Auditing	GSN-Advanced	Dubai, UAE	EUR1000	English
9-13 Jul	GSN 4 - Working with Annex 14	GSN-Advanced	Male, Maldives	EUR1000	English
10-14 Sep	GSN 1 Safety Management Systems	GSN	Singapore	EUR1000 English	
24-28 Sep	GSN 3 Emergency Planning and Crisis Management	GSN	Kuala Lumpur, Malaysia	EUR1000	English
29-31 Oct	Runway Incursion Awareness and Prevention	Safety	Kuala Lumpur, Malaysia	EUR1000	English
18-22 Nov	Airport Environment Management	Environment	Abu Dhabi, UAE	EUR1000	English
19-23 Nov	GSN 5 - Advanced Safety Management Systems	GSN-Advanced	Hyderabad, India	EUR1000	English
03-07 Dec	GSN 1 Safety Management Systems	GSN	Kuala Lumpur, Malaysia	EUR1000	English
EUROPE					
23-27 Jan	GSN 1 Safety Management Systems	GSN	Bucharest, Romania	EUR1000	English

06-10 Feb	Risk Assessment and Safety Cases for Airport Operations	Safety	Athens, Greece	EUR1000	English
06-10 Feb	GSN 5 – Advanced Safety Management Systems	GSN-Advanced	Riga, Latvia	EUR1000	English
20-24 Feb	GSN 3 Emergency Planning and Crisis Management	GSN	Istanbul, Turkey	EUR1000	English
05-09 Mar	GSN 2 Airside Operations and Safety	GSN	Bucharest, Romania	EUR1000	English
12-16 Mar	Developing a Customer Service Culture at Airports*	Facilitation	Athens, Greece	EUR1000	English
26-28 Mar	Air Traffic Forecasting	Economics	Prague, Czech Republic	EUR650 English	
02-06 Apr	GSN 6 - Aerodrome Safety Compliance and Auditing	GSN-Advanced	Riga, Latvia	EUR1000	English
16-18 Apr	Passengers with Reduced Mobility Workshops	Facilitation	Prague, Czech Republic	EUR650	English
23-25 Apr	Victim Support and Media Management	Safety	Prague, Czech Republic	EUR650	English
09-11 May	Airport Carbon and Energy Management	Environment	Brussels, Belgium	EUR1000	English
14-16 May	Introduction to Airport Economics	Economics	Krakow, Poland	EUR650	English
21-23 May	Airport Route Development and Marketing	Economics	Riga, Latvia	EUR650	English
11-13 Jun	EU Regulations at Airports	Economics	Bucharest, Romania	EUR650	English
11-15 Jun	ACI/ICAO User Charges*	AMPAP Elective	Istanbul, Turkey	EUR2000	English
11-15 Jun	GSN 3 Emergency Planning and Crisis Management	GSN	Zagreb, Croatia	EUR1000	English
27-29 Jun	Managing Airport Service Quality at Airports	Facilitation	Krakow, Poland	EUR650	English
10-14 Sep	GSN 4 - Working with Annex 14	GSN-Advanced	Athens, Greece	EUR1000	English
17-19 Sep	Passengers with Reduced Mobility Workshops	Facilitation	Bucharest, Romania	EUR650	English
01-03 Oct	Air Traffic Forecasting	Economics	Zagreb, Croatia	EUR650	English
15-19 Oct	GSN 6 - Aerodrome Safety Compliance and Auditing	GSN-Advanced	Istanbul, Turkey	EUR1000	English
17-19 Oct	Airport Master Planning		Brussels, Belgium	EUR650	English
22-24 Oct	EU Regulations at Airports	Economics	Riga, Latvia	EUR650	English
12-14 Nov	Passengers with Reduced Mobility Workshops	Facilitation	Zagreb, Croatia	EUR650	English
12-14 Nov	Airport Non-Aeronautical Revenues	Economics	Istanbul, Turkey	EUR650	English
03-05 Dec	Air Traffic Forecasting	Economics	Bucharest, Romania	EUR650	English
LATIN AMERICA & CARIBBEAN					
19-21 Mar	Managing Airport Service Quality at Airports	Facilitation	Panama City, Panama	USD650	Spanish
28 May-01 Jun	Developing a Customer Service Culture at Airports*	AMPAP Elective	Port of Spain, Trinidad & Tobago	USD1400	English
04-06 Jun	Understanding Annex 14	Safety	Panama City, Panama	USD650	Spanish
20-22 Jun	Accident and Incident Investigation for Airport Operators	Safety	Port of Spain, Trinidad & Tobago	USD910	English

25-29 Jun	GSN 2 Airside Operations and Safety	Safety	Port of Spain, Trinidad & Tobago	USD1400	English
30 Jul-01 Aug	Airport Security		Panama City, Panama	USD650	Spanish
17-21 Sep	GSN 1 Safety Management Systems	GSN	Port of Spain, Trinidad & Tobago	USD1400	English
24-26 Sep	Airport SMS Implementation Workshop	Safety	Panama City, Panama	USD650	Spanish
3-7 Dec	GSN 6 - Aerodrome Safety Compliance and Auditing	GSN-Advanced	Port of Spain, Trinidad & Tobago	USD1400	English

NORTH AMERICA

26-30 Mar	Implementation of SMS *	AMPAP Elective	San Francisco, USA	USD1400	English
07-11 May	GSN 3 Emergency Planning and Crisis Management	GSN	Miami, USA	USD1400	English
27 May-06 Jun	Airport Executive Leadership Programme*	AMPAP Elective	Montreal, Canada	USD6200	English
28 May-01 Jun	ACI/ICAO Aerodrome Certification *	AMPAP Elective	Montreal, Canada	USD2600	English
13-17 Aug	Airport Communications and Public Relations*	AMPAP Elective	Montreal, Canada	US1400	English
20-24 Aug	GSN 5 - Advanced Safety Management Systems	GSN-Advanced	Montreal, Canada	US1400	English
27-31 Aug	Developing a Customer Service Culture at Airports *	AMPAP Elective	Nashville, USA	USD1400	English

* This course can be taken as an elective for the Airport Management Accreditation Programme (AMPAP)

If you have any question GTH courses or registration procedures, please contact the GTH Team at training@aci.aero

 International Civil Aviation Organization		
LIST OF MEETINGS		
ICAO Air Transport Symposium	18/4/12 - 20/4/12	ICAO, Montréal, Canada
ICAO Regional Seminar on MRTDs, Biometrics and Border Security	17/4/12 - 19/4/12	Rio de Janeiro, Brazil
ICAO Regional Aviation Security Conference	7/2/12 - 8/2/12	Caracas, Venezuela
ICAO Regional Aviation Security Conference	11/1/12 - 12/1/12	Kuala Lumpur, Malaysia
ICAO Regional Seminar on MRTDs: Biometrics and Border Security	30/11/11 - 2/12/11	Singapore
ICAO Regional Aviation Security Conference	21/11/11 - 22/11/11	Moscow, Russian Federation
4th ICAO Next Generation of Aviation Professionals (NGAP) and TRAINAIR PLUS Regional Conference - The Americas	14/11/11 - 16/11/11	Quito, Ecuador
ICAO Regional Seminar on MRTDs: Biometrics and Border Security	31/10/11 - 2/11/11	Doha, Qatar
ICAO Symposium on Regional Safety Oversight Organizations (RSOOs)	26/10/11 - 28/10/11	ICAO, Montréal, Canada
ICAO Aviation and Sustainable Alternative Fuels Workshop (SUSTAF)	18/10/11 - 20/10/11	ICAO, Montréal, Canada

Vinculos Recomendados

- Para participar en los programas de SMS de Aeropuertos Argentina 2000 (provisión de información para la prevención e investigación de accidentes)
 - Descargue [aquí](#) la **Plantilla RepRam** para ser enviada por mail

SITIOS DE INSTITUCIONES E INFORMACION DEDICADAS A LA AVIACION Y SU SEGURIDAD OPERACIONAL

- [OACI](#) (Organización de la Aviación Civil Internacional)
- [ANAC](#) (Administración Nacional de la Aviación Civil)
- [JIAAC](#) (Junta de Investigación de Accidentes de la Aviación Civil)
- [NTSB](#) (National Transportation Safety Board)
- [FAA](#) (Federal Aviation Administration)
- [US DoD](#) (US Department of Defense)
- [NASA](#) (National Aeronautics and Space Administration)
- [TCCA](#) (Transport Canada Civil Aviation)
- [EASA/JAA](#) (European Aviation Safety Authority)
- [CASA](#) (Civil Aviation Safety Authority of Australia)

- [ACI \(Latinoamerica y Caribe\)](#): Portal de acceso de ACI para la Región. Contiene información relativa a más de 250 aeropuertos, representando a más de 65 miembros del Consejo
- [FSF \(Flight Safety Foundation\)](#): Flight Safety Foundation se fundó en 1947 para perseguir la mejora continua de la seguridad operacional de la aviación global. La Fundación logra este objetivo mediante investigación, auditorías, educación y emisión de documentación relacionada con la temática
- [Aviation Safety Network](#): Sitio especializado en accidentología aérea mundial, provisto por la institución anterior, con estadísticas y documentación histórica en la materia
- [IATA](#) (International Air Transport Association)
- [ATA \(Air Transport Association of America\)](#): Air Transport Association of America, Inc (ATA) fue fundada en 1936 y es la asociación comercial de líneas aéreas más vieja y más grande de Estados Unidos. El objetivo fundamental de la asociación es crear un ambiente comercial y regulador que asegure un transporte aéreo seguro y permita a las líneas aéreas estadounidenses prosperar, estimulando el crecimiento económico local, de forma nacional e internacional. Al trabajar con sus miembros en el área técnica, legal y política, ATA tiende a formar una política de aviación crucial y medidas de apoyo que realcen la seguridad operacional aérea y el bienestar. ATA ha visto crecer a la industria de las líneas aéreas, como aquellas pequeñas compañías pequeñas, pioneras de los años 1930 se convirtieron en facilitadores indispensables de la economía global. ATA y sus miembros continúan desempeñando un papel vital en la formación del futuro del transporte aéreo.
- [NACA](#) (National Air Carrier Association): la Asociación Nacional de Transporte Aéreo de EEUU fue fundada en 1962 y proporciona vínculos vitales entre el Congreso, las agencias ejecutivas, y los miembros de la línea aérea.

Nuestra misión es mejorar las comunicaciones, promover una reglamentación que sea justa, avanzar sobre los intereses globales de la aviación, y asegurar las continuas prioridades de la industria concernientes a la seguridad operacional y eficacia.

- [RAA](#) (Regional Airline Association)
- [ATAC](#) (Air Transport Association of Canada)
- [AAPA](#) (Association of Asia Pacific Airlines)
- [AIA](#) (Aerospace Industries Association of America)
- [Boeing](#) Statistical Summary of Commercial Jet Airplane Accidents
- [Airbus](#)
- [GE Aviation](#) (en representación de los fabricantes de motores de aviación)
- [NATCA](#) (National Air Traffic Controllers Association)
- [APFA](#) (Association of Professional Flight Attendants, representing all flight attendant organizations)
- [IFALPA NEWS](#): Librería online de acceso libre de IFALPA (International Federation of Air Line Pilots' Associations), con información relativa a la seguridad operacional mundial
- [ALPA](#) (Air Line Pilots Association)
- [APA](#) (Allied Pilots Association)
- [AERO-NEWS](#)
- [AeroLatinNews](#) Sitio con noticias sobre la aviación comercial y el turismo en Latinoamérica y el Caribe
- [AEROVIA](#)
- [AVIATION INTERNATIONAL NEWS](#)
- [ATW Daily News](#)
- [AVweb](#)

SITIOS DE ESTUDIOS DE ASPECTOS PARTICIPANTES EN LA SEGURIDAD OPERACIONAL

Los siguientes links están relacionados a distintas áreas de estudio sobre Seguridad Operacional en la Aviación, algunas de las cuales han sido desarrolladas por el laboratorio en Factores Humanos dirigido por el Profesor Robert Helmreich en la Universidad de Austin en Texas, Estados Unidos de América.

- The University of Texas [HUMAN FACTORS RESEARCH PROJECT](#) (Proyecto de investigación sobre Factores Humanos, Universidad de Texas, EE.UU.) -también puede acceder a un ejemplo de planilla de registro ASAP (Aviation Safety Action Program)-

Dentro de la información disponible en este sitio, también recomendamos "Mejorando el rendimiento en ambientes de alto riesgo. Recomendaciones para la utilización de marcadores de comportamiento" (Klampfer, B., Flin, R., Helmreich, R.L., Hausler, R., Sexton, B., Fletcher, G., Field, P., Staender, St., Lauche, K., Dieckmann, P., & Amacher, A. -2001-)

- [Recommendations for the use of behavioral markers](#) Presented at the Behavioral Markers Workshop sponsored by the Daimler-Benz Stiftung GIHRE-Kolleg, Swissair Training Center, Zurich, July 5-6, 2001 (UTHFRP Pub262)

- [Research in Aviation Safety](#) (Investigación sobre Seguridad Operacional en la Aviación): Para aprender más sobre los aspectos específicos de su trabajo en el área
- [Programa LOSA](#) (Line Operations Safety Audit), sistema de IATA asociado al control de la seguridad operacional presente en las operaciones aéreas

OTRAS INFORMACIONES TECNICAS ESPECIALIZADAS Y VINCULOS DE INTERES

- [ORSNA](#) (Organismo Regulador del Sistema Nacional de Aeropuertos)
 - [Servicio Meteorológico Nacional](#), página web muy completa y detallada provista por el Servicio Meteorológico Nacional de la Republica Argentina
 - [METAR ONLINE](#): Otra alternativa con información meteorológica actualizada de la región
 - [US Geological Survey](#) USGS es una organización científica que provee información imparcial sobre la salud de nuestros ecosistemas y medio ambiente, los peligros naturales que nos amenazan, los recursos naturales que se basan en los impactos del cambio climático y uso de la tierra, y los sistemas de ciencias básicas que nos ayudan a proporcionar información oportuna, relevante y útil. Monitorea muy de cerca la actividad volcánica estadounidense y sus efectos alrededor del mundo.
 - [Puff Volcanic Ash Tracking Model](#) Monitoreo de actividad volcánica mundial y predicciones de transporte de cenizas, provisto por el Geophysical Institute, University of Alaska Fairbanks
 - [NOAA Satellite and Information Service](#): Sitio estadounidense con gran cantidad de recursos asociados al monitoreo satelital de actividad volcánica
 - Comité Regional [CARSAMPAF](#) de Prevención del Peligro Aviario y Fauna.
 - Para quienes estén interesados en adquirir ejemplares del libro Factores humanos, seguridad y calidad en la aviación, pueden comunicarse vía mail con [Alejandro Covello](#)
 - "[La Torre de Madera](#)", editado por Juan C. Álvarez Moro, en la República Oriental del Uruguay
 - Para recibir la publicación [Aviación News](#) en su casilla de correo electrónico, haga [clic aqui](#)
 - [IOSH](#) (Institution of Occupational Safety and Health): Institución británica dedicada a la promoción de la seguridad operacional. Con mas de 38,000 miembros, es la organización de seguridad operacional y salud ocupacional mas grande del mundo.
- [Nuestra empresa](#): ingrese a la sección Corporate y conozca a la compañía.