



Seguridad de la Aviación Civil
en la República Dominicana

CESAC

21 Años, una historia de éxitos

1997-2018

CRÉDITOS

Título original:

*Seguridad de la Aviación Civil en la
República Dominicana, CESAC 21
Años, una historia de éxitos 1997-2018*

Edición, Diseño y Producción:

Tony Núñez y Asociados SRL
Consejo Editorial del CESAC

Fotografías:

Alberto Martínez
Miguel Mañón

Corrección de estilo:

Leonardo Martínez

Impresión:

Tony Núñez y Asociados SRL

Primera edición:

200 ejemplares

**Impreso en la República
Dominicana**

Agosto 2018

*Prohibida la reproducción total o
parcial de cualquier información
gráfica o escrita de esta obra por
cualquier medio, sin previa
autorización del CESAC.*

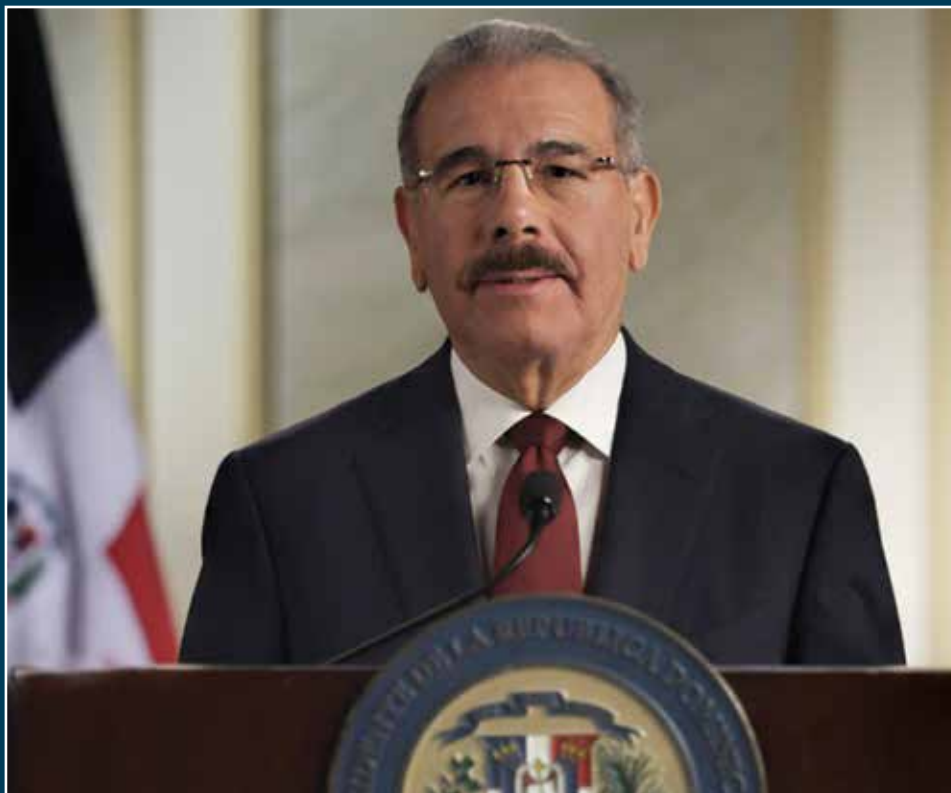


Seguridad de la Aviación Civil
en la República Dominicana

CESAC

21 Años, una historia de éxitos

1997-2018



Doy fe y testimonio de mi visita

a estas instalaciones con motivo de su inauguración.

Excelentísimo Señor Presidente Constitucional de la República Dominicana

Lic. Danilo Medina Sánchez

2 de noviembre de 2016

Danilo Medina Sánchez
2 de noviembre de 2016



Teniente General,
Rubén Darío Paulino Sem, ERD.
Ministro de Defensa.



El CESAC es una institución modelo en las Fuerzas Armadas.

Felicito a todos sus miembros.

Teniente General Rubén Darío Paulino Sem, ERD

Ministro de Defensa
9 de enero de 2018



General de Brigada de Defensa Aérea,
Aracenis Castillo De la Cruz, FARD.
Director General del Cuerpo Especializado en Seguridad
Aeroportuaria y de la Aviación Civil, CESAC.



Siento un profundo orgullo de dirigir una institución como el CESAC,
que por el alto desempeño alcanzado, se ha convertido en un referente nacional e
internacional, lo que demuestra la calidad de los hombre y mujeres
que la conforman.

22 de febrero de 2018

A handwritten signature in white ink, enclosed within a white oval shape. The signature is stylized and appears to be the name of the general.



CONSEJO EDITORIAL

Teniente General,
Rubén Darío Paulino Sem, ERD.
Ministro de Defensa.

General de Brigada de Defensa Aérea,
Aracenis Castillo de la Cruz, FARD.
Director General del Cuerpo Especializado en
Seguridad Aeroportuaria y de la Aviación Civil,
CESAC.

Coronel,
**Dionisio de la Rosa Hernández,
FARD (DEM).**
Subdirector General del CESAC.

Coronel Piloto,
**José Manuel Leonardo García, FARD,
(DEM), M.A.,**
Ayudante del Director General del CESAC.

Coronel Piloto,
**Máximo Ramón Pérez Blanco,
FARD, DEM, M.A.**

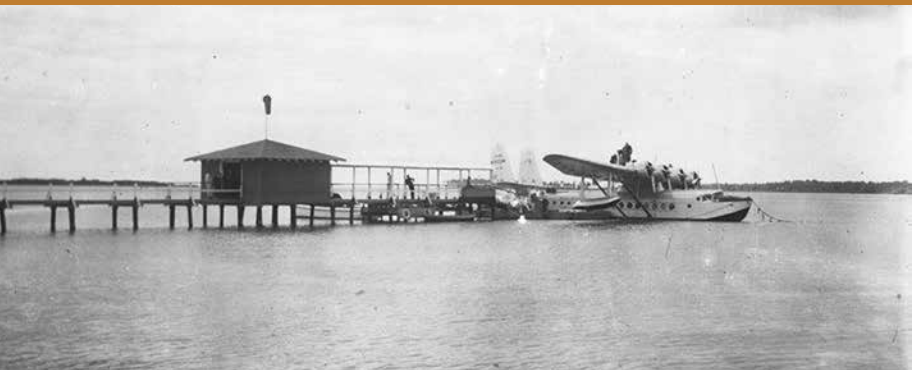
Coronel,
Roilan J. Santos Rivas, FARD, (DEM),
Director Disciplinario CESAC.

Coronel,
Yunis M. Tejada Benavides, FARD, (DEM),
Director de Seguridad del ADAB.

Coronel Paracaidista,
José I. Sheen de la Cruz, FARD, DEM,

Teniente Coronel,
Juan M. Montilla Cuevas, FARD, (DEM),
Director de Relaciones Públicas del CESAC.

Teniente Coronel Médico,
María Isabel Tavárez Rojas, ERD,
Directora de Doctrina y Enlace Exterior del CESAC.





Seguridad de la Aviación Civil en la República Dominicana

CESAC

21 Años, una historia de éxitos

1997-2018



Índice

ACRÓNIMOS	14
PRÓLOGO	16
INTRODUCCIÓN	19
HIMNO DEL CESAC	22
FILOSOFÍA DEL CESAC	23
ANTECEDENTES DEL CESAC	27
Instalación de la primera máquina de rayos X y arco detector de metales	34
Junta Aeronáutica Civil	36
Nuevos Aeropuertos	36
Consejo Nacional de Seguridad Aeroportuaria	36
Situación de los aeropuertos en la década de los 90	38
CAPÍTULO I: PERÍODO 1997-2006 (IRA. AUDITORÍA OACI)	41
Uniformes y logo del CESA.	47
Campaña de concienciación sobre medidas de seguridad de la aviación civil	49
Promociones AVSEC	54
Antecedentes	54
Primeras Promociones AVSEC	56
Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil	62
Los atentados del 911	62
Accionar en las terminales	63
Campaña de concienciación en el AILA.	64
Creación de la Unidad de Dopaje del CESA	68

Antecedentes y creación de la Unidad Canina (k-9)	68
Designación de nombre a la Escuela de Seguridad de la Aviación Civil	70
Primera auditoría de la OACI a la República Dominicana 2006	72
Programa y objetivo de la auditoría de seguridad.	72
Resumen de los resultados de la auditoría de seguridad	73
El CESAC en la Junta de Aviación Civil de la República Dominicana.	74
Infraestructura y adquisiciones (vehículos y equipos de tecnología) período 1997-2006	75
CAPÍTULO II: PERÍODO 2007-2011 (2DA. AUDITORÍA OACI).	79
Inspección de la TSA a las líneas que operan del AICI a los Estados Unidos:	83
Nueva sede, unidades y designaciones del CESA	83
Decreto 746-08 que crea Comité Nacional de Facilitación:	84
Reglamento de Acreditación	84
Implementación de las Directivas de Seguridad	86
Certificación bajo la Norma ISO 9001-2008	90
Sistema de información y gestión para la gobernabilidad (SIGOB)	92
Comisión Técnica del CESAC.	93
Comité Nacional de Seguridad de la Aviación Civil (CONASAC)	94
Iniciativa ante la OACI para convertir la ESAC en un Centro de Instrucción Regional	98
Equipos de apoyo:	99
Ley 188-11, sobre Seguridad Aeroportuaria y de la Aviación Civil	100
Segunda Auditoría OACI a la República Dominicana 2007-2011.	104
Inicio del Centro de Comando y Control Central C-4	105
El CESAC y la Comisión Aeroportuaria	106
Recertificación de la ISO 9001-2008	107
Infraestructura y adquisiciones (vehículos y equipos de tecnología), período 2007-2011.	108

CAPÍTULO III: PERÍODO 2012-2017 (3RA. AUDITORÍA OACI)	111
Programas de Seguridad de Proveedores de Servicios de Carga Aérea.	113
Proceso de seguimiento del Sistema de Gestión de la Calidad.	114
Creación de la Comisión de Ética Pública.	115
Comisión de Ética en la actualidad	118
Certificación por la OACI a la Escuela de Seguridad de la Aviación Civil (ESAC) como Centro Regional de Instrucción AVSEC	120
Evolución del Centro de Comando y Control Central (C-4)	121
Contrato de adquisición e instalación del Sistema Integral Nacional de Video Vigilancia Aeroportuaria.	122
Instalación de Sistema de Vigilancia Aeroportuaria	122
Inauguración del C-4	122
Instalación del Centro de Mando y Control Local (C-3) del Aeropuerto Internacional de Punta Cana.	124
En este informe se muestran las siguientes actividades:	125
Migración de la comunicación análoga a digital	130
Preclearance	131
Primer Diplomado AVSEC	133
Infraestructura y adquisiciones (Vehículos y equipos de tecnología) período 2012-2017.	134
Proyectos inaugurados 2016	138
EXTRAORDINARIOS RESULTADOS DE AUDITORÍA USAP-CMA	147
CAPÍTULO IV: PERÍODO ENERO -JUNIO 2018	
CESAC EN LA ACTUALIDAD	151
CONMEMORACIÓN DEL 21 ANIVERSARIO DEL CESAC	152
Celebración del XIX Aniversario primera promoción AVSEC	160
IMPLEMENTACIÓN DE NUEVOS PROYECTOS	162
Poligrafía	163
Proyecto Kioscos de Seguridad	163

Proyecto Readecuación de la Sala de Monitoreo del Centro de Comando y Control Central (C4) del Cesac	165
ENTREVISTAS A DIRECTORES GENERALES	169
ESTRUCTURA ORGANIZACIONAL DEL CESAC: ORGANOS ASESORES, PLANA MAYOR COORDINADORA, PLANA MAYOR ESPECIAL Y PLANA MAYOR OPERATIVA	209
EL CUERPO ESPECIALIZADO EN SEGURIDAD AEROPORTUARIA Y DE LA AVIACIÓN CIVIL EN CIFRAS	246
El CESAC en cifras	247
Ejercicios de seguridad	252
Escuela de Seguridad de la Aviación Civil	253
Promociones AVSEC egresadas de la Escuela de Seguridad de la Aviación Civil (ESAC)	257
Dirección de Control de Calidad	259
Dirección de Acreditación y Certificación del CESAC	262
TESTIMONIOS	264
TESTIMONIOS DE MIEMBROS AVSEC	293
HOMENAJE PÓSTUMO MIGUELINA MIGUEL GONZÁLEZ	305
GALERÍA VISUAL DEL CESAC	306
RECORRIDO VISUAL DE LAS TERMINALES AEROPORTUARIAS	325
GALERÍA DE DIRECTORES GENERALES	345
AGRADECIMIENTOS	348
A MODO DE EPÍLOGO	350

Acrónimos

ADAB: Aeródromo Doméstico Arroyo Barril.

AERODOM: Aeropuertos Dominicanos.

AICI: Aeropuerto Internacional del Cibao.

AILA: Aeropuerto Internacional de Las Américas “Dr. José Francisco Peña Gómez”.

AIGL: Aeropuerto Internacional Gregorio Luperón.

AILR: Aeropuerto Internacional de La Romana.

AILI: Aeropuerto Internacional La Isabela “Dr. Joaquín Balaguer”.

AIMM: Aeropuerto Internacional María Montez.

AIPC: Aeropuerto Internacional de Punta Cana.

AISA: Aeropuerto Internacional de Samaná.

ARD: Armada de República Dominicana.

ASCA: Academia Superior de Ciencias Aeronáuticas.

AVSEC: Seguridad de la Aviación (Aviation Security).

CAE: Corporación Aeroportuaria del Este

CBP: Customs and Border Protection (Oficina de Aduana y Protección Fronteriza de EE.UU).

CECCOM: Cuerpo Especializado en Control de Combustibles.

CCTV: Circuito Cerrado de Televisión.

CESA: Cuerpo Especializado en Seguridad Aeroportuaria.

CESAC: Cuerpo Especializado en Seguridad Aeroportuaria y de la Aviación Civil.

CESEP: Cuerpo Especializado en Seguridad Portuaria.

CESFRONT: Cuerpo Especializado de Seguridad Fronteriza.

CESMET: Cuerpo Especializado de Seguridad del Metro.

CESTUR: Cuerpo Especializado en Seguridad Turística.

CONASAC: Comité Nacional de Seguridad de la Aviación Civil.

DEM: Diplomado de Estado Mayor.

DNCD: Dirección Nacional de Control de Drogas.

DSAC: Documento de Seguridad de la Aviación Civil.



ERD: Ejército de República Dominicana.

FAA: Federal Aviation Administration.
(Administración Federal de Aviación)

FARD: Fuerza Aérea de
República Dominicana.

FBI: Federal Bureau Investigation (Oficina Federal
de Investigaciones de EE.UU).

IDAC: Instituto Dominicano de Aviación Civil.

INFOTEP: Instituto Nacional de Formación
Técnico Profesional.

IMES: Instituto Militar de Estudios Superiores.

INSUDE: Instituto Superior para la Defensa.

ISO: International Organization for
Standardization.

ITLA: Instituto Tecnológico de Las Américas.

JAC: Junta de Aviación Civil.

MOPC: Ministerio de Obras Públicas y
Comunicaciones.

OACI: Organización de Aviación
Civil Internacional.

PNISAC: Programa Nacional de Instrucción
de Seguridad de la Aviación Civil.

PNSAC: Programa Nacional
de Seguridad de la Aviación Civil.

PNUD: Programa de las Naciones Unidas
para el Desarrollo.

PSA: Programa de Seguridad
de Aeropuerto.

PSEA: Programa de Seguridad
de Explotadores Aéreos.

QSL: Quality Strategy & Logistic
(Estrategia de Calidad y logística).

RAPSPSAC: Reglamento de Acreditación
de los Proveedores de Servicios Privados de
Seguridad de la Aviación Civil.

SEFFAA: Secretario de Estado
de las Fuerzas Armadas

SENPA: Servicio Nacional
de Protección Ambiental.

SGS: Sistema de Gestión de la Calidad.

SIGOB: Sistema de Información y Gestión
para la Gobernabilidad.

TSA: Transportation Security Administration
(Administración de seguridad de Transporte
de EE.UU).

TIC: Tecnología de la Información
y Comunicación.



Prólogo



El terrorismo y el narcotráfico han devenido en los últimos años en dos grandes amenazas para la seguridad aérea del mundo, lo que ha dado lugar a que los sistemas de vigilancia y protección de los aeropuertos, aeronaves y usuarios de aerolíneas sean cada día más rigurosos y eficaces.

En el caso particular de la República Dominicana, el desafío de ofrecer la máxima seguridad posible al sistema ha recaído, en las últimas dos décadas, en el Cuerpo Especializado en Seguridad Aérea y de Aviación Civil (CESAC), cuya breve pero dinámica historia recoge este libro.

Dada la crucial misión que se le ha asignado, el CESAC se convierte en el escudo de primera línea de un sistema en constante alerta y renovación que exige el mayor grado de especialización y modernización de sus recursos humanos y técnicos, porque de la actividad de la aviación civil no solo depende la economía del país, sino su propia seguridad y soberanía.

El efecto de esa protección no solo impacta a nuestro país, sino también a los intereses de muchas otras naciones que

utilizan nuestros aeropuertos como puntos de destino o escala para la movilización por vía aérea de pasajeros y cargas, puntales del desarrollo del turismo y del comercio.

Con esto quiero significar que la labor del CESAC no se limita a un ámbito exclusivo y focalizado. Es un ariete fundamental en el engranaje mundial de seguridad que tutela la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) y, por vía de consecuencia, de todas las agencias que luchan contra el terrorismo y crimen organizado.

Este cuadro basta para comprender la extraordinaria responsabilidad que recae entre todos los hombres y mujeres que integran el CESAC, una realidad reconocida y puesta de ejemplo por la propia OACI, que ha certificado los altos niveles de seguridad y operatividad con que opera, pese a su corto tiempo de historia.

Este libro compendia todo el esfuerzo que ha hecho la República Dominicana para situarse como un referente regional e internacional de las prácticas efectivas de seguridad aérea, pero a la vez queda

enriquecido por los antecedentes que incluye sobre la génesis de la aviación civil y militar del país, en una fascinante simbiosis de historias del pasado y del presente.

Su contenido es más elocuente que lo que pueda decir en este prólogo. No es un simple ejercicio cronológico. Es un texto nutrido con bastante información puntual sobre lo que es el andamiaje de la seguridad aérea en nuestro país y sobre el constante proceso de refinamiento de los sistemas de seguridad, la adopción de las últimas tecnologías y métodos y la clara visión que tienen los integrantes del CESAC sobre los desafíos del presente y del futuro.

Congratulo a su Director, el General Aracenis Castillo de la Cruz, por el acierto de plasmar en este libro toda una experiencia de sacrificios y éxitos que enorgullecen a este cuerpo especializado y a toda la República Dominicana, contenido que se convierte en una fuente fehaciente e irrefutable para cualquier interesado.

MIGUEL FRANJUL
Director del Listín Diario



Introducción

ARACENIS CASTILLO DE LA CRUZ

General de Brigada de Defensa Aérea, FARD.

Seguridad de la Aviación Civil

CESAC 21 Años, una historia de éxitos. 1997-2018

Nos honra la invaluable oportunidad de compartir en esta publicación, los hitos más relevantes de la historia del Cuerpo Especializado en Seguridad Aeroportuaria y de la Aviación Civil (CESAC).

Como veremos a lo largo de la presente obra, la historia del CESAC, y la importancia de su misión, están estrechamente ligadas al desarrollo de la aeronáutica a nivel mundial y las distintas amenazas que han ido surgiendo. La relación se evidencia con el hecho de que República Dominicana fuera uno de los primeros 52 Estados que firmaron el

Convenio Internacional sobre Aviación Civil Internacional, en Chicago, el 7 de diciembre de 1944, y con el cual se creó la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI).

La seguridad de la aviación civil (AVSEC), en sus orígenes solo se ocupaba de las sencillas estructuras aeroportuarias y las artesanales aeronaves. Más adelante, al convertirse la Aviación en el sector de mayor evolución y del cual dependía la movilidad en el mundo, también aparecieron quienes vieron en esto una oportunidad para efectuar acciones dolosas, como secuestros de aeronaves y otros actos lesivos, que

llevaron a la OACI a poner su empeño en desarrollar lineamientos que protegieran a los usuarios y demás elementos del pujante sector. De la nueva realidad, se concibió el Anexo 17 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional, el cual contiene las indicaciones del órgano rector internacional para proteger la aviación civil contra actos de interferencia ilícita.

A pesar de los cambios mundiales, en República Dominicana se continuaba con una estructura de seguridad tradicional y rudimentaria, que mantenía a los usuarios de la aviación molestos, dificultando los avances del sector en el país.

Esta situación y las presiones internacionales provocaron la creación de un órgano único para estos fines. De esta forma, en 1997 nace el Cuerpo Especializado en Seguridad Aeroportuaria y de la Aviación Civil. El CESAC inició con serias dificultades para cambiar los paradigmas bajo los que operaba la seguridad de los aeropuertos dominicanos, avanzando velozmente hasta consolidarse como una estructura tecnificada y con enfoque exclusivo en la Seguridad de la Aviación Civil, tal cual indica la OACI en su Anexo 17.

En los adentros de la lectura, se encontrarán con la descripción de los servicios AVSEC; destacándose, como uno de los saltos cualitativos más importantes, el ingreso de personal en las Fuerzas Armadas que se dedicarían exclusivamente al rol de seguridad en los aeropuertos; para ello, se creó la Escuela de Seguridad de la Aviación (ESAC), la cual más adelante obtiene categoría internacional y alto prestigio. Con estos pasos, se apreciará en la lectura e ilustraciones contenidas la forma y condiciones en que el CESAC cumple sus funciones en la aviación civil nacional, destacando grandemente al país en el exterior.

Para concebir la presente entrega, laboraron bajo la Dirección General y el Consejo Editorial del CESAC, más de ochenta miembros de la institución y se contrató un equipo profesional externo de edición, que ocupó más de cuarenta personas, viajando a diversas provincias, donde existen o existieron aeropuertos, en busca de informaciones o tomas de imágenes referenciales.

El libro contiene un fino trabajo fotográfico que ilustra sobre las condiciones iniciales de los aeropuertos

dominicanos hasta llegar a las importantes estructuras que hoy posee el país, así como las impresiones visuales del imponente recinto central del CESAC.

Se destaca en su contenido las entrevistas realizadas a los pasados Directores Generales de la institución, los cuales narran con emoción muchas de sus vivencias, así como testimonios de las figuras más relevantes del sector de la aviación nacional e internacional, un homenaje póstumo a la Licenciada Miguelina Miguel y por supuesto, expresiones de los protagonistas principales del rol AVSEC, de las promociones más antiguas.

Después de largos debates con el Consejo Editorial del CESAC, decidimos enmarcar los capítulos del libro con las auditorías de la OACI, pues son los mejores indicadores de la cronología evolutiva institucional, proporcionando al lector una manera práctica de conocer como el CESAC partió de cero y fue creciendo con pasos agigantados, hasta llegar a la excelencia que hoy exhibe, valorado por la OACI con 96.98% de efectividad en su misión focal de proteger a la aviación civil contra actos de interferencia ilícita.

Entendemos que la presente obra representa el primer esfuerzo para resguardar las vivencias y experiencias de los responsables de asegurar la aviación civil del país, sin pretender que sea perfecta, sino con la más objetiva intención de que se mejore en ediciones futuras, pues de este modo se ayudará a las nuevas generaciones a avanzar con firmeza sobre las lecciones aprendidas de los que les antecedemos.

En esta obra trataremos los elementos más trascendentes del surgimiento del Cuerpo Especializado de Seguridad Aeroportuaria y de la Aviación Civil y su interesante evolución durante 21 años de historia; entendemos que el libro servirá como base viva de consulta, en especial para los amantes de la aviación civil.

Hemos sacrificado con trabajo extra al personal del CESAC por más de 24 meses e invertido recursos en este gran esfuerzo, pues somos adeptos del pensar que si no se escribe la historia, se repiten los errores.

HIMNO DEL CESAC

El azul terciopelo del cielo
como aguas de un inmenso mar
cual gaviota, que en mágico vuelo
con sus alas, destella al volar.

Es la estrella, una unión de servicios
en los cuerpos de seguridad
y los laureles, visión de excelencia
junto al sable, símbolo de autoridad.

Contra actos de interferencia ilícitas
protegemos, a la aviación civil
tripulación, instalaciones y pasajeros
esas son normas, de nuestro perfil.

Como siglas es "CESA" mi nombre te
serviremos como amigo leal
es nuestro lema estandarte en mi Patria
el respeto, honestidad y moral.

**JULIO CESAR CABRERA RODRÍGUEZ,
CORONEL, E.N. (DEM)**

Filosofía del CESAC

Es la guía de pensamiento y acción para cumplir con los requisitos del Sistema de Seguridad de la Aviación Civil y está conformada por la Misión, Visión, Valores, Plan Estratégico y Plan Operativo.

MISIÓN

Garantizar los servicios de seguridad en los aeropuertos nacionales e internacionales, mediante la aplicación de las normas, métodos y procedimientos, establecidos por la OACI, para la protección de la aviación civil internacional contra los actos de interferencia ilícita.

VISIÓN

Ser un modelo de seguridad de la aviación civil, a nivel nacional e internacional que, mediante el fortalecimiento de las medidas, procedimientos y vigilancia de la seguridad aeroportuaria, permita contribuir a neutralizar cualquier amenaza que atente contra la Seguridad y Defensa Nacional.

VALORES:

DISCIPLINA Voluntad colectiva y disposición personal hacia el autocontrol, el orden y la obediencia, fundamentada en el entrenamiento, en la convicción y en el cumplimiento de las reglas establecidas.

INTEGRIDAD Implica franqueza, respeto por uno mismo y por los demás, y la adhesión a la misma está directamente asociada a conductas acordes con la ley y las normas sociales, que hacen del individuo un ejemplo para su institución, para su familia y su país.

LEALTAD Principal activo y recurso más valioso, especialmente en situaciones de crisis, a través del cual una persona manifiesta adhesión y respeto hacia la patria, la sociedad, la familia, la institución, sus superiores, sus iguales y sus subalternos. Es un compromiso que perdura para siempre.

PRUDENCIA Discreción absoluta en el manejo de las informaciones sobre situaciones, misiones y otros aspectos relacionados con el servicio, con apego a las leyes, reglamentos y directrices emanadas de los órganos superiores.

EFICIENCIA Es realizar una actividad o un trabajo al menor costo posible y en el menor tiempo, sin desperdiciar recursos económicos, materiales ni humanos, obteniendo un resultado de calidad.

EFICACIA Es la capacidad de cumplir con un objetivo trazado.

EXCELENCIA Implica la búsqueda continua del mejoramiento integral en el plano individual, para contribuir con el desarrollo de la institución militar, así como la adhesión a la superación personal, honestidad, rectitud y veracidad en todos nuestros actos, respeto a las leyes y normas, a los Derechos Humanos, al entorno laboral y social y al medio ambiente, tolerancia, concepto del deber, disposición permanente al servicio y una vida honorable.



Aduana e hidropuerto San Pedro Macoris, donde se observa una seguridad incipiente por parte de miembros del ejercito. Fuente: Archivo General de la Nación. 1928.



Monoplano de tipo "Fairchild", perteneciente a la compañía West Indian Aerial Express. Primera línea aérea comercial de la República Dominicana. Fuente: Archivo General de la Nación



Antecedentes del CESAC

La aviación comercial en República Dominicana inicia casi simultáneamente con el resto del mundo. West Indian Aerial Express fue la primera empresa de servicios aéreos instituida en el país, que funcionó para finales de la década de los años 20.

De acuerdo a las indagaciones realizada, en diversas fuentes históricas, la primera línea de aviación comercial se remonta al año 1927, específicamente el 25 de agosto, mediante resolución No. 768, aprobado por el Congreso de la República Dominicana, se realiza el contrato entre el Gobierno Dominicano, representado por el Sr. Martín de Moya, Secretario de Estado de Hacienda y Comercio de esa época, y la West Indian Aerial Express, C. por A., representada por el señor Luis Esteban Bonetti. Dicho contrato estableció por tres

años un servicio semanal de pasajeros y correspondencia, hacia los siguientes países: Puerto Rico, Haití, Cuba y República Dominicana.

La pista de aterrizaje donde funcionaba dicha línea aérea estaba ubicada en los alrededores de la actual 5ta. Brigada de infantería del Ejército de República Dominicana, en dirección Norte-Sur, desde la Universidad Católica y Tecnológica de Barahona "UCATEBA", hacia el malecón de esta ciudad.

ANTECEDENTES DE LA SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN CIVIL EN LA REPÚBLICA DOMINICANA

1928



4 DE FEBRERO, Charles Limbergh aterriza en el campo del km. 8 de la Carretera Duarte en su avión "El Espíritu de San Luis". En este lugar se construyó el primer aeródromo Limbergh.



1937



12 DE NOVIEMBRE

El Capitan Frank Félix Miranda, comandante del Cuerpo de Aviación Militar que proporcionaba seguridad a los Aeródromos Limbergh y Miraflores.





1944

1 DE JULIO, inició sus operaciones la aerolínea bandera nacional, Dominicana de Aviación. Al mismo tiempo se iniciaron los servicios de seguridad a bordo para protección de los vuelos



1944

7 DE DICIEMBRE, La República Dominicana firma el Convenio de Aviación Civil Internacional o Convenio de Chicago, por el cual surgió más adelante el Anexo 17 de seguridad de la Aviación Civil.



Barahona, año 1922, imagen de uno de los primeros aviones que arribaron a esta ciudad, donde observamos un miembro de la guardia nacional de República Dominicana como seguridad (cortesía del Señor Pedro A. Vargas C.).

Las instalaciones donde se encontraba la torre de control, aún está en los límites interiores del recinto militar y de igual manera los servicios de aeronave o terminal se encontraban donde ahora está el “Restaurant Brisas del Caribe” en la provincia Barahona.

En esa época no había una amenaza dirigida a la “Aviación Comercial”, por lo tanto se inspeccionaba buscando otros delitos, no obstante había un campamento del Ejército, que le proporcionaba seguridad a las instalaciones con la finalidad de resguardarlas de los intrusos.

Más adelante, a principios de la época del entonces presidente Rafael Leónidas Trujillo el Estado Dominicano y la línea aérea Pan American Airways firmaron un contrato por 15 años, para realizar sus operaciones desde el Aeródromo Limberghet en la

ciudad de Santo Domingo, en el Kilometro 8 de la Carretera Duarte; además en el referido aeródromo operaba el Cuerpo de Aviación Militar, posteriormente la línea aérea es trasladada al nuevo aeropuerto de Miraflores conjuntamente con un destacamento de aviación militar, que en adición a las operaciones aéreas velaba por la seguridad de las instalaciones.

En ese mismo periodo de tiempo también funcionaba un hidropuerto en la ciudad de San Pedro de Macorís, para tales fines la aerolínea norteamericana “Pan American Airways”, tenía la disponibilidad de dos aeronaves con capacidad para 30 pasajeros y una para 60 pasajeros.

En febrero de 1932, son nombrados el Capitán Piloto Aníbal Vallejo Sosa como comandante del Cuerpo de Aviación y como segundo al mando el Primer Teniente Frank

Félix Miranda, siendo los primeros en dirigir este cuerpo aéreo.

Para el Centenario de la Independencia Nacional en 1944 se inauguró el Aeropuerto General Andrews, anteriormente llamado Miraflores, el mismo estaba ubicado a escasos kilómetros de lo que al momento era el centro de la ciudad (donde hoy funciona el Centro Olímpico Juan Pablo Duarte), es decir, entre las actuales avenidas San Martín, México, Leopoldo Navarro y Abraham Lincoln. La terminal estaba ubicada aproximadamente donde termina (este-oeste) y comienza (oeste-este) el elevado del expreso V Centenario, o sea, donde se encuentran los edificios del Citibank y del Banco del Progreso.

Como se indica precedentemente, en el interior de dicho aeropuerto había un destacamento de aviación, como era de rigor en la época, estas instalaciones eran custodiadas por militares. Ratificando dicha información mediante la entrevista realizada al señor Roberto Acevedo, quien se desempeñó en “Control de Tránsito Aéreo” en la década de los años 50, el cual manifestó que en la torre de control siempre había un servicio permanente de militares.

De igual forma nos sigue relatando el señor Acevedo que en una ocasión intentaron despegar sin plan de vuelo una aeronave y de inmediato llegaron algunos militares para impedir dicha salida, esto demuestra que había una seguridad militar la cual cooperaba con el orden apropiado en las instalaciones.

En esa época en la República Dominicana no había una preocupación concreta relativa a tomar medida de seguridad

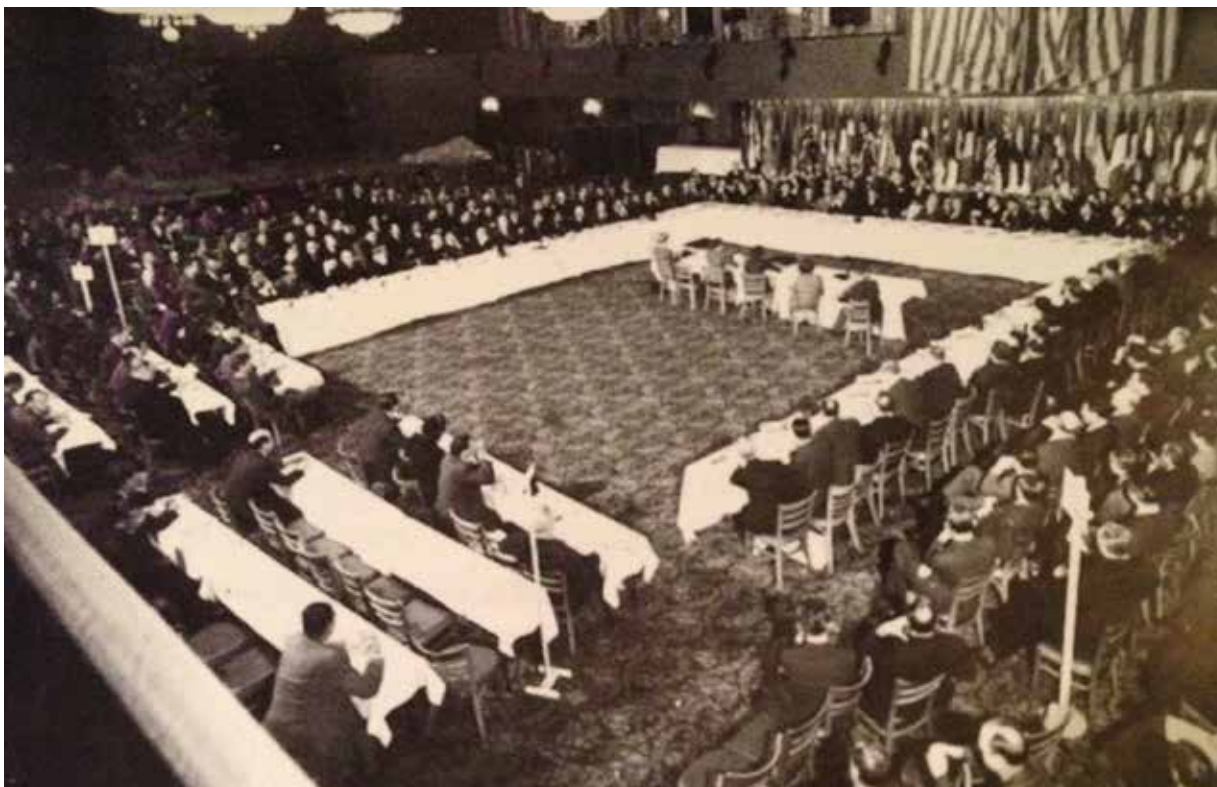
para evitar atentados contra la aviación civil, pero sí existía seguridad para que se cumpliera con el orden establecido y con algunas normas que regían la aviación al momento.

A principios del año 1944, cuando por iniciativa del Coronel Charles McLaughlin, administrador de “Naviera Dominicana”, le propone al Presidente Rafael L. Trujillo, la creación de una línea aérea dominicana, aprobada el 13 de abril de 1944, iniciando sus operaciones el 4 de mayo de ese año. En principio, solo realizaba vuelos domésticos a Santiago, Barahona, Puerto Plata, San Juan de la Maguana, La Romana y Montecristi. Su primer presidente fue el señor Charles McLaughlin.

Pero el Coronel McLaughlin, se proponía llegar más lejos, quería que “Dominicana de Aviación”, fuera reconocida internacionalmente, por lo que entre el 1 de noviembre al 7 de diciembre del mismo año encabezó la delegación dominicana que estuvo presente en la Conferencia Internacional sobre Aviación Civil, celebrada en la ciudad de Chicago.

La República Dominicana pasa a ser miembro del Convenio de Chicago firmado el 7 de diciembre del 1944, cuya finalidad se basa en preservar la seguridad general y promover la cooperación entre Naciones que pudieran verse amenazadas por el desarrollo descontrolado de la Aviación Civil Internacional.

La compañía inició sus vuelos internacionales en 1951, debido a la necesidad de tener una aerolínea nacional que cubriera esas rutas por el gran número de ciudadanos dominicanos que ya



Firma del Convenio de Chicago

comenzaban a emigrar a ciudades como Nueva York, San Juan, Miami y Madrid, las primeras naves incorporadas al servicio fueron DC-3, DC-4 y DC-6.

Para Dominicana, la década del 50, fue trascendental, ya que se comenzaron a realizar varios vuelos internacionales y la expansión de sus vuelos domésticos, la aerolínea empezó a volar frecuentemente entre Santo Domingo y otras ciudades dominicanas como Puerto Plata, Barahona y Santiago de los Caballeros.

Para el año 1956, se inician los aprestos para la construcción de una nueva terminal aeroportuaria, la cual comenzó a operar en el 1958, pero se inaugura de manera oficial el 10 de noviembre de 1959 con el nombre

de “Aeropuerto Internacional Punta Caucedo”.

Con la llegada de los años 60s, Dominicana de Aviación adquirió aviones jets, DC-8, DC-9, Boeing 727 y Boeing 707 para sus vuelos más largos como al Aeropuerto JFK en Nueva York. Los 727 fueron comprados nuevos al fabricante, Boeing. Así mismo, se adquirieron dos aviones Carvair ATL-98 para operaciones de carga.

Es a partir de la puesta en funcionamiento de esa terminal que en el país se comienza a hacer los primeros pininos relacionado a cumplir con ciertas medidas de seguridad, por lo que de acuerdo a las declaraciones del señor Roberto Acevedo, la mayoría del personal de Control de Tránsito Aéreo



Tripulación de la compañía Dominicana de Aviación en el Aeropuerto Internacional de Las Américas “AILA”

del “Aeropuerto General Andrews” pasa a laborar a esta nueva terminal aeroportuaria, además refiere que comenzó a tener una presencia más numerosa del estamento militar, de manera que recuerda que al plan de vuelo se le sacaban aproximadamente diez copias para distribuirla a todos los departamentos militares del momento.

Podemos decir que la seguridad a la aviación comercial comienza a realizarse de manera muy superficial a principio de los años 60s, más bien, era principalmente con la finalidad de que todo lo que fuera a viajar con fines comercial tuviera la autorización y los pagos de impuestos correspondientes, igualmente para las mercancías de llegada. También habían ciertos controles

en la lista de pasajeros, plan de vuelo y equipaje, en este sentido se comenzaron a inspeccionar los vuelos internacionales de la línea aérea Dominicana de Aviación, entre otras, e incluso fueron designados oficiales superiores de las Fuerzas Armadas para viajar acompañando la tripulación de las aeronaves dominicana, bajo contrato con dicha línea aérea. Esta modalidad de la seguridad aeroportuaria se mantuvo de esta forma durante casi dos décadas, hasta el año 1989.

Durante ese largo periodo de tiempo, se materializaron varios eventos y delitos dirigidos hacia la aviación civil, por lo que la OACI desarrolla el Anexo 17 (seguridad) al Convenio sobre Aviación Civil Internacional



Chequeo de seguridad mediante arco y máquina de rayos X, en el Aeropuerto Internacional de Las Américas.

para contrarrestar esos males, además se desarrollaron otros convenios de seguridad como son:

- El Convenio sobre Delitos y ciertos otros actos cometidos a bordo de aeronave, firmado en Tokio el 14 de septiembre de 1963,
- El Convenio sobre la represión del Apoderamiento ilícito de aeronave, firmado el 16 de Diciembre de 1970
- El Convenio sobre la represión de actos de interferencia contra la seguridad de la aviación civil suscripto en Montreal, el 23 de Septiembre de 1971.

Instalación de la primera máquina de rayos X y arco detector de metales

A principio de diciembre del año 1975, se instala por primera vez en el Aeropuerto Internacional de Las Américas, una moderna máquina de Rayos X y un Arco Detector de Metales, con la finalidad de detectar armas de fuego y explosivos. Estos equipos fueron adquiridos por la línea aérea American Airlines, por lo que de inmediato se procedió a entrenar un personal de la gerencia de mantenimiento de dicha aerolínea, en conjunto con un personal militar de seguridad para la operatividad de los nuevos equipos.

No obstante haberse desarrollado las normativas o regulaciones de lo



Primera comitiva de oficiales de las Fuerzas Armadas y otros organismos de seguridad del Estado y empleados de aerolíneas que participaron en el entrenamiento sobre La Seguridad de Aviación Civil en la ciudad de Oklahoma en 1989.

anteriormente citado, se dio un evento de extraordinaria dimensión que infundió terror al sector de la aviación, la explosión del Boeing 747-121 matrícula N739PA de la aerolínea estadounidense Pan American World Airways (Pan Am), ocurrida el 21 de diciembre de 1988, la cual se originó en un maletín Samsonite que contenía una radiocassetera Toshiba Bombeat, cargada con 400 gramos de explosivo plástico tipo Semtex-H, colocado por terroristas libios en la escala que se hizo en el aeropuerto de Frankfurt, y estaba ubicado a media altura de la sección delantera de la zona de carga de equipaje.

Este hecho alarmó al sector aeronáutico, por lo que la República Dominicana, meses después designó a un grupo selecto de

militares de las Fuerzas Armadas y otros organismos del Estado, con la finalidad de recibir entrenamiento sobre seguridad de la Aviación Civil Internacional, en la ciudad de Oklahoma 1989.

Luego que este personal terminó exitosamente dicho entrenamiento, al regresar ocurre un giro importante en los principales aeropuertos del país, especialmente en el Aeropuerto Internacional de las Américas, se establecieron los puestos de servicios tanto en el área pública, área restringida y plataforma. De igual forma se carnetizaron los empleados por área de trabajo identificándolos con diferentes colores para un mejor control.

Junta Aeronáutica Civil

El 10 de noviembre de 1969 es promulgada la Ley 505, que modifica la No.1915, del año 1949.

Mediante esa ley, se establece que el Poder Ejecutivo será asesorado por un organismo denominado Junta de Aeronáutica Civil, el cual tendrá a su cargo la política superior de la aviación civil en el país.

Esta ley dispuso, además, que la Dirección General de Aviación Civil, órgano técnico especializado, estuviera supeditada al Poder Ejecutivo.

Nuevos Aeropuertos

Desde los años 70s, la compañía Central Romana Corporation, Ltd., poseía y operaba un pequeño aeropuerto (LRM), dentro de los límites del complejo turístico Casa de Campo, en La Romana. El aeropuerto era utilizado, casi exclusivamente, por American Airlines, American Eagle y operaciones privadas no comerciales.

En el año 1973, comenzó sus operaciones el Aeropuerto Internacional de Herrera, aumentando así la capacidad de vuelos, tanto nacionales como internacionales, que se realizaban diariamente en el país.

El Aeropuerto Internacional Gregorio Luperón, ubicado en la provincia de Puerto Plata, inició sus operaciones en el año 1979, como una estrategia para dinamizar y aumentar el turismo en esa región del país.

El Aeropuerto Internacional Punta Cana inicia sus operación el sábado 17 de diciembre de 1983, con una pista de 5,000 pies y una pequeña terminal, que contenía

una puerta de salida y servicio aduanal en una pequeña construcción de 300 metros cuadrados, techada en cana, con capacidad para asistir a 150 pasajeros cada hora y media.

Consejo Nacional de Seguridad Aeroportuaria

El 28 de julio del año 1989 fue creado el Consejo Nacional de Seguridad Aeroportuaria de la República Dominicana, el cual tenía, dentro de sus funciones, la de elaborar los planes y procedimientos para la formación de un programa de seguridad aeroportuaria.

Dicho consejo estaba integrado por el secretario de Estado de las Fuerzas Armadas, quien lo presidía; el Director del Departamento Aeroportuario, el jefe de la Policía Nacional, el Director del Departamento Nacional de Investigación, el Director de Aeronáutica Civil, el jefe de la Seguridad de los aeropuertos del país.

Además, el administrador General del Aeropuerto Internacional de Las Américas, el administrador General del Aeropuerto Internacional de Puerto Plata; los miembros auxiliares: el Director General de Migración, el secretario de Estado de Salud Pública y Asistencia Social, el director de la Defensa Civil, el presidente de la Asociación de Líneas Aéreas, el presidente de la Asociación de Líneas Aéreas de Cargas, el Director General de Aduanas; se trataba de un grupo multidisciplinario que debía elaborar normas sobre seguridad.

La labor de vigilancia que se cumplía en los pocos aeropuertos existentes recaía



Aerpuerto Internacional de La Romana



Aerpuerto Internacional de Punta Cana



Aerpuerto Internacional de Herrera



Aerpuerto Internacional Gregorio Luperón de Puerto Plata



Reunión del Consejo de Seguridad Aeroportuaria, el Aeropuerto Internacional de Las Américas.

bajo la responsabilidad del Departamento Aeroportuario, con asistencia de la Secretaría de Estado de las Fuerzas Armadas como seguridad nacional, con representantes de todos los organismos de seguridad del Estado como son: el Departamento Nacional de Investigaciones (DNI), Policía Nacional (P.N.), J-2 de las Fuerzas Armadas y la Dirección Nacional de Control de Drogas (DNCD).

Situación de los aeropuertos en la década de los 90

El 13 de marzo del 1993, la Administración Federal de Aviación Civil de los Estados Unidos colocó al país en la Categoría III, tras realizar una serie de visitas de inspección, y determinó que en la aeronáutica civil dominicana no existían condiciones de seguridad operacional.

Por lo que incluyeron a República Dominicana entre los países cuyas aeronaves de matrícula estaba prohibida su entrada a los Estados Unidos.

Se atribuía, entre otros, a un caso de un avión carguero, que se había accidentado en Miami, Florida, procedente de la República Dominicana.

Por tal razón la Administración Federal de Aviación Civil (FAA), expresaron que no existían, según ellos, la garantía adecuada en los aeropuertos nacionales, por lo cuales se corría el riesgo de recibir sanciones.

Sin embargo, otros hechos acentuaban la situación, como fueron las amenazas del terrorismo internacional sobre todo en los Estados Unidos, lo que mantenía bajo alerta esa nación.

Esta situación obligó a que las autoridades competentes iniciaran la designación de una comisión de expertos en el área para que se encargara de realizar un estudio minucioso, que incluyó los aeropuertos existentes y cuyo resultado luego fuera entregado al Gobierno central.

La iniciativa guardaba relación con lo que estaba sucediendo a nivel mundial referente a la amenaza del terrorismo, y para esto otras instituciones relacionadas al sector venían trabajando.

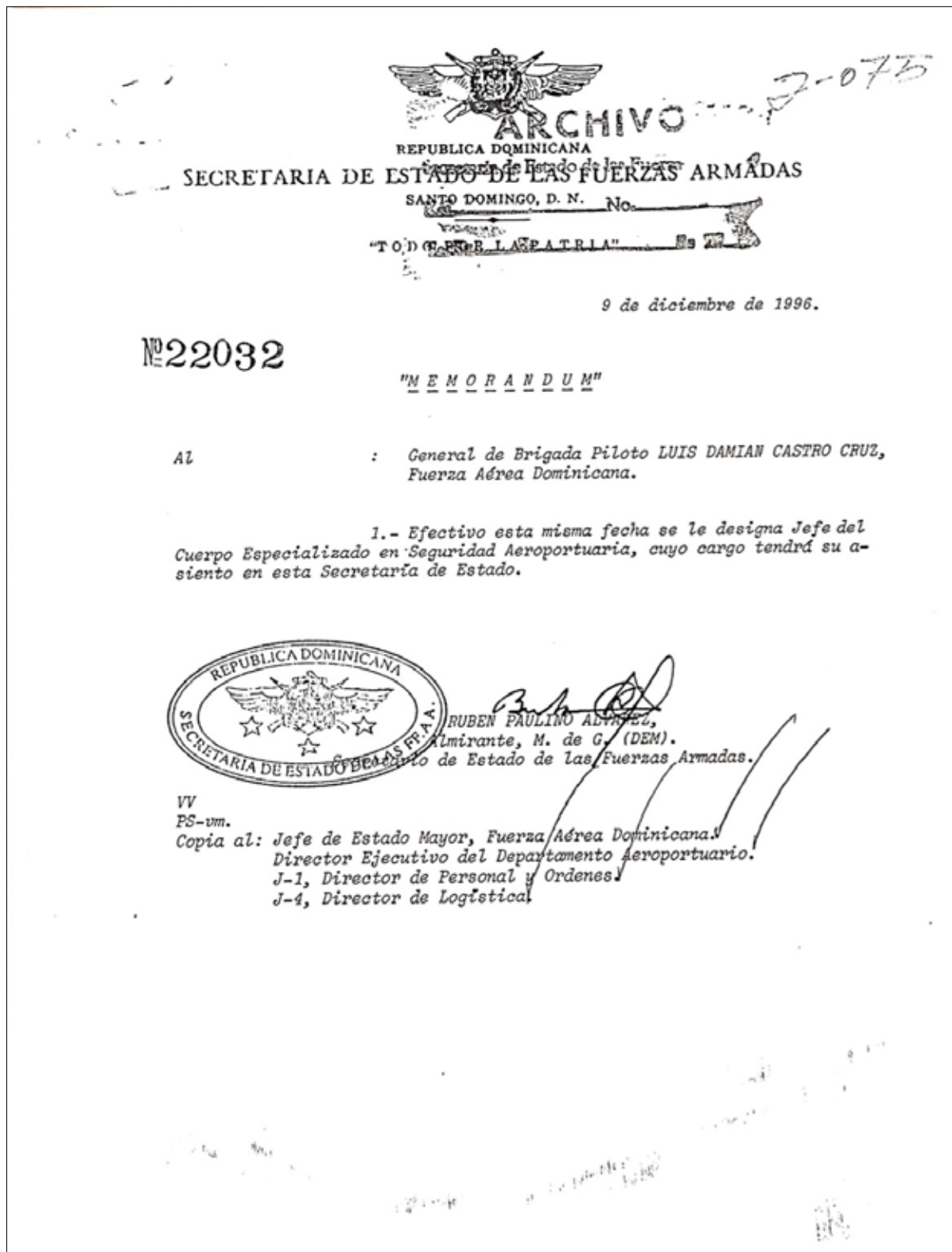
Por la falta de un sistema fiable que respaldara la seguridad de la aviación, el Estado solicitó ayuda a la Organización de la Aviación Civil Internacional (OACI), mediante el mecanismo de asistencia financiera, técnica y material a los Estados en materia de seguridad de la aviación, fue enviada una misión de evaluación técnica del 8 al 13 de marzo de 1996, encabezada por el Sr. Glen A. Starr, oficial de seguridad de aviación de la OACI.

Dicha comisión rindió un informe, donde se contemplaban todas las recomendaciones que el Estado debía mejorar; en ese entonces, era la primera etapa de un proceso continuo de cooperación entre las autoridades de seguridad de la aviación de República Dominicana y la OACI.

Con este informe, se inicia los procesos de evaluación del sistema de seguridad, en ese momento implementado por la República Dominicana y se cimentan las bases para la creación de un cuerpo especializado de seguridad que protegería los aeropuertos del país.

Al mismo tiempo continuaba la construcción de nuevas instalaciones aeroportuarias. El 27 de abril de 1996 fue inaugurado oficialmente el Aeropuerto Internacional María Montez, en la provincia de Barahona. Con capacidad para recibir Jumbo 747, DC-10 y otras aeronaves de cuerpo ancho. Estructurado con un amplio parqueo para más de cien vehículos.

Asimismo el avance en infraestructura continuaba. Durante el verano del 1998, se inició la construcción del Aeropuerto Internacional de La Romana, Casa de Campo. Este fue inaugurado el 14 de diciembre del 2000.



2-075

ARCHIVO

REPUBLICA DOMINICANA
SECRETARIA DE ESTADO DE LAS FUERZAS ARMADAS

SANTO DOMINGO, D. N. No.

"TODOS POR LA PATRIA"

9 de diciembre de 1996.

Nº 22032

"MEMORANDUM"

AL : General de Brigada Piloto LUIS DAMIAN CASTRO CRUZ,
Fuerza Aérea Dominicana.

1.- Efectivo esta misma fecha se le designa Jefe del
Cuerpo Especializado en Seguridad Aeroportuaria, cuyo cargo tendrá su a-
siento en esta Secretaría de Estado.



RUBEN PAULINO ALVAREZ,
Almirante, M. de G. (DEM).
Jefe de Estado de las Fuerzas Armadas.

VV
PS-vm.

Copia al: Jefe de Estado Mayor, Fuerza Aérea Dominicana.
Director Ejecutivo del Departamento Aeroportuario.
J-1, Director de Personal y Ordenes.
J-4, Director de Logística.

Capítulo I:
Período 1997-2006
(Ira. Auditoría OACI)



Leonel Fernández
PRESIDENTE DE LA REPUBLICA DOMINICANA

NÚMERO: 28-97

CONSIDERANDO: Que para eficientizar y modernizar los servicios de seguridad del Aeropuerto Internacional de las Américas (AIA) y demás aeropuertos civiles del país, es indispensable la creación de un cuerpo calificado y especializado en estas labores, a cuyo cargo estén todos los servicios de seguridad necesarios en las instalaciones aeroportuarias.

VISTAS las recomendaciones de la Comisión de Seguridad Aeroportuaria.

En ejercicio de las atribuciones que me confiere el Artículo 55 de la Constitución de la República, dicto el siguiente

DECRETO:

Artículo 1.- Se crea un cuerpo especializado en seguridad aeroportuaria, a cargo de un oficial General de las Fuerzas Armadas, bajo la dependencia del Secretario de Estado de las Fuerzas Armadas.

Artículo 2.- El cuerpo creado mediante el presente Decreto será el principal encargado de las labores y responsabilidades propias a la seguridad en los aeropuertos.

Artículo 3.- Comuníquese a la Secretaría de Estado de las Fuerzas Armadas, al Departamento Aeroportuario y a la Dirección Nacional de Aeronáutica Civil, para los fines correspondientes.

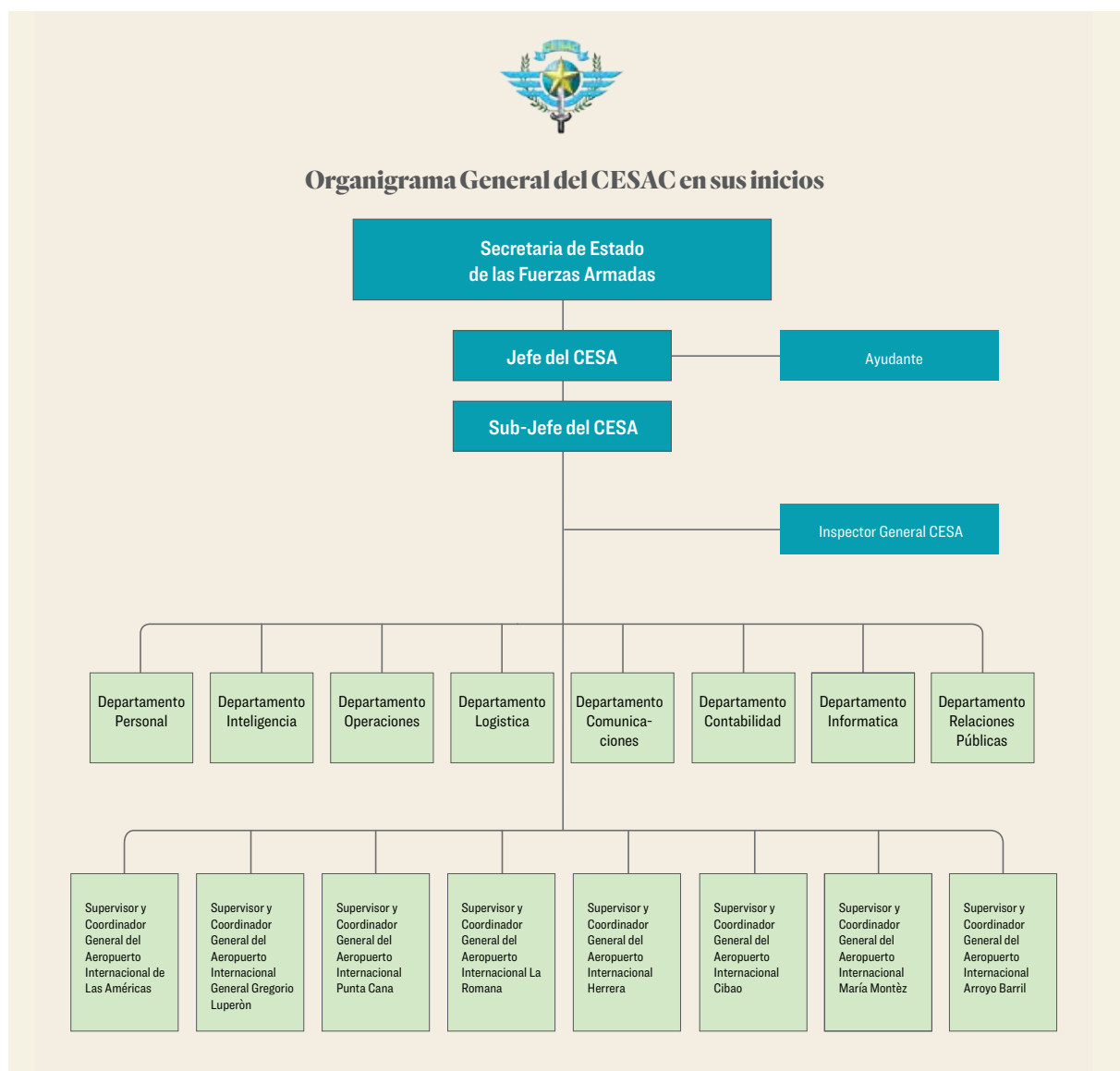
Dado en Santo Domingo de Guzmán, Distrito Nacional, Capital de la República Dominicana, a los **veintidos** (22) días del mes de **enero** del año mil novecientos noventa y siete, año 153 de la Independencia y 134 de la Restauración.



En el año 1997, se asigna un espacio físico dentro de la Secretaría de las Fuerzas Armadas, para el CESA.

Inicio del CESA

El Cuerpo Especializado en Seguridad Aeroportuaria (CESA) fue creado mediante Decreto Número 28-97, de fecha 22 de enero del 1997, G. O. No. 9946, a cargo de un oficial general de las Fuerzas Armadas, bajo la dependencia del Secretario de Estado de las Fuerzas Armadas, y sería el principal encargado de las labores y responsabilidades propias a la seguridad en los aeropuertos.



El 22 de enero de 1997, el Poder Ejecutivo emite el Decreto número 28-97 G. O. No.9946, que crea el primer Cuerpo Especializado en Seguridad Aeroportuaria (CESA) de las Fuerzas Armadas, a cargo de un oficial general, bajo la dependencia del secretario de Estado de las Fuerzas Armadas, y sería el principal encargado de las labores y responsabilidades propias a la seguridad en

los aeropuertos. En el año 1997, se asigna un espacio físico dentro de la Secretaría de las Fuerzas Armadas para la naciente institución.

Sus primeras oficinas estaban ubicadas en el Segundo Nivel de la Secretaría de Estado de las Fuerzas Armadas. Junto al Jefe del CESA estaban los primeros integrantes de su Plana Mayor, iniciando la

estructura organizacional, como veremos más adelante en algunos memorándum de designaciones, que aunque tienen fechas comprendidas entre marzo y abril de 1997, esos oficiales ya estaban trabajando desde finales del mes de diciembre del año 1996. En ese sentido se designaron varios oficiales para ocupar por primera vez las siguientes funciones:

Coronel Piloto Rafael G. Bueno Vázquez, FAD, Sub-Jefe del “CESA”, Capitán de Navío Nelson Antonio Arciniega, M de G, Inspector General del “CESA” Capitán Contador Lic. Eulogio Pierrot Drullard, FAD, Encargado del Departamento de Contabilidad del “CESA”, Capitán Williams G. Jiménez Polanco, FAD, Ayudante del Jefe del “CESA”, quien también en adición a su demás funciones Encargado del Departamento de Logística, Departamento de Compra y Recursos Humanos, respectivamente.

Por otra parte, se designa al Coronel Piloto Rafael G. Bueno Vázquez, FAD, en adición a su demás funciones como Supervisor y Coordinador General de los Servicios de Seguridad Militar y Policial del “AILA”, Coronel Rafael A. Pérez Mota FAD., Supervisor y Coordinador General de los Servicios de Seguridad Militar y Policial de los aeropuertos internacionales de La Romana y Punta Cana, Coronel Nelson Roberto R. Reynoso Ramírez, E.N., Supervisor Militar de Aduana, del Aeropuerto Internacional de Las Américas, Mayor Paracaidista José A. Castro Berg, FAD., Supervisor y Coordinador General de los Servicios de Seguridad Militar y Policial del Aeropuerto Internacional Cibao.

Del igual forma también se designa al Mayor Ubaldo Reyes Fernández E.N., Encargado del Departamento de Operaciones en el Aeropuerto Internacional de Las Américas y al Capitán Piloto Elvis Marcelino Félix Pérez, FAD, Encargado de la Sección de Planes y Programas del citado Departamento de Operaciones.

El 25 de marzo de 1997 se elabora el primer programa de instrucción del curso “Seguridad y Reglamentación Aeroportuaria”, para ser impartido en el Instituto Militar de Educación Superior “General Juan Pablo Duarte y Diez”, Ejército Nacional, en esa ocasión fueron seleccionado 15 oficiales de las distintas instituciones y 10 oficiales del Cuerpo Especializado en Seguridad Aeroportuaria “CESA”.

Cabe destacar algunos de los principales instructores en dicho programa de instrucción:

1. Coronel Estévez Ramírez, FAD
2. Coronel Ramírez Báez, FAD
3. Tte. Coronel Jáquez López, E.N
4. Mayor Reyes Fernández, E.N
5. C/C. Castro Hermon, MDG
6. Cap. Nieves Severino FAD,
7. Cap. Hernández Peña, E.N.,
8. Cap. Álvarez Monegro, E.N.,



Primeros instructores de seguridad en el IMES. De izquierda a derecha: Mayor Gral. (R) Valentín Jáquez López EN., General (R) Ubaldo Reyes Fernández, EN., Coronel Ramón Álvarez Monegro FARD (DEM), Coronel Ramón Nieves Severino, FARD (DEM).

9. Cap. Arias Padilla, FAD.,
10. Lic. Paredes Reyes,
11. Sr. Gustavo Jáquez,
12. Sr. Lucas Vanderhorst,
13. Sr. Sócrates Florentino

El Cuerpo Especializado en Seguridad Aeroportuaria “CESA”, continua exhibiendo su rol protagónico en materia de seguridad, por eso el 26 de marzo de 1997, el jefe del CESA le envía el oficio número 356, al Secretario de Estado de las Fuerzas Armadas, Almirante Rubén Paulino Álvarez M. de G., con la finalidad de que en la construcción del Aeropuerto Internacional de Arroyo Barril Samaná, se contemplara en el diseño, el sistema de seguridad, según las reglamentaciones exigida por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), para una mejor eficiencia y operatividad de los servicios de seguridad en esa terminal aeroportuaria.

Por otra parte, el 15 de Julio del año 1997 se aprueba el primer presupuesto mediante oficio No. 14806, de la Secretaría Administrativa de la Presidencia, para ser utilizado en los diferentes gastos de esta institución.

Asimismo, el 11 de septiembre de 1997, mediante oficio No. 1254, del Supervisor y Coordinador General de los Servicios de Seguridad Militar y Policial del “AILA”, el Coronel Piloto Rafael G. Bueno Vázquez, FAD, solicita la creación de la Sección de Personal del citado aeropuerto y a la vez recomienda al Capitán Juan De la Cruz Sánchez Santana, FAD, como Encargado de la misma.

En este sentido, se seleccionan oficiales subalternos con previo entrenamiento en Seguridad de la Aviación Civil, para supervisar principalmente los puntos de acceso mediante identificación positiva, arco detector de metales y máquina de rayos X. De igual forma, oficiales como supervisores en el área de las diferentes puertas de salidas y llegadas en la terminal, supervisión constante



Primera promoción AVSEC

de las diferentes áreas en plataforma, mediante exigencias estrictas a todos los empleados para que portaran el carnet de identificación de manera visible, debiendo el Supervisor y Coordinador General de los Servicios de Seguridad Militar y Policial en los diferentes aeropuertos rendir un informe pormenorizado al Jefe del Cuerpo Especializado en Seguridad Aeroportuaria, CESA, con todas las novedades y actividades que sucedían en dichos aeropuertos.

Luego, se formaron comisiones, con la finalidad de crear procedimientos y los puestos de accesos necesarios para incrementar de manera eficiente las labores de seguridad, además, esas comisiones se encargarían de diseñar los uniformes, insignias, logos y la bandera

que utilizaría esta institución y todos sus miembros, de los cuales hablamos más abajo.

Uniformes y logo del CESA.

El 20 de octubre del año 1998 el Almirante Rubén Paulino Álvarez, M de G, Secretario de Estado de las Fuerzas Armadas, emite la circular No. 9-1998, reglamentando el uso de las insignias del Cuerpo Especializado en Seguridad Aeroportuaria (CESA), donde se describe la signografía del logo de la institución, el distintivo y la descripción de los uniformes de este organismo.

En sus inicios los uniformes del CESA estaban diseñados de la siguiente manera:

Tocado; es un sombrero de ala ancha en fieltro color azul marino (NAVY) con cordón dorado y dos dragoneras en los extremos atado alrededor de la copa del mismo, el frente tenía una placa insignia del CESA. Camisa; de color azul añil con dos bolsillos con tapa y botón, en la manga izquierda tendrá un parche logo del CESA, en los hombros charreteras con botón, sobre el bolsillo derecho un distintivo negro con la inscripción “seguridad o security” color amarillo, sobre el bolsillo izquierdo el carnet y/o placa de identificación del agente de seguridad. Cairel; por debajo de la charretera del hombro derecho los oficiales tenían uno de color dorado y los alistados de color verde. Corbata; de color azul marino (NAVY) con nudo militar (Duke de Kent), para las camisas mangas cortas no aplicaba corbata. Cinturón y accesorios; Cinturón porta pistola de nylon T/M, canana para pistola 9mm., porta cargadores, 2 cargadores para pistola calibre 9mm., un radio portátil para comunicación interna, foco de 12”, macana de goma de 24” y estuche porta esposa en nylon con esposas, todo en color negro. Pantalón; corte militar con tapas en bolsillos traseros de color azul marino (NAVY) con franjas laterales en color dorado con franjas central en color rojo usado con ligas. Botas; color negro hechas en nylon o piel.

El traje era de color azul marino (NAVY), la chaqueta era de corte cruzado con seis botones dorados y tres bolsillos, en el brazo izquierdo un parche con el logo CESA, en el bolsillo superior del lado izquierdo el carnet y/o placa de identificación del agente, del lado

derecho el distintivo en color negro con la inscripción de “seguridad o security” color amarillo. Cairel; sobre el hombro derecho, los oficiales utilizaban uno de color dorado y los alistados de color verde. Camisa; mangas largas de color azul añil. Corbata; azul marino (NAVY) con nudo militar (Duke de Kent) o nudo americano. Zapatos; en charol negros de cordones con medias negras de nylon.

El equipo de seguridad que los oficiales usaban bajo sus trajes constaba de: una sobaquera con su arma de reglamento, un porta esposa de nylon y discreto sistema de comunicación interna.

La descripción del logo era la siguiente:



El Sable: Simboliza la autoridad en el área de seguridad aeroportuaria que poseen oficiales y alistados que integran el cuerpo para proteger la aviación de la interferencia ilícita.

Las Alas: Simbolizan internacionalmente el concepto de aviación en sentido general, la cual recibirá nuestra protección.

La pista de aterrizaje: Simboliza con el umbral de la misma, la parte donde inicia nuestra responsabilidad en la protección

de los actos de interferencia ilícita que pudieren acaecer.

Color verde: Simboliza este, junto a la pista de aterrizaje, todo lo que es perímetro y aéreas circundantes del aeropuerto, siendo estas partes esenciales en la colocación de dispositivos, para evitar intromisión de personas ajenas a la seguridad.

Torre de control: Simboliza la agrupación de todo lo que son las infraestructuras de la parte aeronáutica, áreas de operaciones, áreas de servicios, etc., a las cuales se le debe especial protección, ya que cualquier interferencia en cualquiera de estas, paralizaría las actividades aéreas normales en el aeropuerto.

Cola de la aeronave: Simboliza, junto al color azul, la política de cielo abierto que recibe los vuelos desde todas las partes del mundo y el manejo de la aviación general a las cuales se les debe una seguridad especial en contra de los actos de interferencia ilícita.

Este distintivo mide nueve milímetros de diámetro, rodeado de dos círculos de color azul que contiene el nombre de: Cuerpo Especializado en Seguridad Aeroportuaria, Seguridad, Visión de Excelencia, Integridad.

El Cuerpo Especializado en Seguridad Aeroportuaria en ese momento era una institución incipiente.

Campaña de concienciación sobre medidas de seguridad de la aviación civil

Durante el transcurso del año 1998, el CESA se vio compelido a llevar a cabo una serie de estrategias con la finalidad de acabar con la resistencia que mostraban las diferentes instituciones tanto a nivel gubernamental como empresarial del área de la aviación comercial, para que las mismas pudieran entender la importancia de cumplir con las nuevas normas y procedimientos de seguridad para el acceso a las áreas restringidas, principalmente con lo que tenía que ver con el porte visible del carnet que autorizaba a cada empleado para trabajar en la zona que le correspondía. En este sentido, se formó una comisión encabezada por el entonces Coronel Piloto Ismael Ant. Alvarado, FAD y el 1er. Tte. Dionisio de la Rosa Hernández, FAD, entre otros, la cual procedió a realizar una amplia investigación documental sobre actos de interferencias ilícitas ocurridas en distintas partes del mundo, para finalmente elaborar una charla audiovisual titulada “Charla de Concienciación sobre Medidas de Seguridad de la Aviación Civil”, con el objetivo de impartirla en una primera fase, a todos los empleados del Aeropuerto Internacional Las Américas.

Los resultados fueron exitosos, ya que después que dicha comisión realizó varias charlas, en cumplimiento a las normas y procedimientos de seguridad, comenzaron a ser acatados sin ningún tipo de resistencia, ya que ellos mismos manifestaron que en realidad

veían molesta la rigurosidad de las inspecciones, porque desconocían los peligros que significaban para la aviación civil, no llevar a cabo con responsabilidad y seriedad los procedimientos en dichas inspecciones.

El 5 de abril del año 1999, queda en funcionamiento oficialmente el curso para especialistas en seguridad, e inicia su entrenamiento la primera promoción de Policía en Seguridad Aeroportuaria AVSEC, integrada por jóvenes bachilleres que fueron entrenados en materia de aviación civil y de destrezas físicas, en las instalaciones donde funciona la Dirección de Entrenamiento Militar del Ejército de la República Dominicana.

El proyecto en creación contaba con oficiales de las distintas ramas militares y la selección de un personal especializado conformado por jóvenes bachilleres con deseos de superarse, un uniforme distintivo y un equipo de instructores experimentados dispuestos a ofrecer sus sapiencias a través de la enseñanza académica y militar.

Por lo tanto, eso tiene un valor que la manera más justa de reconocerlos es apreciando el profesionalismo y los diversos logros que en el recorrer del tiempo va mostrando dicha institución y todos sus miembros, gracias a la entrega sin importar la hora, el día o la noche, como siempre ha sido costumbre en cada uno de los múltiples trabajos que se desarrollan. Es por eso que aquí el tiempo tiene un valor incalculable, porque los sueños y las metas se han

hecho realidad casi en un abrir y cerrar de ojos, relativamente con el tiempo en que iniciamos y todo lo que se ha logrado.

Cabe destacar el brillante trabajo del General de Brigada Julio Camilo de los Santos Viola, FARD., quien durante sus primeros años como oficial subalterno recibió entrenamiento de diferentes organizaciones a nivel nacional e internacional, logrando especializarse en el área de Seguridad Aeroportuaria para luego convertirse en un ente multiplicador impartiendo diversos temas referentes a esta área tan sensitiva, por lo que podemos citar algunos de ellos:

- Anexo 17 al Convenio de Chicago sobre Aviación Civil Internacional (protección de la aviación civil internacional contra los actos de interferencia ilícita),
- Anexo 18 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional (transporte sin riesgos de mercancías peligrosas por vía aérea).
- Orientación acerca del “Documento 8973, Manual de seguridad para protección de la aviación civil contra los actos de interferencia ilícita”.
- “Operaciones de Seguridad en Aeropuertos”
- Colaboración en Programa de Seguridad de Aeropuerto.
- Colaboración en Plan de Emergencia a Terminales Aeroportuarias.
- Colaboración en Plan de Contingencia a Terminales Aeroportuarias.

- Colaboración en Simulacros de Seguridad a Terminales Aeroportuarias.

De igual manera el Coronel Piloto José Luis Rodríguez Rodríguez, FARD, el cual siendo oficial subalterno recibió entrenamiento a nivel nacional e internacional, logrando especializarse como auditor internacional, también colaboró en la formación de la Dirección de Control de Calidad en sus inicios, dirigiendo la misma durante varios años, de igual forma ofreció sus experiencias como integrante de la Comisión Técnica para concluir propuestas y proyectos importantes para la institución, seguimiento constantes a preparativos de auditorías a cada una de las terminales aeroportuarias con la finalidad de fortalecer el manejo eficiente de operatividad en dichas terminales. Impartió diversos temas referentes a la Seguridad Aeroportuaria, como son:

- Anexo 17 al Convenio de Chicago sobre Aviación Civil Internacional (protección de la aviación civil internacional contra los actos de interferencia ilícita).

Instructor en los siguientes cursos:

- “Operaciones de Seguridad en Aeropuertos”
- “Supervisor AVSEC”
- “Instructor AVSEC”
- “Inspector Nacional AVSEC”
- “Gestión AVSEC”
- “Gerencia AVSEC”

- “Diplomado AVSEC”
- “Manejo de Crisis”
- “Detección de Explosivos en Terminales Aéreas”
- “Control de Sustancias en el Ambiente de Trabajo”
- “Control de Calidad”
- “Colaboración en Programa de Seguridad de Aeropuerto”
- “Colaboración en Plan de Emergencia a Terminales Aeroportuarias”
- “Colaboración en Plan de Contingencia a Terminales Aeroportuarias”
- “Colaboración en Simulacros de Seguridad a Terminales Aeroportuarias”
- “Colaboración en el Programa Nacional de Instrucción de Seguridad de la Aviación Civil”

Por otra parte el Coronel Dionisio de la Rosa Hernández, FARD, un referente y un ícono indiscutible cuando se habla de los inicios, desarrollo y éxitos de esta prestigiosa institución, por ser el oficial que mayor tiempo ha permanecido, lo que le ha permitido colaborar desde diferentes funciones con toda la estructuración de este sólido Sistema de Seguridad Aeroportuario, de igual forma como integrante de la “Comisión Técnica” para analizar y concluir propuestas y proyectos importantes para la institución.



Primeros instructores de la Escuela de Seguridad del CESAC, de izquierda a derecha: General Camilo de los Santos Viola, FARD, Coronel Dionisio de la Rosa Hernández, FARD (DEM), Coronel piloto José L. Rodríguez Rodríguez FARD y Coronel Paracaidista Andrés Pacheco Valera FARD (DEM).

Siendo instructor en las siguientes materias:

- Anexo 17 al Convenio de Chicago sobre Aviación Civil Internacional (protección de la aviación civil internacional contra los actos de interferencia ilícita).
- “Operaciones de Seguridad en Aeropuertos”
- “Supervisor AVSEC”
- “Instructor AVSEC”
- “Detección de Explosivos en Terminales Aéreas”
- “Control de Sustancias en el Ambiente de Trabajo”
- “Manejo de Crisis”
- “Control de Calidad”
- “Colaboración en Programa de Seguridad de Aeropuerto”
- “Colaboración en Plan de Emergencia a Terminales Aeroportuarias”
- “Colaboración en Plan de Contingencia a Terminales Aeroportuarias”
- “Colaboración en Simulacros de Seguridad a Terminales Aeroportuarias”
- “Colaboración en el Programa Nacional de Instrucción de Seguridad de la Aviación Civil”

El Coronel Paracaidistas Andrés Pacheco Varela, FARD, también ha sido un oficial con una amplia formación a nivel de seguridad de la Aviación Civil, el cual colaboró durante varios años desde los inicios en la fundación de este organismo, siendo oficial subalterno y aún mucho tiempo después como oficial superior, manteniendo siempre los lazos de cooperación con este organismo. Siendo instructor de las siguientes materias:

- Anexo 17 al Convenio de Chicago sobre Aviación Civil Internacional (protección de

la aviación civil internacional contra los actos de interferencia ilícita)

- “Operaciones de Seguridad en Aeropuertos”
- “Supervisor AVSEC”
- “Instructor AVSEC”
- “Detección de Explosivos en Terminales Aéreas”
- “Control de Sustancias en el Ambiente de Trabajo”
- “Colaboración en Programa de Seguridad de Aeropuerto”
- “Colaboración en Plan de Emergencia a Terminales Aeroportuarias”
- “Colaboración en Plan de Contingencia a Terminales Aeroportuarias”
- “Colaboración en Simulacros de Seguridad a Terminales Aeroportuarias”

Otros instructores fueron:

1. Antonio Valentín Jáquez López, E.N.
2. Capitán De la Rosa Hernández, FAD.
3. Capitán Abogado Zacarías Mets, FAD.
4. Capitán Andrés Pacheco Valera, FAD.
5. Capitán Luis Peña Pérez, E.N.
6. Capitán Ramón Nieves Severino, FAD.
7. Capitán Prasisteles Segura Félix, FAD.
8. Capitán Franklin Garris Peralta, E.N.
9. Capitán Collado Kelmes, FAD.
10. Capitán Milton Ferreras Sánchez, FAD.
11. Capitán Arias Padilla, FAD.
12. Alférez de Navío Cordones, MdeG.
13. Lic. Ramón Emilio Abreu.
14. Lic. Mirtha Bergés.
15. Lic. Atahualpa Read.

Cada uno de estos distinguidos oficiales se preparó en el área de la Seguridad Aeroportuaria, luego con el tiempo adquirieron experiencias, mismas que fueron puliendo a través de las continuas enseñanzas a los miembros del recién creado “Cuerpo Especializado en Seguridad Aeroportuaria”, (CESA). En este sentido nos referimos a los primeros oficiales, entre otros, fundadores de esta prestigiosa institución.

El 7 de julio de 1999, fue firmado por el Estado dominicano y la empresa Aerodom Siglo XXI el contrato de concesión de los aeropuertos administrados por el Estado, exceptuando los servicios de gobierno, como la Seguridad, entre otros.



Primer grupo de ex-cadetes que ingresaron al CESA para los servicios de seguridad, junto al Mayor Castro Cruz, FAD, 1998

Promociones AVSEC

Antecedentes

De los hombres y mujeres entrenados en 1989 en Oklahoma, varios pasaron a ser instructores del personal que se asignaba a la seguridad en los servicios aeroportuarios.

Luego, ante la necesidad de contar con personal capacitado en materia de seguridad aeroportuaria, el 25 de marzo de 1997, se aprobó un pensum para el

curso “Seguridad y Reglamentaciones Aeronáutica y Aeroportuaria”, el cual fué impartido por un periodo de tres meses en el Instituto Militar de Educación Superior (IMES), en la Base Aérea de San Isidro, y se logró entrenar a más de ciento cincuenta personas, entre militares y civiles, que laboraban en los aeropuertos y otras dependencias públicas y privadas.

La capacitación AVSEC en la República Dominicana, como hoy la conocemos, se formaliza en la primera gestión del



2da. Promoción AVSEC, Mayor General Julio Ramos Troncoso, año 2000

Mayor General Piloto Luis Damián Castro Cruz, FAD., con el concepto básico que se desarrolló llamado el 80-20, lo que significaba que los integrantes del CESA, debían ser: 80% bachilleres, denominados Oficiales AVSEC, quienes realizarían las funciones de seguridad y un 20% de oficiales militares profesionales, para las labores de gerencias, obviamente no estaban las condiciones dada para lograr ese tipo de cosas porque los militares pertenecían algunas de las instituciones, y no todos ostentaban el grado académico

de bachiller, por lo que no se contaba con el recurso humano suficiente para desarrollar este plan. Es por esto que se tomó la decisión, de reclutar un grupo de dieciséis jóvenes ex cadetes, para ser entrenados en seguridad de aviación, quienes iniciaron su entrenamiento el 27 de noviembre de 1998.

El Cuerpo Especializado en Seguridad Aeroportuaria estaba en pañales, para concretizar su norte conformaba un plan integral de trabajo en una sola dirección,



3era. Promoción AVSEC, donde se incluyó personal femenino. 2001.

que le permitiera llegar a un sitio importante en los niveles de seguridad. La mejoría del personal era obvia, dado al entrenamiento militar especializado que había recibido el primer grupo de personas, con lo que se confirmaba el éxito del concepto básico 80-20.

Primeras Promociones AVSEC

A principios del año 1999, inician las gestiones para utilizar los salones de clase y las instalaciones de la Dirección General de Entrenamiento Militar del Ejército Nacional, para dar inicio al ambicioso proyecto de la evaluación y posterior selección del personal que iniciaría el entrenamiento y capacitación, en ese

año se examinaron aproximadamente mil jóvenes bachilleres de nuestra sociedad, los cuales debían cumplir con ciertos requisitos establecidos con el propósito de obtener los mejores resultados y el mejor producto de los evaluados, de estos fueron seleccionados ciento veinticinco jóvenes, quienes compondrían la primera promoción AVSEC del curso “Policía en Seguridad Aeroportuaria”, General de Brigada Piloto Frank A. Feliz Miranda, FAD., es por esto que el 27 de enero es aprobado el primer Programa de Instrucción del Curso Policía Especializada en Seguridad Aeroportuaria, el cual contenía las materias básicas militares y las básicas de seguridad, además de una programación de un entrenamiento constante y progresivo para obtener un rendimiento físico eficaz, dando inicio el entrenamiento el 5 de abril de ese mismo año.

El adiestramiento consistía en un programa unificado con el rol de formación militar donde recibían las rutinas de ejercicios, destrezas físicas y una vez aprobada esas instrucciones se capacitaban con un curso de Seguridad de la Aviación Civil.

El 2 de mayo de 2000, se convocó a un segundo grupo para reclutamiento de aspirantes y se conformó la segunda promoción AVSEC del curso “Policía en Seguridad Aeroportuaria”, Mayor General (R) Julio Cesar Ramos Troncoso, EN. (DEM). Ya finalizado el entrenamiento de dicha promoción, en noviembre de ese mismo año se procedió a oficializar una graduación formal de la primera y segunda promoción de manera conjunta con la

cantidad de noventa y seis (96) y ochenta y dos (82) miembros respectivamente.

El 7 de marzo de 2001, se reclutó un tercer grupo de aspirantes y se conformó la tercera promoción AVSEC del curso “Policía en Seguridad Aeroportuaria”, María Trinidad Sánchez, siendo esta, la primera promoción que incluía personal femenino y para el 17 de octubre de ese mismo año culminaron el entrenamiento la cantidad de noventa miembros.

Reglamento Interno

Durante el mes de junio del año 2000, se elaboró el primer reglamento interno. Fue enviado al Secretario de Estado de las Fuerzas Armadas, mediante oficio No. 5519 de fecha 14 de agosto, el cual contenía las normas que regulaban el desempeño del personal del CESA, acorde con los Reglamentos Disciplinario y el Manual de Seguridad para la Protección de la Aviación Civil Internacional contra actos de interferencia ilícita de la OACI.

El CESA contaba con un Consejo Disciplinario que estaba integrado por el Subjefe del CESA, quien presidía, el Inspector General y el Asesor Jurídico, este consejo era quien tomaba las decisiones cuando había una falta que no se contemplaba en el Reglamento Militar Disciplinario.

Desde el principio el CESA exigía que todos sus miembros sin importar el grado o jerarquía debían ser honorable dentro y fuera de la institución, apegados a los valores éticos y morales, siendo leales a los superiores y cumpliendo las leyes, reglamentaciones y procedimientos

establecido en los diferentes documentos nacionales; ordenando evitar las relaciones con personas que moralmente no estén a la altura de su investidura, y que solo frecuentaran lugares de indiscutible honorabilidad.

Para poder ingresar al CESA como miembro del personal de la seguridad aeroportuaria el reglamento contenía todos los requisitos que se necesitaba. Algunos son: ser dominicano de nacimiento u origen, haber cumplido los 18 años de edad, y menor de 23, con excepción de profesionales o técnicos especialistas que podrán ingresar hasta 25 años y ser bachiller, más los exámenes de cultura general y prueba física, requisitos que hoy en día se pide para ingresar como aspirante AVSEC.

Al principio, la carrera AVSEC estaba diseñada diferente a la que hoy en día establece el Programa Nacional de Instrucción de Seguridad de la Aviación Civil (PNISAC). En este Reglamento Interno para la carrera AVSEC se contemplaba seis (6) grados jerárquicos, los cuales eran: Raso (aspirante), Oficial de Segunda Clase, Oficial de Primera Clase, Oficial, Inspector Supervisor.

El personal para poder optar por uno de los grados mencionados era tomar en cuenta la antigüedad y el mérito en su desempeño en las evaluaciones.

Los requisitos para optar por algunos de los grados estipulados en este reglamento eran los siguientes:

1. Los miembros del CESA después de terminar su periodo de entrenamiento básico de tres meses eran ascendido a Raso AVSEC.
2. Que después de 4 años en servicios y realizar los cursos correspondientes era evaluado para llevarlo al próximo grado que era el Oficial de Segunda Clase.
3. Para alcanzar el grado de Oficial de Primera Clase el soldado del CESA debía tener siete (7) año en labores de seguridad y tres (3) años con el grado anterior.
4. Para escalar al próximo grado que era Oficial debía de tener diez (10) años en labores de seguridad y tres (3) en su grado anterior.
5. Para un Oficial ascender a Inspector debía tener como mínimo trece (13) años en labores propia de seguridad, tener los cursos y ser evaluado con una calificación mínima de ochenta (80) por ciento y tener 3 años en su grado anterior.
6. Para ser un Supervisor debía tener un mínimo de dieciséis (16) años en labores propias de seguridad y ser evaluado con los cursos realizados y haber cumplido tres (3) años en su grado anterior.

El CESA estipulaba en el reglamento que a sus miembros se les cubran las necesidades básica como son los alimentos, vestimenta y transporte.

Este Reglamento Interno limitaba al personal que llegaban de las Fuerzas Armadas y Policía Nacional, quienes prestarían servicios en el CESA solo por

solicitud, y su servicio se limitaba a la seguridad perimétrica de los aeropuertos.

El oficial de operaciones del CESA tenía la responsabilidad de preparar Programas de Evaluación periódicas a sus miembros, que ejercía funciones de seguridad. Este programa estaba vigente por un año a firma del jefe del organismo.

Cabe destacar que el personal que ejercía función en los puntos de inspección y controles de acceso era evaluado cada seis (6) meses y el personal que estaba en los dispositivos de seguridad de los aeropuertos era evaluado cada doce (12) meses.

En este reglamento podríamos apreciar los deberes y responsabilidades de los diferentes grados de los oficiales AVSEC como podemos mencionar los siguientes:

1. El Oficial Supervisor tenía la responsabilidad de supervisar la correcta aplicación de todas las medidas de seguridad establecida en el programa de seguridad del aeropuerto.
2. El Oficial Inspector debía de asesorarse que el personal de seguridad que laboraba en los dispositivos de seguridad este completo y presentable, como lo establecía las normas del aeropuerto.
3. El Oficial era responsable de la correcta aplicación de las medidas de seguridad en una zona específica del aeropuerto e informar de inmediato cualquier anomalía en el servicio.
4. El Oficial de Primera Clase era el encargado de puesto de inspección o puesto de control de acceso y asesorarse que el personal bajo su mando haya recibido el entrenamiento, y en caso contrario, tomar las medidas de lugar.
5. El Oficial de Segunda Clase era el encargado de realizar la vigilancia y el control en los puntos de inspección, en caso de novedad informaba a su superior inmediato.
6. El Raso o Aspirante AVSEC, su responsabilidad era completar los entrenamientos en la fase militar, fase de seguridad aeroportuaria y la fase de la práctica sobre el trabajo.



El CESA avanza

Con la adquisición e instalación de dos arcos magnéticos, bastones detectores, unidades de circuito cerrado de televisión y más de 37 radios portátiles en la terminal de Las Américas, el país se colocaba a la vanguardia de la modernidad.

El CESA, que empezaba a controlar la seguridad en todos los aeropuertos del país, contaba con un supervisor y coordinador general de los servicios militares y policiales en cada aeropuerto, responsable de la seguridad de los mismos, y contaba con la colaboración de los diferentes organismos de inteligencia del Estado como son: Departamento Nacional de Investigaciones (DNI), Dirección Nacional de Control de Drogas, (DNCD) y el J-2.

Para agosto de 1999, los últimos informes elaborados por la Administración Federal

de Aviación Civil Internacional (FAA) y la OACI hablaban muy bien del progreso que habían experimentado los sistemas de seguridad en los aeropuertos del país.

El 10 de septiembre de 1999, se inicia una “Revisión del plan de seguridad”, en funcionamiento, que incluía, carnets magnéticos, rayos X, circuito cerrado y sensores, entre las medidas que se estaban aplicando.

Al principio, no resultaba tan cómodo para los viajeros adaptarse a los controles de seguridad y revisión, pero con el paso

del tiempo y la adecuación del personal, la situación comenzaba a mejorar bastante.

El CESA jugaba un papel importante, frente a esta situación y dando seguimiento a cada una de las medidas que eran emanadas desde la Secretaría de las Fuerzas Armadas, sugeridas por la Administración Federal de Aviación Civil de los Estados Unidos, FAA.

El organismo de los cuerpos castrenses comenzaba a aplicar un nuevo reglamento de seguridad aérea en los diferentes aeropuertos internacionales.

Durante el mes de septiembre de 1999, se promovieron campañas de concienciación en favor de empleados y de los usuarios de los aeropuertos.

Entrando al 2000, la evolución de la seguridad en los aeropuertos comenzaba experimentar un verdadero cambio.

Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil

El Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil (PNSAC), se aprueba el 25 de septiembre del 2000, mediante el Decreto 827-2000, en virtud de que el país, como Estado signatario del Convenio sobre Aviación Civil Internacional, firmado en Chicago el 7 de diciembre de 1944, está en el deber de garantizar un ambiente de plena seguridad en los aeropuertos de todo el territorio nacional.

Así cómo el desarrollar dicho programa en función a lo establecido en el Anexo 17 del citado convenio. Ese PNSAC adolecía

de no contar con un índice, elemento que hizo traumática la búsqueda de la información cuando se auditó el país por primera vez en materia de seguridad de la aviación en el 2006. Asimismo resultaba difícil su actualización ya que había sido aprobado mediante decreto. Y los eventos que demandaban cambios tuvieron que hacerse en programas de menor jerarquía cómo son los Programas de Seguridad de Aeropuertos y Programas de Seguridad de líneas aéreas.

En la actualidad el PNSAC ha experimentado 6 ediciones que ha implicado una cantidad considerable de enmiendas y su aprobación ya no es por el Poder Ejecutivo sino por el Comité Nacional de Seguridad de la Aviación Civil (CONASAC).

Los atentados del 911

Ocurridos los atentados terrorista de septiembre de 2001, la seguridad en los aeropuertos fue intensificada y con ello la capacitación del personal, era evidente que se necesitarían personas con altos niveles de profesionalidad para realizar la tarea, las promociones AVSEC continuaron a un ritmo de casi dos por año, donde hasta la fecha podemos contabilizar 27. Lo ocurrido en los Estados Unidos, convirtió en una necesidad mundial mejorar la seguridad aeroportuaria, como prioridad para devolver la confianza de los pasajeros y la seguridad del sistema de tránsito aéreo.

Dentro de los eventos y situaciones que se dieron podemos citar:

El día 26 de septiembre, la Federal Aviation Administration (FAA), implementó una medida que obligaba a diplomáticos, funcionarios, autoridades eclesiásticas, legislativas y empresarios a someterse a chequeos normales de seguridad.

La adopción de una serie de normas, emanadas de la OACI, reflejadas en el Anexo 17 al Convenio Sobre Aviación Civil Internacional. Además de la implementación del Programa Universal de Auditoría de Seguridad de la Aviación (USAP),

La creación por parte de los Estados Unidos de un organismo rector denominado Departamento de Seguridad Nacional, del cual depende la Administración de Seguridad de Transporte (TSA).

Accionar en las terminales

El 28 de febrero del 2002, durante la administración del Mayor General Rafael A. Alegría Pérez E.N., se solicitó a las diferentes líneas aéreas que operaban en el país, que depositaran al CESA un programa de seguridad conforme a lo establecido en el PNSAC.

En el mismo oficio, se solicitó a la Dirección General de Aeronáutica Civil, a fin de que cuantas veces una nueva línea aérea solicite la expedición de un Certificado de Explotador para operar en el país, debe tener este programa como requisito indispensable.

Con relación al control del desenvolvimiento de personal y de los usuarios en los aeropuertos, se firmaba el protocolo entre el Cuerpo Especializado en Seguridad Aeroportuaria y la firma Aeropuertos Dominicanos, S.A., (AERODOM), para el cambio de formato de los pases de acceso de los distintos aeropuertos internacionales del país bajo su administración. Esta firma fue formalizada el 20 de marzo del 2002.

Durante el transcurso de este año, la institución, en coordinación con las Empresas Concesionarias de Aeropuertos y empresas que hacen vida en los mismos, realizaba diversos simulacros de incidente aéreo, con la finalidad de profesionalizar a las distintas agencias, en caso de ocurrir cualquier tipo de accidente.

Todas estas acciones estaban encaminadas a continuar con el propósito de seguir elevando el nivel de seguridad en las terminales aeroportuarias.

En adicción a esto, del 7 al 13 de abril del 2002, Ignacio Taylor, jefe de la Sección de Explosivos del Ministerio Público de la Policía Técnica Judicial de la República de Panamá, imparte el curso “Nociones para Identificar Artefactos Explosivos”, dirigido, principalmente, a personal del Cuerpo Especializado en Seguridad Aeroportuaria, CESA, en las instalaciones de la Escuela AVSEC.

Días después, el 19 de abril, Mary Lake, representante de la Administración Federal de Aviación Civil de los Estados Unidos, (FAA) (que luego dio origen a la Agencia de Transporte de Seguridad de los Estados Unidos, TSA), visitó el país en labores de colaboración.



Se intensifica la inspección a los pasajeros. Año 2001.

El accionar no se detenía, se mejoran los entrenamientos y se adquiere el software *Safe Passenger*, para el aula virtual de la ESAC. Con esta herramienta tecnológica, el personal adquirió más capacidad y efectividad en la inspección, logrando mayores incautaciones de diversos artículos prohibidos transportados en equipajes.

El uso de dicha herramienta motivó la visita a la escuela de funcionarios dentro de los cuales estaban, el Director General de Aeronáutica Civil, Licenciado Carlos Alvarez Guzmán y el Director Ejecutivo de la Asociación Nacional de Hoteles y Restaurantes, (ASONAHORES), Arturo Villanueva para conocer su funcionamiento.

Campaña de concienciación en el AILA

Para finales de mayo del 2002, se inició una campaña de concienciación con la entrega de un boletín informativo a los pasajeros, dominicanos y turistas que utilizaban los aeropuertos del país, donde se explicaba el endurecimiento de las medidas de seguridad en todos los aeropuertos, bajo el slogan “La Seguridad es Responsabilidad de Todos”.

El Jefe del Cuerpo Especializado en Seguridad Aeroportuaria, Mayor General Rafael Alegría Pérez, EN, procuraba concienciar a la población sobre la importancia de ofrecer una mayor protección a los viajeros y evitar molestias en el tiempo, dado al proceso



Agente del CESA entrega volantes informativos de las nuevas medidas de seguridad a pasajeros en el Aeropuerto Internacional de Las Américas.

que conllevaban las nuevas medidas antes de abordar una aeronave. La lista de prohibiciones la había suministrado la Secretaría de Estado de las Fuerzas Armadas.

En el año 2002 el Bureau Federal de Investigaciones (FBI) lanzó una “Alerta Roja” ante la probabilidad de nuevos atentados dentro de los Estados Unidos, por parte de organizaciones terroristas. Esto provocó que el 9 de julio del mismo año, representantes de la TSA llegaran al país, para constatar los estándares de seguridad y medidas de control que se estaban aplicando por la referida alerta, además se inició la inspección a las líneas aéreas que operaban desde y hacia los Estados Unidos. El lunes 19 de agosto del 2002, se da un incidente que pone en alerta y en movimiento las acciones de las

autoridades de seguridad aeroportuaria. El vuelo 680 de American Airlines había despegado a las 9:42 de la mañana del Aeropuerto Internacional José Francisco Peña Gómez, en Santo Domingo, tuvo que aterrizar de emergencia en el Aeropuerto Internacional General Gregorio Luperón, luego que dos pasajeros estadounidenses alertaran a las azafatas de que Nelson Taveras Ceballos, de nacionalidad dominicana, había logrado introducir un arma de fuego en el avión, este y otros hechos provocaron el reforzamiento de las medidas de seguridad.

Como resultado, semanas después, se realiza una rueda de prensa en la sede de la Secretaría de Estado de las Fuerzas Armadas, con la finalidad de dar a conocer los procedimientos y métodos implementados por este organismo, para



Primera instalación de la Escuela de Seguridad en la Dirección General de Entrenamiento del Ejército Nacional. 2002.



Remodelación de la Escuela de Seguridad en el periodo 2002-2004

evitar que los aeropuertos internacionales del país sean utilizados para actos de terrorismo y como puentes para el narcotráfico.

El 16 de agosto del año 2002 se produce un cambio en la Jefatura del CESA, el General de Brigada Rafael Alegria Pérez, EN, es sustituido por el General Paracaidista, Manuel Figueroa Félix, FAD, quien en septiembre del 2002, solicita a los directores de seguridad que se activen los dispositivos y medidas de seguridad necesarios con la finalidad de mantener el nivel I de seguridad a raíz de conmemorarse un año de los ataques terroristas en Norteamérica, por lo que existía una demanda mayor de efectividad de las medidas de seguridad en los aeropuertos del país, sobre todo en lo concerniente a los vuelos hacia ese país.

El CESA, en esta oportunidad, estaba dando continuidad a la labor de supervisión de los procedimientos en los aeropuertos para que continuaran aplicándose las medidas que se habían tomado un año después de los acontecimientos suscitados en Estados Unidos en el 2001, a pesar de que había disminuido el flujo de pasajeros desde y hacia Norteamérica.

Del 23 al 27 de septiembre de ese año, fue impartido en el Salón Independencia de la Secretaría de Estado de las Fuerzas Armadas, y el hotel Coral Beach Resort de Juan Dolio, un curso taller de “Seguridad Aeroportuaria”, auspiciado por la aerolínea Air France y la Embajada de Francia en el país.

Durante todo este año, 2002, el CESA recibe la visita de inspección por agentes de la Administración Federal de Aviación (FAA), siendo elogiado por dicha agencia, por las evaluaciones de los niveles de seguridad en las terminales aéreas, por la eficiencia y capacidad demostradas.

Al mismo tiempo, del 8 al 11 de octubre del 2002, se llevó a cabo la primera reunión de Directores de Aviación Civil de la Región del Caribe, celebrada en Gran Caimán. Allí, ante el presidente del GREPECAS (Grupo Regional de Planificación e Implementación), se consideró la necesidad de un especialista AVSEC en cada Oficina Regional. Esta información está contenida en una carta enviada por la Organización de Aviación Civil Internacional, Oficina para Norteamérica, Centroamérica y el Caribe.

En octubre de 2002, quedan iniciados los trabajos de remodelación y reconstrucción de la Escuela AVSEC, en busca de la mejoría y modernización para la actualización de las futuras promociones. Una de las prioridades era afianzar la escuela y lograr su equipamiento. Por primera vez se contrataron instructores internacionales experimentados, para seguir con los cursos de instrucción en la capacitación del personal. Estos expertos de la OACI contratados por el organismo provenían de los Estados Unidos, Israel, Francia y España.

Creación de la Unidad de Dopaje del CESA

El 7 de noviembre del 2002 se crea la Unidad de Dopaje del Cuerpo Especializado en Seguridad Aeroportuaria, como requisito para poder laborar en cualquier aeropuerto internacional del país, se disponen de unidades para la realización de la prueba de antidoping o prueba de detección de consumo de drogas prohibidas en las terminales aeroportuarias bajo su responsabilidad, con el propósito de iniciar el proceso de emisión de la Tarjeta de Identificación Aeroportuaria. Esto así para que el Estado Dominicano, cumpla con lo establecido en el Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil (PNSAC), donde se enuncian los requisitos y procedimientos para la expedición o renovación de las tarjetas de identificación aeroportuarias.

Esta prueba es el requisito inicial para la emisión de la tarjeta de identificación que autoriza el acceso a las diferentes instalaciones aeroportuarias en la República Dominicana.

Luego de realizarse la prueba de detección de consumo de drogas prohibidas, el personal civil o militar tendrá que pasar el proceso de depuración y validación con el objetivo de garantizar el cumplimiento de la norma y recibir su tarjeta de identificación aeroportuaria, un equipo profesional supervisa el proceso de realización de la prueba y todo el personal involucrado recibe un entrenamiento específico en esta área. Debe considerarse la prueba

de antidoping como un gran esfuerzo de prevención y cualquier alteración del procedimiento pone en peligro la seguridad de la aviación civil en el entorno aeroportuario.

Antecedentes y creación de la Unidad Canina (k-9)

El 30 de septiembre del año 2002, se firmó una carta de entendimiento entre los gobiernos de los Estados Unidos y República Dominicana, donde, con la colaboración del primero, se acordó crear la Unidad Anti-Explosivos K-9, asimismo el 2 de enero del año 2003, la Corporación Aeroportuaria del Este (CAE), creó la Unidad Anti-Explosivos K-9 mediante un acuerdo con el Cuerpo Especializado en Seguridad Aeroportuaria, en donde se estableció que el CESA dispondría del personal AVSEC y dicha administración cubriría el costo del entrenamiento y adquiriría dos (2) ejemplares caninos. En ese mismo orden se seleccionó a los AVSEC José A. Bueno Báez y Edward Rodríguez, ambos de la cuarta promoción AVSEC para realizar el Curso de Manejador Canino, el mismo fue impartido por el Instructor K-9 Tony Piegaro, de la compañía CSI Internacional, el cual tuvo una duración de tres (3) meses, realizado en Punta Cana.

De igual modo el 11 de marzo del mismo año, se impartió otro curso de Manejador Canino, con el auspicio de la Administración del Grupo Punta Cana. En esta ocasión se seleccionaron tres (3) miembros que fueron el cabo Elvio Bautista Pierrot, FAD, de la primera



Llegada del binomio K-9 después de recibir entrenamiento en Miami. 2002.

Promoción AVSEC y los rasos Francisco Román Olea y Héctor M. Corporán Castillo, E.N., ambos de la cuarta AVSEC promoción, por la referida compañía CSI.

Dada la necesidad institucional que de crear mecanismos que permitieran detectar de manera oportuna cualquier amenaza de artefactos explosivos, propició la creación de la Unidad Anti-explosivos K-9, la cual pudo materializarse a través de recomendaciones de la Administración de Seguridad del Transporte (TSA), de los Estados Unidos.

La Unidad Anti-explosivos K-9, fué establecida el 7 de noviembre de 2003, en el Aeropuerto Internacional de las Américas, encabezada por el Capitán César Severino Santana, FAD, donde

el CESA designó a los AVSEC Erasmo Laureano, Juan José González Pujols, Nicolás Cruz Marte, Rosa Emilia Ureña Contreras, Roselin Guerrero Evangelista, perteneciente a la 5ta. Promoción del CESA, así como también al Primer Teniente Johannes Paul Franco Camacho, y al Sargento TPD Andy Daniel Reyes Ramírez, ambos de la FAD, quienes fueron enviados a Miami, Florida, Estados Unidos, para recibir el entrenamiento como Manejadores K-9 en conjunto con cinco (5) ejemplares caninos: Prinz, Mayra, Poxen, Bobby y Bronco, de raza Pastor Belga Malinois, Pastor Alemán y Labrador Retriever, en la Escuela de Metro DADE, con el auspicio de la Embajada de los Estados Unidos, acreditada en la República Dominicana.

El 15 de marzo del año 2004, se crea la Segunda Unidad Anti-Explosivos K-9, en el Aeropuerto de Santiago, encabezada por el Primer Teniente Johannes Paul Franco Camacho, FAD, con el ejemplar canino Poxen.

En ese año, el CESA solicita al Banco de Reservas una línea de crédito por un monto de RD\$138,747,470.24; y en el periodo del 05/10/2007 al 19/03/2008, fue desembolsada la suma de RD\$135,120,513.00, para la construcción del edificio principal que aloja las instalaciones de la dependencia; en fecha 21 de mayo del 2008, se solicita un aumento a dicha línea de crédito con el banco, por la suma RD\$214,000.000.00, desembolsando un monto de RD\$212,704,361.00, para la construcción de la ESAC.

La Unidad Anti-explosivos K-9, ha evolucionado y expandiéndose en los aeropuertos internacionales del país. El 10 de mayo del año 2005, el CESA forma la tercera Unidad Anti-Explosivos K-9, en el Aeropuerto Internacional Romana, donde el CESA designa a cinco (5) manejadores K-9, los cuales recibieron el entrenamiento por el instructor K-9, Harold Timmermans, con el auspicio de la Embajada de los Estados Unidos, dona cinco (5) ejemplares caninos: Yaris, Barca, Rico, Randolph y Shena, de raza Pastor Belga Malinois y Pastor Alemán, procedentes de Holanda.

Posteriormente, el CESA crea la cuarta Unidad Anti-Explosivos K-9, el 10 de octubre del año del 2006, en el Aeropuerto Internacional Puerto Plata, con cuatro (4) manejadores y dos (02) ejemplares caninos.

Designación de nombre a la Escuela de Seguridad de la Aviación Civil

El 1ero. de noviembre de 2004, el entonces jefe del Cuerpo Especializado en Seguridad Aeroportuaria, General de Brigada, Santo Domingo Guerrero Clase, EN, solicita al Secretario de Estado de las Fuerzas Armadas, Almirante Sigfrido A. Pared Pérez , M de G, (DEM), mediante oficio Núm. 6292, que la Escuela de Seguridad de la Aviación Civil del CESA le sea puesto el nombre del “Mayor General Piloto, Luis Damián Castro Cruz, FAD, (DEM)”, en razón de que fue el oficial encargado de llevar al plano operacional la creación del Cuerpo Especializado en Seguridad Aeroportuaria (CESA), así como la Escuela. Dicha solicitud fue aprobada por el Secretario de las Fuerzas Armadas, mediante el oficio Núm. 34073 de la fecha anteriormente citada.

Mediante la comunicación Núm. 35317, de fecha 9 de noviembre de 2004, del Señor Secretario de Estado de las Fuerzas Armadas, se informó al Dr. Leonel Antonio Fernández Reyna, a la sazón Excelentísimo Señor Presidente Constitucional de la República, Jefe Supremo de las Fuerzas Armadas y la Policía Nacional, la aprobación de la designación ya mencionada; y dada a conocer a todos los miembros de las FF. AA., mediante la Orden General Núm. 119-(2004).

Realizándose un solemne acto en la Escuela de Seguridad de la Aviación Civil, ubicada en la Dirección General de Entrenamiento Militar, “General de Brigada Elio Osiris Perdomo Rosario, EN”,



De izquierda a derecha Almirante Sigfrido Pared Pérez, MdeG, Vicepresidente Rafael Albuquerque, General de Brigada, Santo Domingo Guerrero Clase, EN y Lic. Norge Botello. Durante el acto de graduación y designación a la escuela con el nombre de “Mayor General Piloto Luis Damián Castro Cruz, FAD”, primer Director General del CESAC.



Mayor General Piloto Luis Damián Castro Cruz, FAD, primer Director General del CESAC, dando su discurso de agradecimiento al ser designada la escuela con su nombre

San Isidro, Santo Domingo, encabezado por el Vicepresidente Rafael Alburquerque, los altos mandos militares, embajadores, doscientos ocho (208) jóvenes que se graduaban en la Séptima Promoción, familiares e invitados especiales.

El General de Brigada Piloto Luis Damián Castro Cruz, FAD, en su discurso transportó al auditorio a la sabiduría milenaria del oriente, específicamente a la de Japón, al símil que hace entre la niñez y la vejez, entre el movimiento y la quietud; a sus afanes en reconocer a los hombres en vida.

En ese culto, en esa apasionada devoción por la niñez y la vejez, rumoraba el oficial general que los orientales han descubierto que a los seres humanos hay que rendirles todos los honores en vida, para que quien sea digno de respeto y admiración pueda disfrutarlo.

Primera auditoría de la OACI a la República Dominicana 2006

Antecedentes

El 5 de octubre de 2001, la Asamblea de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), en su 33º período de sesiones, aprobó la Resolución A33-1: Declaración sobre el uso indebido de aeronaves civiles como armas de destrucción y otros actos terroristas relacionados con la aviación civil. Esta resolución ordenaba al Consejo y al Secretario General del organismo que estudiaran el establecimiento de un programa de auditoría relativo a los

arreglos de seguridad aeroportuaria y los programas de seguridad de la aviación civil. También ordenó al Consejo convocar una Conferencia Ministerial Internacional de Alto Nivel sobre Seguridad de la Aviación, con el objetivo de fortalecer el papel de la OACI en la adopción de las normas y prácticas recomendadas de seguridad, en el ámbito aéreo.

Del 19 al 20 de febrero de 2002 se realizó en Montreal, la Conferencia Ministerial de Alto Nivel sobre Seguridad de la Aviación, donde se aprobó la estrategia mundial para fortalecer la seguridad aérea en todo el mundo, así como también un Plan de Acción de la OACI sobre Seguridad de la Aviación, que incluyó auditorías regulares, obligatorias, sistemáticas y armonizadas para permitir la evaluación de la seguridad de la aviación en todos los estados miembros.

Programa y objetivo de la auditoría de seguridad.

El objetivo general del Programa Universal de Seguridad de la Aviación (USAP), es fomentar la seguridad de la aviación civil en todo el mundo, mediante auditorías regulares de los estados contratantes para determinar nivel de cumplimiento de las normas de seguridad de la aviación de la OACI.

La República Dominicana fue objeto por primera vez de una auditoría de seguridad bajo el Programa Universal de Seguridad de la Aviación (USAP), de la OACI, la cual se llevó a cabo del 27 de marzo al 6 de abril de 2006, a cargo de un equipo de

auditoría de seguridad de la aviación civil de la OACI, integrado por los señores Nelson Pérez Meneses, líder de equipo, Rodolfo Almeida Camacho, Armando Garbalosa Cruz y Gerónimo Guerrero Pérez, miembros de equipo, el coordinador nacional fue el Coronel Piloto José Luis Rodríguez Rodríguez, FAD, encargado del Departamento de Control de Calidad. Esta auditoría se realizó de conformidad con la resolución y conferencia indicada anteriormente y conforme al Memorando de Acuerdo concertado el 16 de septiembre de 2005 entre la República Dominicana y la OACI, el primer ciclo inició en 2002 y se completó en junio de 2007.

Resumen de los resultados de la auditoría de seguridad

Como resultado de esta auditoría, se resaltó el encomiable esfuerzo del país en el cumplimiento y la implementación de las normas contenidas en el Anexo 17, Sin embargo, el país debía designar la entidad responsable de la elaboración, implementación y vigilancia del cumplimiento de las normas, métodos y procedimientos en el ámbito de la seguridad de la aviación, con el fin de eliminar la dualidad de funciones que existía entre el Cuerpo Especializada en Seguridad Aeroportuaria (CESA) y la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC), hoy en día CESAC e IDAC.

De igual manera, se destacaba la necesidad de que el Estado revisara el anteproyecto del Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil (PNSAC), a fin de que fueran incluidas todas las

normas del Anexo 17, así como también los roles y responsabilidades de todas las entidades involucradas, establecieran los procedimientos que aseguraran la vigilancia del cumplimiento y la sostenibilidad del PNSAC a largo plazo. Y en cuanto al Programa Nacional de Control de Calidad de Seguridad de la Aviación Civil (PNCCSAC), la recomendación se basó en que el Estado Dominicano, debía revisar dicho programa, para que fuera incluido un sistema de vigilancia que estableciera la programación regular de estudios, inspecciones y pruebas de seguridad para todas las entidades involucradas en la implementación de medidas establecidas en el PNSAC, así como también aumentar las actividades de vigilancia, con relación al Programa Nacional de Instrucción en Seguridad de la Aviación Civil (PNISAC), en el cual se debería detallar los parámetros de instrucción de todo el personal de seguridad y establecer los siguientes elementos:

- a) Un sistema de instrucción práctica en el puesto de trabajo; b) Un sistema de instrucción para todas las entidades involucradas en la implementación de medidas de seguridad, como, por ejemplo, explotadores de aeronaves, y proveedores de servicios de seguridad a terceros; y c) Un criterio sobre la documentación de los resultados de dicha instrucción.

Otro aspecto observado fue que la República Dominicana debía desarrollar lo antes posible, un Plan Nacional de Contingencia, indicar las dependencias involucradas, las cadenas de mando y comunicación necesarias para hacer frente

a un acto de interferencia ilícita, y que el mismo debería ser objeto de ejercicios periódicos para comprobar su eficacia, entre otras, con un total de treinta y nueve (39) observaciones encontradas.

En dicha auditoría, se resaltó que el Aeropuerto Internacional Las Américas (AILA), contaba con los equipos de seguridad (modernos para su época), así como de un Programa de Seguridad de Aeropuerto (PSA), detallado en cuanto a las operaciones que allí se desarrollaban; El 25 de julio de 2006, la República Dominicana había presentado su Plan de Acción de Medidas Correctivas a la OACI, con el objetivo de subsanar las treinta y nueve (39), recomendaciones incluidas en el informe de auditoría.

El CESAC en la Junta de Aviación Civil de la República Dominicana

El CESAC entró a formar parte de la Junta de Aviación Civil a partir de La Ley No. 491-06 del año 2006 que crea dicho organismo. Como una dependencia del Poder Ejecutivo, con la finalidad de dictar las políticas aéreas comerciales, regular los aspectos económicos del transporte aéreo y la importante misión, como organismo dependiente del Poder Ejecutivo, de asesorar al Presidente de la República en todo lo relacionado con la aviación comercial de la República Dominicana.

Misión

Establecer la política superior de la aviación civil nacional, fomentar el desarrollo del transporte aéreo y regular

sus aspectos económicos, financieros y jurídicos, brindando un servicio de calidad a nuestros clientes internos y externos.

Servicios

- Expedición de Certificados de Autorización Económica (CAE).
- Renovación del Certificado de Autorización Económica (CAE)
- Enmienda del Certificado de Autorización Económica (CAE) para inclusión de nuevas rutas
- Permiso de Operación (PO)
- Renovación del Permiso de Operación (PO)
- Enmienda del Permiso de Operación (PO) para inclusión de nuevas rutas
- Licencia de Consignatario de Aeronaves de Operadores Aéreos Extranjeros en Vuelos no Regulares (CHÁRTER)
- Renovación de la Licencia de Consignatario de Aeronaves de Operadores Aéreos Extranjeros en Vuelos no Regulares (CHÁRTER)
- Permisos de Vuelos No Regulares o Vuelos Chárter
- Aprobación de Acuerdos de Cooperación Comercial (Código Compartido)

Composición de la Junta de Aviación Civil

La ley 491-06 en su art. 207, establece los miembros que integrarán la Junta de

Aviación Civil de la República Dominicana.
Su composición es la siguiente:

- Un presidente, designado por el Poder Ejecutivo;
- El Ministro de Turismo, quien sustituirá al Presidente en las reuniones en caso de ausencia;
- El Director o Directora General del IDAC;
- El Consultor Jurídico del Poder Ejecutivo;
- Dos Especialistas en transporte aéreo en representación del sector privado, nombrados por el Poder Ejecutivo;
- Un Oficial General de la Fuerza Aérea de República Dominicana (FARD), quien deberá ser piloto, recomendado por el Comandante General de ese organismo y nombrado por el Poder Ejecutivo;
- El Director o Directora General del Cuerpo Especializado en Seguridad Aeroportuaria y de la Aviación Civil (CESAC);
- Un Representante del sector turístico privado no regulado de la República Dominicana, nombrado por el Poder Ejecutivo;
- El Director Ejecutivo del Departamento Aeroportuario, y el Ministro de Relaciones Exteriores.

Infraestructura y adquisiciones (vehículos y equipos de tecnología) período 1997-2006

En la gestión del General de Brigada Piloto Luis Damián Castro Cruz, FAD, DEM. del 28 enero 1997, se habilitó una pequeña oficina administrativa en el segundo nivel de la Secretaría de las Fuerzas Armadas

.Luego la Secretaría de las Fuerzas Armadas facilitó unas aulas y otros espacios físicos para dar entrenamientos y cursos al personal del CESA.

Durante el periodo que abarca, esta dependencia realizó la remodelación y equipamiento de sus oficinas en el Aeropuerto Internacional de Las Américas “Dr. José Francico Peña Gómez”, y demás departamentos en dicha terminal aérea.

Mayor General Paracaidista, Manuel de Jesús Figueroa Félix, FAD
(16 agosto 2002 - 05 mayo 2004)

En esta gestión se adquirieron varios vehículos para facilitar el transporte de su personal: Un (1) minibús marca Toyota Coaster con capacidad para treinta pasajeros, Un (1) Jeep Toyota Prado, dos (2) camionetas Mitsubishi 2001 y 2002, (4) motocicletas Suzuki TS-125, modelos 2001, (2) fotocopiadoras Toshiba 2860, equipos y materiales para uso en la sección de comunicaciones del CESA. Diez (10) radios portátiles Motorola modelo Pro-5150, y una base, para iniciar la comunicación por el aeropuerto de La Romana. Así como la vivienda que aloja al supervisor y coordinador del Aeropuerto Internacional de Arroyo Barril.

En esta gestión se remodeló las instalaciones que alojaba la escuela.

El 11 de febrero del 2004, el organismo, inauguró el nuevo edificio que aloja la Escuela de Seguridad, única con un sistema reconocido por la Agencia Federal de Aviación Civil de los Estados Unidos



Camionetas para personal del Aeropuerto Las Américas. Programa BID-FOMIN, 2006.

(FAA) en la región. Y quedaba inaugurada la Galería de Ex Directores del CESAC de manera conjunta al edificio de la Escuela, las instalaciones del comedor para alistados y la remodelación de la cocina.

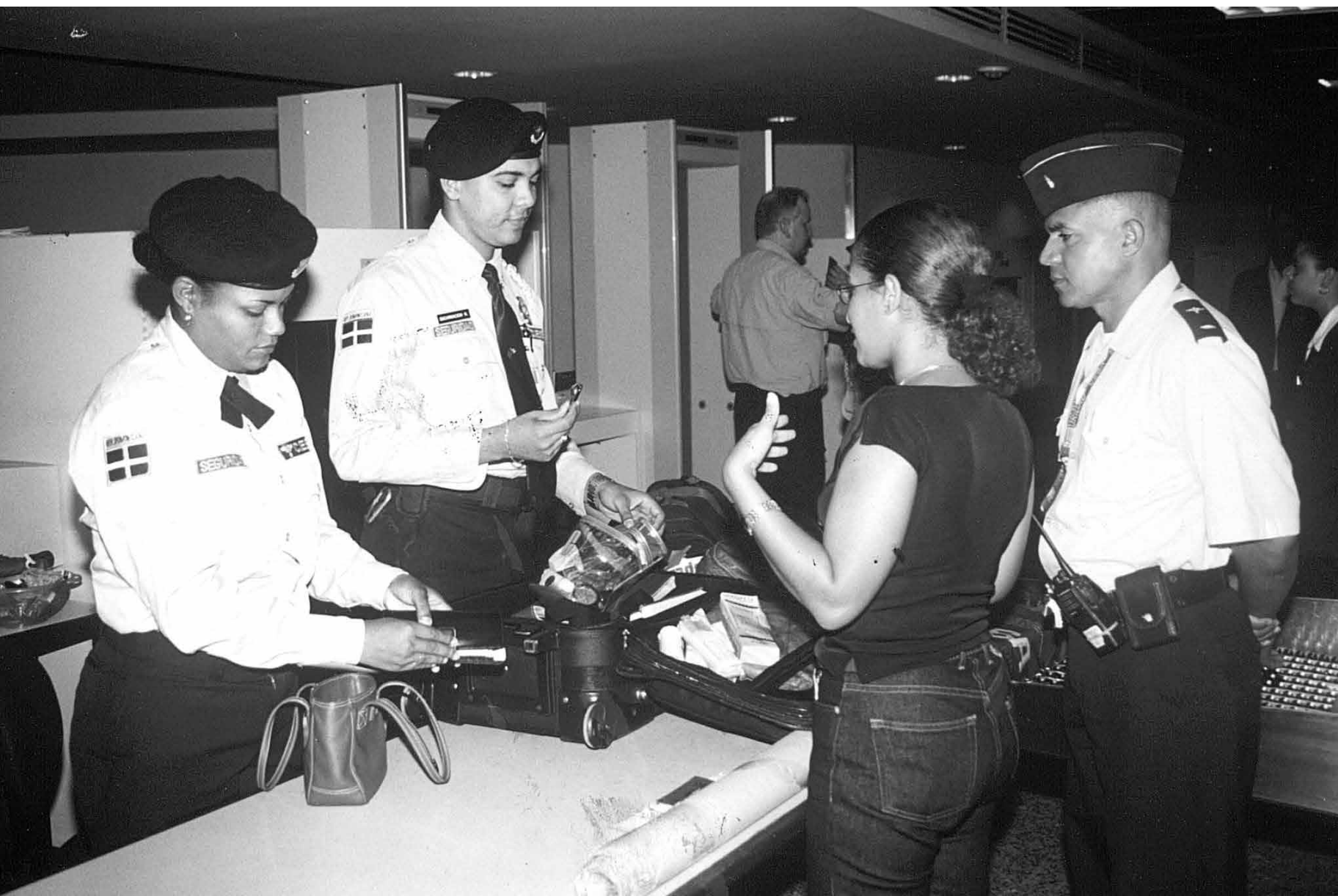
El CESA adquirió unas camionetas para el personal del aeropuerto de las Américas, mediante un programa que se llamaba BID-FOMIN.

También se adquirieron tres (3) camionetas marca Mitsubishi, modelo L-200, año 2006 y tres (3) furgonetas marca Peugeot Partner, año 2006, Un autobús marca Mercedes Benz, año 2007, utilizado en el transporte del personal y tres (3) furgonetas año 2007, para movilizar los ejemplares caninos. Adquisición de cien (100) radios de

comunicación Motorola EP-450, cien (100) antenas y cuarenta (40) cargadores.

Se adquirieron e instalaron cuatro (04) servidores de red, para la plataforma de la institución, ciento cuarenta y nueve (149) computadoras marca DELL con sus respectivos UPS y ocho (08) impresoras.

Adquisición de un DVR Digital y dieciséis (16) cámaras, las cuales fueron instaladas en el Aeropuerto Internacional de Las Américas (AILA), con el fin de optimizar el nivel de monitoreo de las diferentes actividades realizadas en la institución.



Personal AVSEC en labores de inspección Aeropuerto Las Américas. 2005



En la gestión del Mayor General Piloto, Juan Bautista Rojas Tabar, FAD. (02 marzo 2006 - 16 agosto 2008) se continúa la construcción y se finaliza el edificio “Mayor General Piloto Juan Bautista Rojas Tabar, FAD. (DEM)” sede actual del CESAC.

**Capítulo II:
Período 2007-2011
(2da. Auditoría OACI)**



Vista aérea de la sede central del CESAC, parte posterior. Se observan: No.1 ESAC, No.2 el Gimnasio y Lavandería, No.3 el Hospedaje, No.4 Edificio del C-4, No.5 la Sede Central, No.6 el Salon Multisuso, Cocina y Comedor.

Décimo aniversario del CESA, nuevas disposiciones y avances

El 22 de enero de 2007, fue celebrada una Misa conmemorativa por el décimo aniversario de la creación del Cuerpo Especializado de Seguridad Aeroportuaria, en un acto celebrado en la Escuela de Seguridad de Aviación Civil, “Mayor General piloto Luis Damián Castro Cruz, FAD”, localizada en la Dirección General de Entrenamiento Militar del E.N. en San Isidro Santo Domingo Este. A la Eucaristía, asistieron el Subsecretario de Estado de las Fuerzas Armadas, Mayor General Paracaidista, Nelson Marmolejos Acosta, FAD, el inspector General de las Fuerzas Armadas, Mayor General, Piloto Hugo González Borrel, FAD, el Director General del CESA, Mayor General Piloto Juan Bautista Rojas Tabar, FAD, (DEM), el Director General de Aeronáutica Civil, licenciado Norge Botello, el Director Ejecutivo del Departamento Aeroportuario, licenciado Andrés Vanderhosrt, entre otros.

En esta celebración, se anunciaron acciones importantes importantes que había dado el CESA, dirigidas a fortalecer los servicios de seguridad en las terminales aeroportuarias, como una forma de salvaguardar vidas, propiedades y plantas físicas de los aeropuertos, ante cualquier interferencia ilícita o la amenaza del terrorismo internacional, así como la puesta en marcha de las nuevas enmiendas aplicadas al Anexo 17 que rige la Seguridad de la Aviación Civil Internacional, dispuesta por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI).

Asimismo, en ese año, al CESA se le asigna recursos por la Tasa Aeronáutica, el presupuesto vuelve a experimentar un aumento por las disposiciones contenidas en el Decreto 225-07, del 19 de abril del 2007, donde se dispone igualar las tasas aeronáuticas y aeroportuarias que pagaban los agentes de retención,

las líneas aéreas comerciales regulares y no regulares (charters) por pasajeros transportados en entrada y salida desde y hacia República Dominicana.

El Artículo 3, de este Decreto establece que el Instituto Dominicano de Aviación Civil (IDAC), continuará cobrando y percibiendo la Tasa Aeronáutica uniforme de US\$13.75, de conformidad con las disposiciones de la Ley No. 491-06, del 22 de diciembre de 2006; y en lo adelante, distribuiría por cada pasajero transportado en entrada y salida US\$0.50 al CESA.

En mayo de 2007, fue creada la estructura del Departamento de Inteligencia, nombrando como primer encargado al Tte. Coronel Cesar R. Acevedo Vallejo, E.N.; desde ese entonces, este departamento operaba en la oficina principal en la sede del CESA y los demás miembros se encontraban ubicados en las diferentes terminales aeroportuarias.

El Departamento de Asuntos Internos del CESA inicia en el año 2007, con la designación del Coronel Castro Mueses, E.N., como encargado del Departamento de Asuntos Internos, cuya estructura orgánica contaba con un encargado del departamento y cuatro oficiales apostados en las principales terminales del país (AILA, AIPP, AICI y AIPC), con la intención de realizar labores de “contra inteligencia”, término comúnmente utilizado en esa época. Para ese entonces, este departamento no tenía una estructura física, ejerciendo su función desde la Oficina de Inteligencia, que estaba

ubicada en las instalaciones que en ese entonces se conocía como el nuevo local.

Asimismo, en el mes de marzo de este mismo año, se creó el Departamento de Estadísticas del CESA, con el objetivo de llevar un control de las informaciones generadas en la institución.

El primero de junio del año 2007, según lo establece el memorándum número 3946 del director del CESA se conformó la Comisión Técnica del Cuerpo Especializado en Seguridad Aeroportuaria, teniendo como misión el estudio y regulación de las normas y procedimientos de seguridad aplicados y por aplicar en las distintas terminales aeroportuarias, así como en las distintas dependencias de este organismo.

Fueron designados por el director del CESA, el Mayor General Piloto Juan Bautista Rojas Tabar FAD (DEM): el General de Brigada Técnico de Aviación, Agustín D. Esker Rojas, FAD, (DEM) inspector general; Capitán de Navío Manuel de Jesús Mañana Gutiérrez, M. de G., (DEM), asesor especial; Coronel Piloto José Luis Rodríguez Rodríguez, FAD, (DEM), encargado del Departamento de Control de Calidad.

Además, al Coronel Piloto Máximo Rafael Pérez Blanco, FAD, (DEM), Director de la Escuela de Seguridad Aeroportuaria “MGPLDCC, FAD”; Teniente Coronel Paracaidista Andrés Pacheco Valera, FAD, encargado del Departamento de Personal; Teniente Coronel Dionisio de la Rosa Hernández, FAD (DEM), encargado del

Departamento de Operaciones del CESA; Capitán de Corbeta Oscar Santos Pérez M. de G., encargado del Departamento de Depuración y Dopaje del CESA.

Inspección de la TSA a las líneas que operan del AICI a los Estados Unidos:

Desde el día 20 hasta el 28 de agosto del 2007, el equipo de la Agencia de Administración del Transporte de los Estados Unidos (TSA), permaneció en el Aeropuerto Internacional del Cibao (AICI), realizando un asesoramiento de seguridad y a las líneas que vuelan hacia los Estados Unidos, del cual igualmente rindieron un informe pormenorizado.

Víctor Guardia, representante de la TSA para América Central, República Dominicana y Cuba, expresó: “Nos sentimos sumamente complacidos sobre el alto grado de profesionalidad, la forma como el personal realiza su labor e igualmente en cuanto al diseño del aeropuerto quedamos impresionados, ya que reúne todas las condiciones para aplicar de manera correcta las medidas de seguridad”.

Tras concluir las dos jornadas de trabajo, expresaron su impresión sobre los aeropuertos como la mejor carta para demostrar la labor que estaban desarrollando las autoridades dominicanas en todas las terminales del país.

“Estoy muy impresionado y satisfecho con lo que hemos visto: mejoría, cambios...”, expresaba Guardia, mientras que George

L. Pérez, especialista senior de Seguridad en Aviación, destacaba el esfuerzo realizado por el CESA y los consignatarios de aeropuertos, para colocar en el nivel de seguridad en que se encontraban en esos momentos.

Nueva sede, unidades y designaciones del CESA

El 13 de septiembre del 2008, el CESA aloja sus dependencias en el edificio construido para la sede principal en Punta Caucedo, luego de un proceso de remodelación y adecuación, con una estructura de tres niveles, y espacios para alojar todos los departamentos creados hasta ese momento. Ese mismo año, se transforma el Departamento Logístico en Departamento Administrativo, teniendo como encargado al Coronel Silvio B. Manin Liberato, EN (DEM), quien luego fué sustituido por el Coronel TPD, Rafael A. Francisco Sánchez, EN.

El Departamento de Transportación y el área de abastecimiento de materiales y combustibles se ubicó en un edificio proporcionado por AERODOM cercano al Aeropuerto Internacional de Las Américas.

En el 2008, con la asesoría del Ministerio de Administración Pública (MAP), se crea el Departamento de Ingeniería, iniciando con el proyecto de la ESAC. El Departamento de Ingeniería se encarga de planificar, diseñar, presupuestar, supervisar, asesorar en materia de arquitectura e ingeniería y dar mantenimiento general a todas las instalaciones del CESA. El primer

encargado fué el Capitán Arq. Nelson A. Miniel Durán, FAD.

Para octubre de ese año, fué designado mediante memorándum No. 3763, como Consultor Jurídico, el Teniente Coronel Epifanio Peña Lebrón, EN, con la misión de dar asesoría legal al Director General, actuando ante los casos de comisión de delitos en contra de la Seguridad de la Aviación Civil, como en aquellos casos internos de la institución.

Decreto 746-08 que crea Comité Nacional de Facilitación:

El 13 de noviembre del 2008, según se establece en el Artículo No.265, del Decreto 746-08 y en cumplimiento a la norma 8.9, del Anexo 9, del Convenio sobre Aviación Civil Internacional, el CESA forma parte del Comité Nacional de Facilitación. El mismo dispone que: “Todo Estado contratante establecerá un Comité Nacional de Facilitación del Transporte Aéreo y los Comités de Facilitación de Aeropuerto necesarios u órganos de coordinación similares, para coordinar las actividades en materia de facilitación entre los departamentos, agencias y otros órganos del Estado, interesados o responsables de los diversos aspectos de la aviación civil internacional, y con los explotadores de aeropuertos y de aeronaves”. Su primera reunión fue celebrada en noviembre de 2008.

Reglamento de Acreditación

En el año 2009, fue publicado el modelo del Programa de Seguridad del Explotador

de Aeronaves (PSEA), con el objetivo de que los explotadores aéreos nacionales e internacionales presentaran sus respectivos programas de seguridad. Al publicarse el modelo del PSEA surge inmediatamente la necesidad por parte de los explotadores aéreos de contratar servicios de seguridad, que anteriormente no estaban siendo requeridos por el Estado. Esta nueva demanda de servicios alertó al CESAC en función a que, aquellas compañías que fueran a prestar estos servicios deberían estar estrictamente reguladas, por lo que se crea en el 2009, el Departamento de Acreditaciones, asignándole la responsabilidad de la acreditación de los proveedores de servicios privados de seguridad aeroportuarios, a fin de que estos cumplan con los requisitos exigidos por el Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil (PNSAC).

A partir de esta nueva necesidad de regular los proveedores existentes y de definir reglas claras para las nuevas solicitudes, era necesario que el CESAC desarrollara el documento que serviría para llenar el vacío existente, pues hasta el momento esta metodología no había sido implementada.

El 15 de septiembre del año 2009, la Comisión Técnica del CESAC, en su décima sesión extraordinaria (Acta 17-2009), finalmente concluyen los trabajos de elaboración y revisión del documento, al cual se le denominó Reglamento de Acreditación de los Proveedores de Servicios Privados de Seguridad de la Aviación Civil, recomendando dicha

comisión, la aprobación del referido documento.

Cabe mencionar que durante el proceso de elaboración del reglamento, fueron tomadas en cuenta las opiniones de los sectores que serían regulados por el mismo, con el fin de armonizar criterios y obtener un documento ajustado a la realidad y a los requisitos del PNSAC.

El 1 de febrero del 2010, el Director General del CESAC, mediante la Circular No.-007-(2010) hace de conocimiento público la primera edición del Reglamento de Acreditación de los Proveedores de Servicios Privados de Seguridad de la Aviación Civil (RAPSPSAC), entrando en vigencia la aplicación de dicho reglamento a partir del 31 de agosto del mismo año. Concluido el plazo ningún proveedor de servicios privados podía prestar servicios de seguridad en los aeropuertos, sino estaba certificado.

En el año 2011, la Dirección de Acreditación y Certificación del CESAC procedió a la acreditación de la compañía Servair, convirtiéndose en el primer Proveedor de Servicios Privados de Seguridad de la Aviación.





Primera versión de la Directiva de Seguridad.

Es importante destacar que desde que inició el proceso de acreditación de los Proveedores de Servicios Privados de Seguridad se han acreditado 18 compañías, asimismo se han realizado 16 renovaciones de acreditación, quedando en la actualidad un total de 12 compañías con sus acreditaciones vigentes, ya que varias de estas empresas han cesado sus operaciones de seguridad de la aviación civil en los aeropuertos.

Desde la fecha de la aprobación del presente documento hasta el día de hoy, ha sido objeto de tres enmiendas.

Implementación de las Directivas de Seguridad

El CESAC a lo largo de su creación y en su misión de salvaguardar la aviación civil contra actos de interferencia ilícita y otros actos que atenten contra la seguridad de la aviación civil, se ha visto en la necesidad de crear planes, programas y reglamentos, como mecanismos que le garanticen el cumplimiento eficaz de las tareas asignadas, sin embargo, en su inicio no contaba con un documento específico a través del cual pudieran enmendar o aprobar

documentos de seguridad e implementarse medidas de seguridad complementarias. En ese sentido, se utilizaban los formatos tradicionales de la correspondencia militar, como son los oficios, memorándum, circulares, entre otros. A tales efectos, en el mes de febrero del año 2009, el CESAC creó un documento denominado directiva de seguridad a la firma del entonces Director General del CESAC, General de Brigada, Carlos A. Robles Díaz, ERD, constituyendo esta la primera emisión de este importante documento cuya estructura fue la siguiente: Título de la Directiva, Referencia, Antecedentes o Justificación y Decisión de la Directiva. Con la misma se garantizaba la inclusión de todos los aspectos técnicos en materia de seguridad, referentes al contenido de la misma, a la vez la directiva proporcionaba un modelo formal y estandarizado distinto a la correspondencia militar tradicional, por lo que se constituyó en el medio de aprobación e implementación de los documentos de seguridad, proporcionando una herramienta de fácil comprensión a la comunidad aeroportuaria.

DOCUMENTO OFICIAL PSSAC-RD

APENDICE 8

MODELO DE DIRECTIVA DE SEGURIDAD

Fecha (XXXX).
Se refiere a la fecha de elaboración de la Directiva.

DIRECTIVA DE SEGURIDAD No. XXX (Año)
Se refiere al número de la Directiva de acuerdo al orden graduar de su elaboración.

TÍTULO:
Tema que se desarrollará en el contenido de la directiva.

REFERENCIAS:
En esta parte se hace mención de los diferentes documentos legales que inciden y sustentan el contenido de la directiva tales como: Convenios, Leyes, Decretos, Programas, Manuales, entre otros.

JUSTIFICACION:
Aquí se redactan algunas de las normas de los documentos legales mencionados en la referencia que facultan y dan la autoridad al Director General del CESA para aprobar la directiva y ponerla en ejecución, del mismo modo se citan otras normas que justifican el contenido de la directiva, así como los hechos o situaciones que motiva la confección de la Directiva.

DECISIÓN:
En esta parte se establece la decisión adoptada por la Dirección General del CESA, como también el contenido de la directiva.

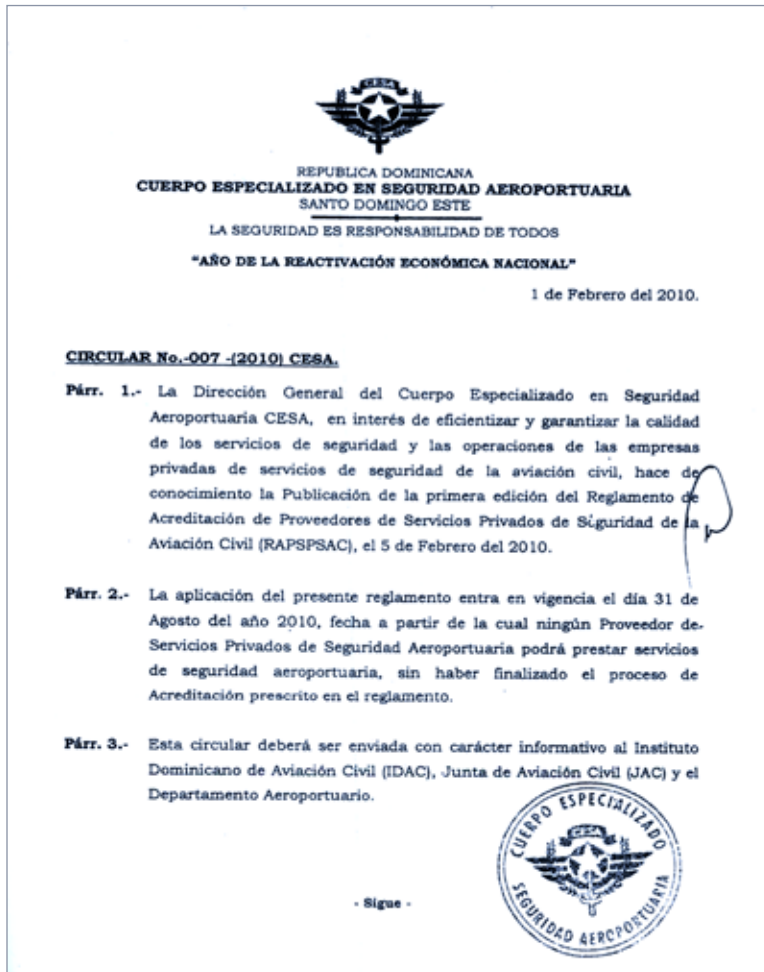
FIRMA DEL DIRECTOR:

Al final del contenido de la directiva en la parte central del documento se escribe el nombre del Director General del CESA y debajo del nombre el rango, especialidad, institución y en una tercera línea el cargo que ocupa; Ej:

DISTRIBUCIÓN:
Aquí se mencionan las organizaciones o instituciones pertinentes, a las que se distribuirá la directiva, para su conocimiento y aplicación de la misma.

JULIO 30/2010 DOCUMENTO OFICIAL A8-1-1

Directiva de Seguridad versión actual



Certificación bajo la Norma ISO 9001-2008 (Scanear foto pag. 46-47 de la revista AVSEC, de la certificación 2001-2008)

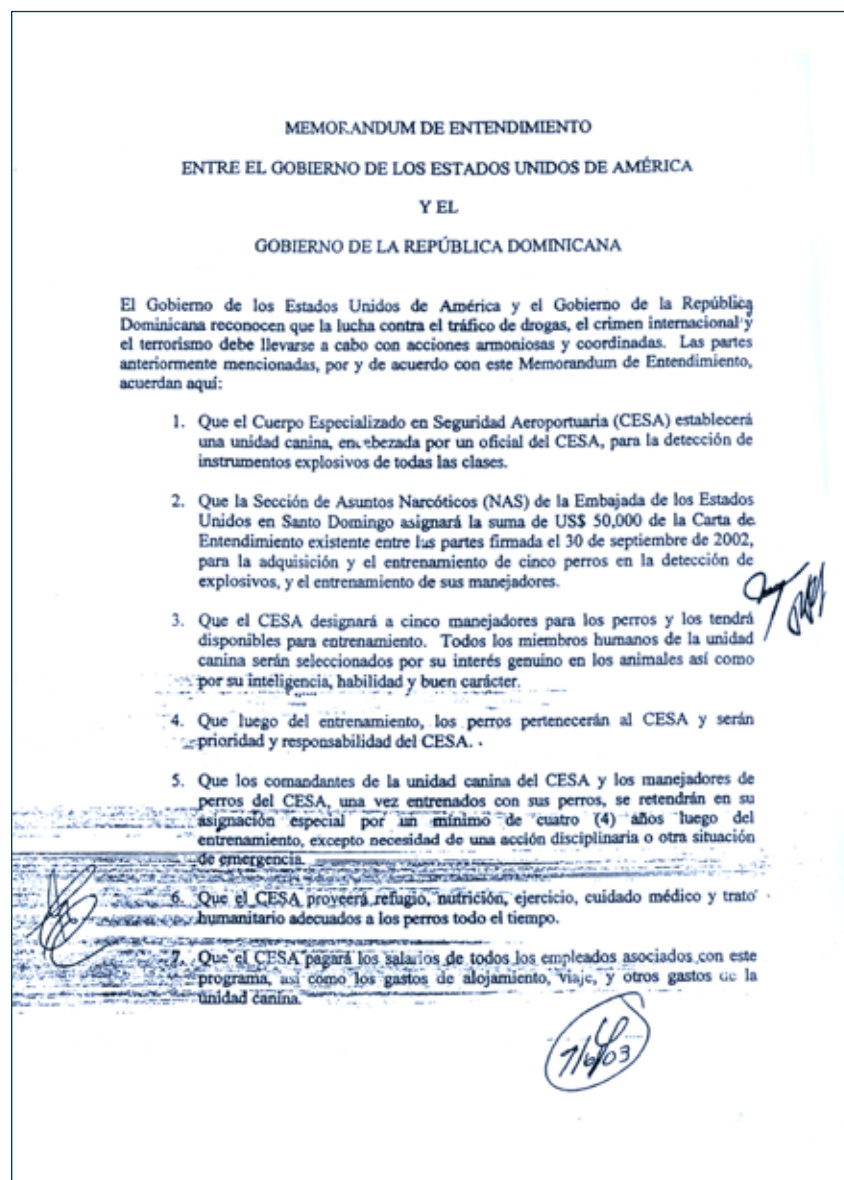
En el año 2010, dado a los resultados eficientes y la superación de sus expectativas, fue incluida de manera oficial en la 3ra Edición PNSAC, 30 de Julio 2010, con un formato oficial como Apéndice 8 (Modelo de Directiva de Seguridad), la inserción de su definición en el capítulo 2 (Definiciones y Acrónimos), y en otras partes que correspondiera la cita de la misma, definiéndose así su estructura y manejo como documento permanente.

Dado el aumento significativo de elaboración de directivas de seguridad, el 15 de octubre del 2014, la Dirección General del CESAC, durante la gestión del General de Brigada de Defensa Aérea, Aracenis Castillo De La Cruz, FARD, dispone la creación de la Sección de Elaboración y Control de las Directivas de Seguridad, y la designación por primera vez del encargado, mediante su memorándum No.010952, como parte de la estructura de la Dirección de Operaciones del CESAC, con el propósito de formalizar dicho proceso y designar un personal encargado de la elaboración y control de las mismas.

En la actualidad, la Ley 188-11, sobre Seguridad de la Aviación Civil, contiene la definición de Directiva de Seguridad, con facultad de aprobar las versiones

y enmiendas de todos los Documentos de Seguridad de la Aviación Civil (DSAC), con excepción del Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil (PNSAC), que solo le puede hacer enmiendas de carácter provisional por un periodo de seis (6) meses, ya que la facultad de enmendar dicho documento de forma definitiva, es del Comité Nacional de Seguridad de la Aviación Civil (CONASAC), según lo especifica la citada ley.

A pesar de que el procedimiento para la elaboración y control de las directivas de seguridad, pudiera verse simple, el trabajo de campo que se realiza es muy exhaustivo, ya que se tienen que tomar en cuenta los elementos vinculantes en cualquiera de los DSAC, con la finalidad de que guarden relación con su decisión, con el objetivo de no contraponer medidas ya normadas, a modo de evitar antinomías jurídicas en los mismos, así como también su redacción coherente y adecuada, conservando la filosofía de la Seguridad de la Aviación Civil para su fácil interpretación en el ámbito de aplicación.



Certificación bajo la Norma ISO 9001-2008

A mediados del año 2009, y en consideración a los avances alcanzados por la industria de la aviación civil dominicana, así como la obtención de la certificación de calidad del Instituto Dominicano de Aviación Civil (IDAC), el Cuerpo Especializado en Seguridad Aeroportuaria (CESA), llamado así en ese entonces, bajo la Dirección del General de Brigada Piloto Pedro René Valenzuela Quiroz, FAD (DEM), declaró su intención de realizar uno de los avances más trascendentales en el proceso de modernización de la gestión del CESA, para lo cual propone la aplicación de un estándar externo que promoviera la excelencia en la gestión y operación institucional y que, a su vez, hiciera reconocibles estos logros por parte del conjunto de la sociedad; iniciativa que consistió en la preparación y certificación de un Sistema de Gestión de la Calidad (SGC) basado en la Norma Internacional ISO 9001 versión 2008.

Es así que el 18 de noviembre del año 2009, tras la firma de un acuerdo con la compañía QSL de Chile, se inicia el proceso de implementación de un Sistema de Gestión de la Calidad, en conformidad a los requisitos de la norma ISO 9001:2008, con el propósito de fortalecer su compromiso con la excelencia, para garantizar que las operaciones de seguridad se realicen con los más altos niveles de calidad en beneficio de los usuarios del transporte aéreo y el sector de la aviación civil.

El Sistema de Gestión de la Calidad del CESA fue diseñado en base a principios y conceptos sugeridos por la Norma ISO 9001 y de acuerdo a la metodología aplicada por la compañía QSL, la cual consideró entre otros: Establecimiento de una política y objetivos de la calidad por parte de la alta dirección, definición de un enfoque de procesos (mapa de proceso), designación de dueños de proceso, asesoramiento a los dueños de procesos de las distintas direcciones del CESA para el levantamiento y documentación de los procesos que conformaron el alcance del SGC, confección de un manual de calidad, formación de auditores internos del CESA, realización de auditorías internas al SGC del CESA, realización de capacitaciones y formulación de un plan comunicacional, así como la actualización y elaboración de nuevos perfiles de cargos (manuales de cargos), exigidos por el sistema.

A razón de esto, mediante memorándum No. 2257, se crea el Plan Comunicacional, el cual tiene por finalidad sensibilizar, involucrar e informar al personal respecto de la implementación del Sistema de Gestión de la Calidad en el CESA, a consideración de que la implementación de un sistema como este tiene un alto componente de cambio cultural al interior de la organización, donde la aplicación de la excelencia y el mejoramiento continuo radica en el entendimiento por parte de todos los colaboradores.

Dentro de las actividades realizadas por el equipo a cargo del plan comunicacional, estuvo la de elegir como imagen representativa del CESA al Guaraguao, el

cual se le dió como nombre “Guaro”, y el lema “Soy Calidad”, así como la canción “Cuando pise tierra Dominicana” del artista Fernando Villalona, los cuales ayudaron a reforzar y comprometer más directamente al personal en el logro de la certificación.

Durante los años 2009 y 2010, se impartieron una serie de capacitaciones destinadas a generar las competencias necesarias en los dueños de procesos que estaban dentro del alcance, las cuales les permitió participar activamente en el desarrollo, implementación, mantención y certificación del SGC. Muy importante fue también la formación de auditores internos en el CESA taller impartido por el asesor señor Christian Jorquera Drolett, representante de la empresa QSL.

Como forma de motivar la participación del personal y compartir experiencia con otras organizaciones públicas en el desarrollo e implementación de SGC, el miércoles 04/08/2010, exactamente una semana antes de la auditoría para la certificación, el CESA participa en una actividad de entretenimiento y reforzamiento, que se llevó a cabo en la sede de la Academia Superior de Ciencias Aeronáuticas (ASCA), que consistió en el careo institucional, entre la Junta de Aviación Civil, el Instituto Dominicano de Aviación Civil y el Cuerpo Especializado en Seguridad Aeroportuaria, sobre la Norma ISO 9001-2008.

Ya para los días 9 y 10 de agosto de 2010 y tras 7 meses de trabajo, el CESA se somete a la certificación de su Sistema de Gestión de Calidad, para el alcance “Procesos de

Capacitación y Entrenamiento AVSEC, Control de Calidad AVSEC, Acreditación y Certificación AVSEC, y Seguridad Aeroportuaria (Operaciones)”, Relaciones Públicas, Dirección Administrativa, Inteligencia, Informática, Recursos Humanos (Apoyo) y Procesos de Control y Mejora, para un total de 44 procesos en general ,por la empresa certificadora SGS, Panamá, quienes con la participación de los auditores Eduardo Motta, Mayanin Hernández y Luis Pimentel, lograron verificar la conformidad de nuestro sistema, permitiéndonos certificar la institución y demostrar nuestro compromiso con la calidad y la satisfacción del cliente, siendo esta la primera dependencia militar en ser certificada en la República Dominicana.

El Instituto Dominicano de Aviación Civil (IDAC), y la Junta de Aviación Civil (JAC), sirvieron de inspiración para que el CESA incursionara en este proyecto, apoyando permanentemente el proceso de implementación y certificación. Asimismo, se destaca al señor Christian Jorquera Drolett, en calidad de Asesor del Sistema de Gestión ISO 9001-2008 del CESA.

“Este es un logro de todos y ahora nos queda seguir trabajando en busca de la excelencia”, palabras del General de Brigada Piloto Pedro René Valenzuela Quiroz, FAD, Director General del CESA, en el acto realizado.

El día 11 de agosto, en un acto encabezado por el Ministro de las Fuerzas Armadas, en ese entonces Teniente General Piloto Pedro Rafael Peña Antonio FAD, el Director

del IDAC, Licenciado José Thomas Pérez, Director de CESA, General de Brigada Pedro René Valenzuela Quiroz, FAD y el Señor Gonzalo Castillo, Presidente de Helicópteros Dominicanos, el CESA recibe oficialmente la recomendación para la certificación de la Norma ISO 9001-2008, dicha recomendación fue otorgada por la Empresa Surveillance Gestión Sociaty (SGS), reconocida internacionalmente en materia de Certificación de Gestión de Calidad.

Desde ese entonces el personal del CESA tuvo la clara convicción de que la obtención de la certificación representaba solo una pequeña parte en el camino hacia la excelencia, y de igual forma entendía que era el punto de partida para iniciar este largo camino, bajo la premisa de que “las organizaciones verdaderamente excelentes, se miden por su capacidad para alcanzar y sostener en el tiempo resultados sobresalientes para sus grupos de interés”.

Es así, que en base a la certificación obtenida y la necesidad de avanzar a una etapa superior de fortalecimiento de su SGC, con fecha 06 de agosto de 2011, el CESA recibió el primer proceso de auditoría de seguimiento del Sistema de Gestión de la Calidad por la compañía certificadora SGS, Panamá, resultando nuevamente satisfactorio, permitiendo mantener vigente la certificación del Sistema de Gestión de la Calidad.

Sistema de información y gestión para la gobernabilidad (SIGOB)

El 11 de agosto del año 2009, el Cuerpo Especializado en Seguridad Aeroportuaria

(CESA) y el Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD), firmaron un convenio de cooperación dirigido a fortalecer las capacidades de gestión de la institución, a los fines de brindar un servicio eficiente, eficaz y transparente, el cual envolvió la suma de unos US\$72,000.00.

Este proyecto fue denominado “Fortalecimiento de las Capacidades de Gestión del Cuerpo Especializado en Seguridad Aeroportuaria” el cual también tuvo como objetivo el fortalecimiento institucional del CESA por medio de la implementación de sistemas de gestión y desarrollo de capacidades que propicien transparencia, aporten a la efectividad de las políticas de Estado y promuevan la interacción equitativa de la ciudadanía.

El convenio fue firmado por el Director General del CESA, en ese entonces, el General de Brigada Carlos A. Robles Díaz, E.N. y la representante de Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo, (PNUD), Valerie Julliard, durante un acto efectuado en el Salón Cristal del organismo Internacional.

Este proyecto tendría una duración de ocho meses para su implementación y contemplaba una inversión de US\$71,778.00 dólares, también la implementación del Sistema de Correspondencia con la nueva versión SIGOB, así como la capacitación a administradores informáticos y al personal de uso.

En la transición de mando por Decreto 618-09 del 23 de agosto de ese mismo año, fue designado el General de Brigada Pedro

René Valenzuela Quiroz, FAD, como Director General de este Cuerpo Especializado, el cual a su llegada hace las coordinaciones pertinentes para el seguimiento de la implementación de dicho programa, para esto designa en fecha 07 de diciembre del 2009, mediante memorándum, no.4377 al asimilado militar licenciado José Manuel Castillo, como contraparte sustantiva del proyecto, debiendo informar a la Dirección General todos los pormenores relacionados al mismo.

A mediados del mes de febrero del año 2010 se hizo un levantamiento a los equipos electrónicos y al personal que iba a manejar dicho sistema.

A través de este levantamiento se pudo determinar que había que realizar cambios en los equipos electrónicos, así como la compra de nuevos scanners con mayor capacidad.

El 9 de marzo del 2010 se realizó una reunión con los señores, Capitán de Fragata Oscar Santos, M de G, Director de Tecnología, el Licenciado José R. Díaz Robiuo, encargado de la Sección de Formulación de Proyectos y la señora Onaney Lora, técnica del PNUD, donde se retomó las coordinaciones para la implementación del módulo de manejo de correspondencia del Sistema de Información Gubernamental (SIGOB).

Después de esto se hicieron las coordinaciones para dar inicio a la implementación del Sistema de Correspondencia, así como la capacitación a administradores informáticos y al personal de uso. Este sistema en el 2017

ha sido reforzado mediante la ampliación de la capacidad de los servidores y capacitación del personal administrativo.

Comisión Técnica del CESAC

La Comisión Técnica del CESAC, es un organismo colegiado, conformada mediante el memorándum Núm. 3946, del Jefe del Cuerpo Especializado en Seguridad Aeroportuaria (CESA), de fecha 1ero de junio del año 2007, teniendo como misión el estudio y regulación de las normas y procedimientos de seguridad aplicados y por aplicar en las distintas terminales aeroportuarias, así como en las distintas dependencias de este Cuerpo Especializado.

Actualmente la Comisión Técnica también asesora al Director General de dicho Cuerpo en todos los temas que éste les asigna para estudio y recomendación, tomando en cuenta las disposiciones establecidas en los documentos de la Organización de la Aviación Civil Internacional, entre otros.

La Comisión Técnica ha sido integrada desde su creación por distintos oficiales de las Fuerzas Armadas y destacados profesionales de la clase civil en distintas áreas de la aviación, que en cada tema conocido han otorgado su valioso aporte para que el mejoramiento continuo en el CESAC se mantenga siempre.

Dentro de los temas conocidos por esta comisión podemos destacar del anteproyecto de ley sobre seguridad aeroportuaria y de la aviación civil, y el



Miembros de la Comisión Técnica del CESAC en sesión. 2018.

borrador del Decreto 325-09 que crea el Comité Nacional de Seguridad de la Aviación Civil derogó el Decreto 272-89 que creó el Consejo Nacional de Seguridad Aeroportuaria, así como la recomendación para que la escuela imparta los cursos conforme los programas de instrucción de la Organización Internacional de Aviación Civil Internacional (OACI), por la que fueron adquiridos el conjunto de material didáctico normalizado (CMDN), conoció además el Programa de Instrucción de Seguridad de la Aviación Civil, el modelo de los Programas de los Explotadores de Aeronaves, el Programa de Certificación de Operadores de Seguridad, Reglamento de Acreditación de los Proveedores de Servicios Privados de Seguridad de la Aviación Civil, entre otros temas importantes. Fue conocido la creación del manual de funciones del CESAC y varias de sus actualizaciones, el manual de entrenamiento de la unidad canina, la licencia de certificación del personal de seguridad, la implementación

de la carpeta de servicio a utilizar por los operadores de radio en todas las dependencias del CESAC, enmiendas al Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil, al Programa Nacional de Control de Calidad de Seguridad de la Aviación Civil, entre otros.

Comité Nacional de Seguridad de la Aviación Civil (CONASAC)

El Anexo 17, del Convenio de Chicago, dispone en su Norma 3.1.5, que “Cada Estado contratante establecerá un Comité Nacional de Seguridad de la Aviación o arreglos similares, para coordinar las actividades en materia de seguridad entre los departamentos, agencias y otros órganos del Estado, los explotadores de aeropuertos y de aeronaves y otras entidades involucradas o responsables de la implantación de los diversos aspectos del Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil”.



Reunión del CONASAC, 15 de octubre 2015.

El Estado Dominicano mediante el Decreto Nùm. 272-89, de fecha 28-07-1989, crea el Consejo Nacional de Seguridad Aeroportuaria de la República Dominicana, como órgano colegiado interinstitucional del Estado, responsable de fijar la política de seguridad, de elaborar el programa nacional de seguridad aeroportuaria e informar al Presidente de la República sobre la implementación y resultados de las políticas y estrategias en materia de seguridad.

En el año 2009, mediante el Decreto Nùm. 325-09, fue reestructurado el citado consejo, denominándolo Comité Nacional de Seguridad de la Aviación Civil, teniendo como objetivo principal el prestar el apoyo requerido por la autoridad competente

en asuntos derivados de la ejecución del Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil.

De igual modo fue refrendado por la Ley Nùm. 188-11, sobre Seguridad Aeroportuaria y de la Aviación Civil, de fecha 22 de julio 2011 en su artículo 23, establece la creación del Comité Nacional de Seguridad de la Aviación Civil (CONASAC), dependiente del Ministerio de Defensa.

Los miembros del CONASAC están clasificados en dos categorías que son:

Miembros Titulares:

- a. El Ministro de las Fuerzas Armadas.

- b. El Jefe Estado Mayor de la Fuerza Aérea Dominicana.
- c. El Jefe de la Policía Nacional.
- d. El Presidente de la Junta de Aviación Civil.
- e. El Director del Instituto Dominicano de Aviación Civil.
- f. El Director General del CESAC.
- g. El Presidente de la Dirección Nacional de Control de Drogas.
- h. El Director Ejecutivo del Departamento Aeroportuario.
- i. El Director General de Aduanas.
- j. El Director General de Migración.
- k. El Director del Departamento Nacional de Investigaciones.
- l. Un representante de los Operadores de Aeropuertos Concesionados del país.
- m. Un representante de los Operadores de Aeropuertos Privados del país.
- n. Un experto en seguridad de la aviación civil designado por el Presidente de la República.
- o. Un representante de la Asociación de las Líneas Aéreas (ALA), designado oficialmente por dicha asociación.

Miembros Auxiliares:

- a. El Ministro de Relaciones Exteriores.
- b. El Ministro de Turismo.
- c. El Ministro de Agricultura.
- d. El Director de Inteligencia del Estado Mayor Conjunto (J-2) del Ministerio de las Fuerzas Armadas.

- e. El Director de Pasaportes.
- f. El Director del Instituto Postal Dominicano (INPOSDOM).

Sus atribuciones son:

1. Informar al Presidente de la República sobre la implementación y resultados de las políticas y estrategias en materia de seguridad aeroportuaria y de la aviación civil y recomendarle las medidas que sean de su alta competencia.
2. Coordinar, al más alto nivel, las actividades en materia de seguridad entre los diferentes departamentos, agencias y otros órganos del Estado, los explotadores de aeropuertos y de aeronaves y de otras entidades involucradas o responsables de la implementación de los diversos aspectos del Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil, o de las que se requiera la ejecución de alguna medida, obra o trabajo que contribuya a mejorar los aspectos de seguridad en armonía con los de facilitación.
3. Aprobar el Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil (PNSAC), propuesto por el CESAC.
4. Disponer las medidas de coordinación para la eficaz actuación de las autoridades civiles, militares, policiales y de los organismos de seguridad del Estado, que forman parte del sistema de seguridad de la aviación civil, para la prevención de riesgos en la materia.
5. Aprobar los cobros a los usuarios que se establezcan para cubrir los costos de los servicios de instrucción, acreditación, certificación y anti-doping.
6. Asesorar al CESAC en sus funciones con relación a las medidas de seguridad de la aviación necesarias para hacer frente a las amenazas para la aviación civil, sus instalaciones y sus servicios.
7. Mantener bajo examen constante la aplicación de dichas medidas y formular

REUNIÓN DEL CONASAC 2017, AIPC



recomendaciones para modificar estas medidas como resultado de información sobre nuevas amenazas, evolución de la tecnología y las técnicas de seguridad de la aviación y otros factores.

8. Cualquier otra función que le sea atribuida mediante la presente ley o cualquier otra disposición legal.

El CONASAC, actuando en calidad de Centro Nacional de Coordinación y Control (CNCC), asume la responsabilidad de manejar los eventos que representen actos de interferencia ilícita que tengan carácter nacional.

En el citado Comité se ha efectuado desde su creación a la fecha diecinueve reuniones, de las cuales once son ordinarias, cinco extraordinarias, dos de su comisión técnica y una de su Comisión de Seguridad.

Iniciativa ante la OACI para convertir la ESAC en un Centro de Instrucción Regional

La construcción de las infraestructuras que inicialmente conformaron la Escuela de Seguridad de Aviación (aulas, oficinas

El CONASAC, ha realizado un total de 19 reuniones. Participantes de izquierda a derecha:

General de Brigada Paracaidista, FARD.

Nelson Miguel Moquete Checo

Inspector General de la Fuerza Aérea de Rep Dom.

Vicealmirante,

Edmundo Nestor Martín Félix Pimentel, ARD.

Presidente de la DNCD.

Mayor General,

Lic. Ney Aldrin Bautista Almonte,

Director General de la PN

Ingeniero Agrónomo

Ángel Fco. Estévez Bourdier,

Ministro de Agricultura

Teniente General,

Rubén Darío Paulino Sem, ERD,

Ministro de Defensa.
Presidente del CONASAC

Sr. Frank Elías Rainieri,

Vicepresidente del Grupo Punta Cana.

General de Brigada de Defensa Aérea,

Aracenis Castillo de La Cruz, FARD

Director General del CESAC.

Dr. Marcelino Alejandro Herrera RODRÍGUEZ,

Director del Instituto Dominicano de Aviación Civil (IDAC).

Lic. Marino Collante,

Director Ejecutivo del Departamento Aeroportuario.

Dra. Mónica Infante Henríquez,

Representante de los Administradores de los Aeropuertos Concesionados del país.

Sr. Antonio Yapor Alba,

Representante de los Administradores Generales de los Aeropuertos Privados.

Lic. Luis Ernesto Camilo.

Presidente de la Junta de Aviación Civil.

administrativas y hospedaje), se llevaron a cabo durante la gestión del General de Brigada Piloto, Pedro Valenzuela Quiroz, FARD, en el 2009, esto fue un elemento de vital importancia para la materialización de uno de sus principales anhelos, convertirla en un Centro de Instrucción Regional, la calidad de sus instalaciones hicieron posible el acercamiento y fortalecimiento de los lazos con organismos como el Comité Interamericano contra el Terrorismo (CICTE) y la Administración de Seguridad en el Transporte (TSA), pues, a través de ellos, se iniciaron entrenamientos con docentes y participantes internacionales, sin que la Escuela sea aún un Centro Regional; de esta forma, ya a nivel internacional, se conoce y comienzan a hablar de la Escuela de Seguridad de la Aviación del CESA.

Si bien es cierto que esto fue un avance significativo, en miras a lograr la meta deseada, no es sino hasta la gestión del General de Brigada, Zenón Padilla Alcántara, ERD, cuando se hacen los primeros aprestos, en aras de lograr que la Escuela de Seguridad de la Aviación Civil (ESAC), sea convertida en un Centro Regional de Instrucción de la OACI. En una visita oficial que este hiciera a la sede principal de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), en Montreal, Canadá, con motivo de la XII reunión del grupo de expertos, sostiene un encuentro con el Sr. Jim Marriot, subdirector de Seguridad del Departamento de Transporte Aéreo de la OACI, en la cual le solicita que la ESAC sea tomada en cuenta para ser categorizada como Centro

Regional de Instrucción en Seguridad de la Aviación Civil (ASTC) de la OACI. Allí, es acogida la petición, y de inmediato se enfocaron en cumplir con todos los requisitos generales que ese organismo establecía, los cuales incluyeron lo siguiente:

Infraestructuras y servicios públicos:

Centro de entrenamiento – Infraestructura: la Escuela habilitó ocho (8) aulas equipadas con aire acondicionado, proyector, pantalla, sonido, computadora, internet inalámbrico y sistema de detección de incendios, que son conducentes a las actividades relacionadas con la capacitación.

Sala de entrenamiento: se equipó un aula maestra insonorizada, con controles de iluminación y temperatura adecuados, escritorios y sillas ergonómicas para acomodar a un máximo de treinta estudiantes, para facilitar la capacitación y realizar tareas grupales o ejercicios de clase.

Sala de instructores: para uso administrativo o relacionado con la actividad de capacitación de los instructores; con escritorios y sillas ergonómicas, computadores e internet.

Área de impresión: para la reproducción y el montaje (impresión, fotocopiado, encuadernación, etc.) de materiales de capacitación, como los libros de referencia de la OACI.

Una biblioteca/área de investigación: con materiales de capacitación y literatura relacionada a la Seguridad de la Aviación Civil.

Comedor: se equipó un Pantry o área de comidas, con el objetivo de acomodar a los estudiantes e instructores para comidas y refrigerios ligeros.

Baños: se reacondicionaron y equiparon todos los baños de mujeres y hombres.

Utilidades: el centro se dotó de enchufes de energía eléctrica / puntos de conexión adecuados en salones designados y salas relacionadas con la capacitación, para acomodar el equipo de capacitación, los instructores y las computadoras portátiles de los estudiantes.

Así como también red alámbrica y wi-fi de alta velocidad, con puntos de conexión de acceso adecuados para facilitar la capacitación.

Las áreas con acceso a internet incluían como mínimo, la sala de instructores, la biblioteca y las oficinas administrativas.

En la oficina de la dirección de la Escuela, fue habilitado un teléfono y un fax con marcado internacional, accesible para instructores y estudiantes para capacitación internacional.

Equipos de apoyo:

Una (1) máquina de fotocopiado funcional, apropiada para copiar grandes volúmenes,

tales como libros de referencia para aprendices.

Dos (2) impresoras, una a color y otra a blanco y negro, para requisitos de impresión, en asuntos administrativos y relacionados con la capacitación.

Perforadoras de papel, encuadernadoras en espiral y grapadoras (de trabajo ligero y pesado) para ensamblar material de entrenamiento.

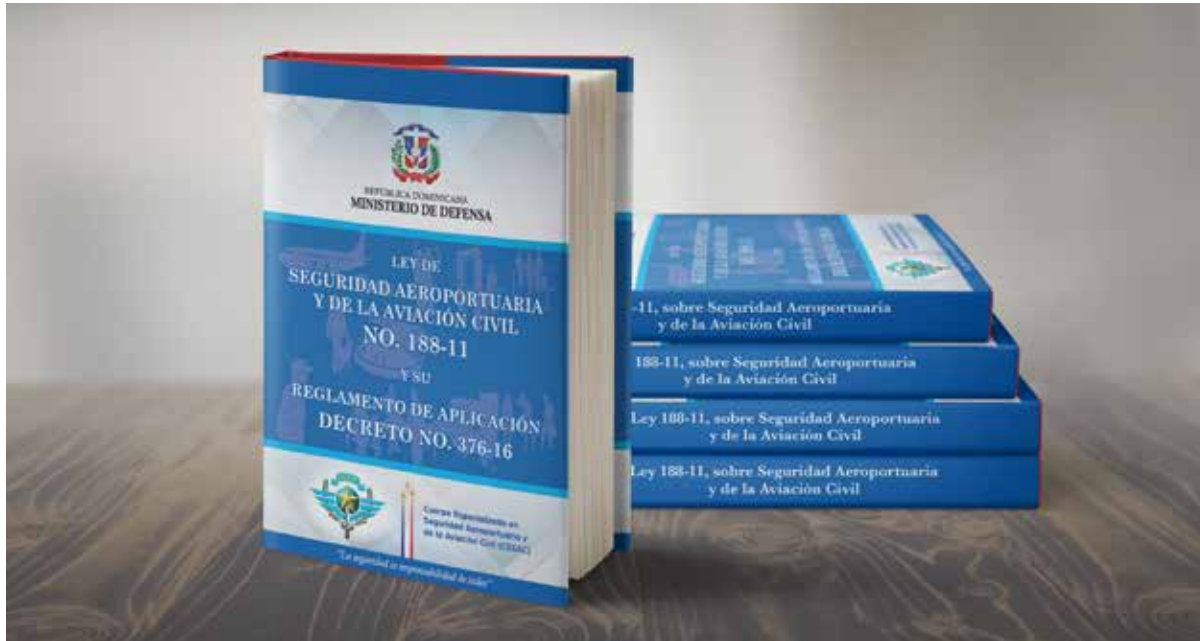
A los fines de garantizar la eficacia logística y operacional, y a su vez ayudar al ASTC, a mantener altos estándares de servicios, que redunde en un aumento en la calidad de vida del estudiante, se adquirieron equipos, y se llevaron a cabo la construcción de otras obras de interés, que a continuación se detallan:

Una biblioteca virtual: como espacio para acoger a los estudiantes, que necesiten mantenerse documentados y actualizados en los temas de Seguridad de la Aviación.

Una planta de tratamiento de agua potable con sistema ósmosis: para que toda el agua que se utilice en la institución, sea apta para el consumo humano.

Adquisición de una planta eléctrica adicional (emergencia): como garante de suministro permanente de energía y consecuentemente, cero interrupciones durante los procesos de capacitación.

Casetas para almacenar basura: equipada con instrumentos que deshidratan los desperdicios sólidos e



impiden su descomposición, para evitar enfermedades y la pululación de moscas y otras alimañas, que hacen de la basura su hábitat, disminuyendo con esto las posibilidades de focos infecciosos y enfermedades.

Una vez cumplido con los requerimientos de la OACI, se procedió a poner al tanto a esa organización de los niveles de listeza a los que se había llegado, con los cuales se daban las garantías de que el centro de instrucción demostraba plenamente que podía impartir y mantener con éxito programas nacionales y regionales de instrucción en seguridad de la aviación y que contaba con capacidad administrativa, operacional y de infraestructura, para contribuir al desarrollo y mejora de la instrucción en seguridad de la aviación, dentro de su región y fuera de ella.

Ley 188-II, sobre Seguridad Aeroportuaria y de la Aviación Civil

Los Estados tienen la responsabilidad de garantizar la seguridad de la aviación civil, incluyendo la protección de los pasajeros, las tripulaciones, el personal de tierra, las aeronaves, las instalaciones de los aeropuertos que prestan servicios a la aviación civil contra actos de interferencia ilícita perpetrados en tierra o en vuelo, lo que conlleva una combinación de medidas y de organización de diversos recursos humanos y materiales a nivel internacional, nacional y aeroportuario.

La Organización Internacional de la Aviación Civil (OACI), de la cual somos miembros, como país, establece la necesidad de la existencia de mecanismos organizacionales con responsabilidades y métodos de aplicación definidos, y deja muy claramente sentado que mediante la legislación apropiada, los Estados deben

designar una autoridad competente que sea responsable de la elaboración, aplicación y mantenimiento de una política global sobre seguridad de la aviación.

Consigna también que esta autoridad de la seguridad de la aviación civil es la responsable de aplicar las normas del Anexo 17 del Convenio de la Aviación Civil firmado en Chicago, en el año 1944, del cual el Estado Dominicano es signatario.

En correspondencia con este mandato de la OACI, en el año 2006, este organismo internacional observó la necesidad de disponer de una figura jurídica, capaz de aplicar de manera efectiva las políticas relativas a la seguridad de aviación civil, en cumplimiento a lo establecido en los tratados firmados por el Estado ante esa institución.

Vale destacar que a la exigencia de la promulgación de la Ley sobre Seguridad Aeroportuaria y de la Aviación Civil, se sumaba la necesidad de aglutinar en un solo instrumento todas las disposiciones reglamentarias que conforman la institución, ya que debido a la carencia de una normativa adjetiva en seguridad aeroportuaria se originaba que varias denuncias y hechos punibles de la aviación civil quedaran sin la debida sanción, como por ejemplo el caso sobre amenaza de bomba en noviembre de 2008, donde se paralizaron las operaciones del Aeropuerto Internacional Las Américas José Francisco Peña Gómez (AILA), tras una llamada telefónica anónima que aseguraba que había una bomba en uno de los aviones que estarían listos para despegar.

En agosto 2010, el General de Brigada Piloto, Pedro René Valenzuela Quiroz, FARD., a la sazón Director General del entonces CESA, conjuntamente con su Plana Mayor, elaboró un anteproyecto de la ley con miras de establecer un instrumento legal que llenara el limbo jurídico en el cual se encontraba en ese momento, por lo que organizó intensas reuniones de trabajo con los diferentes actores del sector, tales como la Consultoría Jurídica del Poder Ejecutivo, el Instituto Dominicano de Aviación Civil (IDAC), la Fuerza Aérea Dominicana (FAD) y la Junta de Aviación Civil (JAC), a los fines de elaborar un ante proyecto, que sancionaría los actos de interferencia ilícita; regularía actitudes relativas a la seguridad de la aviación civil y otras propias de la institución.

Más tarde, en marzo de 2011, el General de Brigada, Zenón Antonio Padilla Alcántara, ERD, Director General del CESA, continuó el largo y exitoso proceso iniciado por su antecesor que le permitió realizar las sesiones de vistas públicas en el Congreso Nacional, de manera que en julio del mismo año se promulgó la Ley Núm. 188-11, sobre Seguridad Aeroportuaria y de la Aviación Civil, legislación apegada a los tratados internacionales, convenios, protocolos y a la Constitución de la República, cuyo Artículo 6 crea al Cuerpo Especializado en Seguridad Aeroportuaria y de la Aviación Civil (CESAC).

La Ley No 188-11 establece que el CESAC es la autoridad competente en materia de seguridad de la aviación civil, con facultad para aplicar la presente ley y las normas y

métodos recomendados, contenidos en el Anexo 17 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional, firmado en Chicago en el año 1944 y ratificado en 1945.

Con este paso, este el CESAC articula una nueva estructura organizacional y crea: Direcciones de Áreas, Subdirecciones, Departamentos. Con este instrumento nace la figura de los inspectores nacionales, quienes son los fiscalizadores del sistema, así como también un nuevo logo, representado por dos alas color azul celeste, flanqueadas por dos ramas de laurel, teniendo en su centro una estrella amarilla sostenida por un sable y en su parte superior un lienzo azul celeste con la inspiración “CESAC”.

De manera específica, el valioso instrumento que constituye la Ley No. 188-11 consigna en su Capítulo III como atribuciones del CESAC:

- Elaborar, aplicar, revisar y mantener actualizado el Programa Nacional de la Aviación Civil (PNSAC), el Programa Nacional de Instrucción de Seguridad de la Aviación Civil (PNISAC), y el Programa Nacional de Control de Calidad de Seguridad de la Aviación Civil (PNCCSAC), de conformidad a los requerimientos internacionales, las directrices de la política gubernamental y el nivel de amenaza latente .
- Asignar tareas y coordinar las actividades con los organismos del Estado, explotadores de aeronaves y de aeropuertos, empresas de servicios de seguridad y otras personas físicas

o jurídicas involucradas o responsables de la implementación de los diversos aspectos del Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil (PNSAC).

- Coordinar con el Instituto Dominicano de Aviación Civil (IDAC), con la Junta de Aviación Civil (JAC) y la Comisión Aeroportuaria, en el ámbito de sus respectivas competencias, la aplicación de esta Ley y la elaboración de los programas de seguridad.
- Aplicar los tratados internacionales ratificados por el Estado Dominicano en materia de seguridad de la aviación civil.

En su Artículo 23, la Ley No. 188-11 le da caracter de ley a la creación del Comité Nacional de Seguridad de la Aviación Civil (CONASAC), órgano dependiente del Ministerio de las Fuerzas Armadas, “responsable de prestar el apoyo requerido por la autoridad competente en asuntos derivados de la ejecución del Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil, así como la coordinación, al más alto nivel con los organismos involucrados en la aplicación y cumplimiento de medidas de seguridad en el contenidas”. El presidente del CONASAC lo es el Ministro de Defensa.

En su artículo 101, esta legislación le da caracter de ley a la ESAC, Mayor General Piloto Luis Damián Castro Cruz; FAD, para la capacitación del personal AVSEC y de todas las entidades que participan en la aplicación de los diversos aspectos del PNSAC, que lo requieran, luego de evidenciar la calidad de sus procesos y recursos materiales y humanos fue

certificada como Centro Regional de Instrucción en Seguridad de la Aviación el 14 de mayo de 2013.

Contar con un Centro Regional de Instrucción en Seguridad de la Aviación (ASTC por sus siglas en inglés) de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), dentro del amplio Sistema de Aviación Civil Internacional, es un gran logro de la República Dominicana, ya que se inscribe en una exclusiva lista de veintinueve países que cuentan con un centro docente de tal naturaleza, y con ello el Cuerpo Especializado en Seguridad Aeroportuaria y de la Aviación Civil (CESAC), escribe otra página en su historia, que durante sus 21 años como institución ha estado cargada de éxitos y bienaventuranzas.

La Ley No. 188-11 es una legislación completa, incluyente y con penas severas de hasta 30 años de reclusión mayor. Las mismas penas contempladas para los actores de hechos dolosos contra la aviación civil serán aplicadas contra los que se “hagan de la vista gorda” y a los que actúen en complicidad con desaprensivos. Impone la pena máxima, cuando se trata de casos en los que el autor o cómplice se aproveche de su condición de empleado, funcionario público o de su relación con los servicios ofrecidos en las terminales aeroportuarias para facilitarle la comisión del delito. Además incluye sanciones administrativas con multas de 1 a 50 salarios mínimos del sector público nacional, en aras de sancionar las violaciones a los procedimientos.

Conforme lo establecido en el Capítulo IV de esta ley, el Director General del CESAC en ejercicio de sus atribuciones y como autoridad nacional competente en materia de seguridad de la aviación civil, tiene la facultad aprobatoria de las modificaciones y actualizaciones realizadas al Programa Nacional de Control de Calidad de la Seguridad de la Aviación Civil (PNCCSAC) y al Programa Nacional de Instrucción de Seguridad de la Aviación Civil (PNISAC), así como aprobar y ordenar la puesta en vigencia de los Programas de Seguridad de Aeropuertos (PSA), los Programas de Seguridad de los Explotadores de Aeronaves (PSEA), los Programas de Seguridad de los Consignatarios de Aeronaves, los Programas de Seguridad de los Proveedores de Servicios Privados de Seguridad de la Aviación, y los Programas de Seguridad de otros proveedores de servicios en los aeropuertos ubicados en el territorio nacional.

Para los efectos supra indicados, la ley establece medidas cautelares o correctivas necesarias en coordinación con las autoridades competentes, incluyendo la suspensión de las operaciones aeroportuarias y aeronáuticas a toda persona física o moral que ejerza procedimientos de seguridad de la aviación, cuando de manera fehaciente se confirme que se han cometido violaciones a las reglamentaciones nacionales y documentos conexos en materia de seguridad de la aviación que pongan en alto riesgo el sistema de seguridad de la aviación civil.

En cuanto a los Directores de Seguridad de Aeropuertos, en su Capítulo VI, la Ley No. 188-11 consigna que los mismos, en el ejercicio de sus funciones deben elaborar, revisar, actualizar y someter a la aprobación del Director General de CESAC el Programa de Seguridad de Aeropuertos (PSA), así como coordinar la aplicación de las medidas de seguridad con los organismos del Estado, explotadores de aeropuertos y de aeronaves, los proveedores de servicios de seguridad e instituciones privadas que inciden en la seguridad de la aviación civil en el aeropuerto, en razón de que debe supervisar los servicios de seguridad militar, policial y de los proveedores de servicios de seguridad privada en el aeropuerto.

No es sino hasta el 2016, bajo la gestión del General de Brigada de Defensa Aérea Aracenis Castillo de la Cruz, FARD, Director General del CESAC, que el Excelentísimo Señor Presidente Constitucional, Licenciado Danilo Medina Sánchez, promulga el Decreto 376-16 de fecha 27 de diciembre del 2016, Reglamento de aplicación de la Ley 188-11. El mismo dispone el procedimiento para la financiación, adquisición y mantenimiento de los equipos e instalaciones auxiliares de seguridad en la cantidad y variedad necesaria, para tener servicios de seguridad eficientes.

Segunda Auditoría OACI a la República Dominicana 2007-2011

Las auditorías de seguridad de la aviación en el marco del segundo ciclo del USAP

en curso de la OACI comenzaron en enero de 2008 y se completaron en junio de 2013. Los principales objetivos de las auditorías del segundo ciclo fueron:

- a. Determinar la capacidad del Estado para la supervisión de la seguridad de la aviación evaluando si los elementos críticos de un sistema de vigilancia de la seguridad operacional de la aviación se habían aplicado efectivamente;
- b. Determinar el grado de cumplimiento del Estado con las normas del Anexo 17 y las disposiciones relacionadas con la seguridad del Anexo 9;
- c. Evaluar la adhesión del Estado a los procedimientos de seguridad, material de orientación y prácticas relacionadas con la seguridad asociadas con los SARPS de la OACI pertinentes; y
- d. Proporcionar recomendaciones al Estado auditado sobre cómo mejorar su sistema de seguridad de la aviación y las capacidades de supervisión de seguridad.

El 25 de agosto de 2010, por segunda ocasión la República Dominicana fue notificada por la OACI, en la cual se le hacía constar que habíamos sido seleccionado para llevar a cabo una auditoría de seguridad bajo el 2do., ciclo del USAP, de conformidad con la resolución de la A-37A, Asamblea de la OACI y bajo los términos de Memorando de Acuerdo (MOU), firmado por el Estado y la OACI en diciembre 2010. Dicha notificación establecía que, del 7 al 14 de

febrero de 2011, realizaría una auditoría de seguridad con un equipo de auditores integrado por los Sres. Nelson Pérez Meneses, líder de equipo, Fernando Coelho, Rodolfo Almeida y José Manuel Puente, miembros de equipo, como Coordinador Nacional el Coronel Piloto José Luis Rodríguez Rodríguez, FAD, Director de Control de Calidad AVSEC. Esta auditoría se realizó para determinar la capacidad del Estado en el cumplimiento de los objetivos señalado anteriormente citados.

La auditoría de seguridad de la República Dominicana arrojó que había establecido un sistema de vigilancia apropiado, según lo descrito en el Doc. 9734-Manual de Vigilancia, Parte C- Establecimiento y gestión de un sistema estatal de vigilancia de la seguridad de la aviación de la OACI, para asegurar la continua y efectiva aplicación de las normas pertinentes.

El equipo de auditoría prestó particular atención al establecimiento y gestión del sistema estatal de vigilancia, y verificar que el mismo cuente con la legislación adecuada y una autoridad competente en materia de seguridad de la aviación, con suficiente poder y capacidad para efectuar auditorías e inspecciones. Asimismo, se examinaron algunos de los aspectos operacionales del sistema en el Aeropuerto Internacional de Las Américas (AILA). Al término de la auditoría, quedaron pendientes veinte y dos (22) observaciones por corregir.

Inicio del Centro de Comando y Control Central C-4

En el año 2011 el CESAC emprendió un proyecto de sistema de video vigilancia aeroportuaria de última generación, con capacidades de centralización y/o automatización de operaciones de monitoreo y de configuración de alertas preventivas, con el objetivo de modernizar y eficientizar sus operaciones, a fin de aumentar los niveles de seguridad de las personas e instalaciones en los aeropuertos, así como apoyar a los demás organismos militares y policiales en el combate contra los actos ilícitos que se presentaban en los aeropuertos. Esto como consecuencia de los diversos casos ocurridos en algunos aeropuertos del país relacionados a robos de aeronaves, equipajes, tráfico ilícito de personas y acciones vinculadas con el narcotráfico.

Para viabilizar dicho proyecto, el General de Brigada Zenón Antonio Padilla Alcántara, ERD., Director General del CESAC, atendiendo a razones de tipo financiero, técnico, tiempo de implementación y necesidades urgentes, dividió el proyecto en dos (2) fases.

Debido a la importancia, magnitud y ubicación la primera fase se desarrollaría en los aeropuertos de la provincia de Santo Domingo: Dr. José Francisco Peña Gómez (AILA) y Dr. Joaquín Balaguer (AILI). En esta primera fase se tenía previsto implementar toda la infraestructura principal del proyecto, la cual incluía el Centro de Comando y Control Central (C4) con el Data Center, estableciendo las

bases para una rápida implementación de la segunda fase.

La segunda fase cubriría todos los aeropuertos restantes, localizados en las zonas Norte, Sur, Este y Noreste del país, reforzando a nivel nacional la vigilancia y control en los aeropuertos.

Ya para el 3 de Mayo del 2012, el CESAC, representado por el General de Brigada Zenón Antonio Padilla Alcántara, ERD, quien fungía como Director General de esta entidad y el ingeniero Joan González Contreras, firmaron un contrato de obra de construcción de un edificio de tres niveles que estaría conformado de la siguiente manera: primer nivel: ubicación de las oficinas de la Dirección de Inteligencia, segundo nivel: donde estarían instalados los equipos de control y el Tercer nivel: para un Salón de Conferencia, donde además estaría alojado el Centro Nacional de Contingencia, ante la ocurrencia de cualquier acto de interferencia ilícita con impacto nacional, desde donde se monitorearían todas las imágenes y actividades de cada uno de los eventos.

Mediante el Decreto No.283-12 del 11 de junio, en su Artículo 1ro. el Poder Ejecutivo declaró de Seguridad Nacional, la adquisición e instalación de equipos informáticos para el Centro de Comando y Control (C4), del CESAC y los Centros de Comando y Control (C3), en cada aeropuerto y se califica como “ reservada” toda la información referente a la instalación y operación de los mismos.

En el Artículo 2 del decreto No.283-12,

el Poder Ejecutivo autoriza al Director General del Cuerpo Especializado en Seguridad Aeroportuaria y de la Aviación Civil, para que proceda a realizar la selección de proveedores para la adquisición e instalación de los equipos citados precedentemente, como un caso de exclusión de la aplicación de la Ley No.340-06, sobre Compras y Contrataciones de Bienes, Servicios, Obras y Concesiones, del 18 de agosto de 2006, modificada por la Ley No.449-06.

En fecha 14 de junio de 2012, el Director General del CESAC, firmó un contrato el cual se denominó la primera parte, con la empresa SINERGIT, S. A.

El CESAC y la Comisión Aeroportuaria

El Cuerpo Especializado en Seguridad Aeroportuaria (CESA), que en sus orígenes (1997) fue creado como una unidad de las Fuerzas Armadas, en el 2000 y considerando que resultaba conveniente al Estado Dominicano unificar bajo una misma dirección todos los servicios que guarden relación con el desenvolvimiento aeroportuario nacional, se designó mediante el Decreto 513-00 bajo la dependencia y supervisión del Director Ejecutivo del Departamento Aeroportuario, quien es el Secretario de la Comisión Aeroportuaria; permaneciendo en esta condición hasta el 27 de octubre del año 2004, ya que el Poder Ejecutivo, tomando en cuenta que las FFAA, de conformidad con su Ley Orgánica, es el estamento que dirige al personal militar, asimilado militar e igualado militar que labora en

las diversas esferas del Estado, emitió el Decreto 1373-04, colocando al CESAC nueva vez, hasta el día de hoy, bajo la dependencia de las FFAA.

Es en el 2011, que el Director General del CESAC pasa a ser miembro con voz y voto de la Comisión Aeroportuaria, según lo dispuesto en el artículo 8, de la Ley núm. 188-11, sobre Seguridad Aeroportuaria y de la Aviación Civil, de fecha 16 de julio de 2011, y con las demás prerrogativas atribuidas a los miembros de dicha comisión, la cual fue creada en virtud de la Ley núm. 8, del 17 de noviembre de 1978. En esta entidad el CESAC ha participado activamente, contribuyendo con la toma de decisiones que impulsan y desarrollan el avance en materia aeroportuaria, a través de las resoluciones de tan importante organismo, el cual es el representante del Estado en el contrato de concesión

Recertificación de la ISO 9001-2008

Para el 6 de agosto del 2011, el CESAC recibe el primer proceso de auditoría de seguimiento del Sistema de Gestión de la Calidad, basado en la Norma ISO 9001:2008, esto por la compañía certificadora SGS, Panamá. Luego de la visita se arrojaron resultados positivos, en los que se mantuvo vigente la certificación del Sistema de Gestión de la Calidad, constituyendo esta la primera Recertificación de la ISO 9001:2008, luego de haber sido certificados en el 2010. En fecha 09 y 10 de agosto de 2012, el CESAC recibió el segundo proceso de auditoría de seguimiento del Sistema

de Gestión de la Calidad, en el cual se obtuvieron resultados excelentes (cero No Conformidad), permitiendo mantener vigente la certificación del Sistema de Gestión de la Calidad. Los trabajos de verificación e inspección fueron realizados por los expertos auditores Mayanin Hernández y Eddian N. Méndez Ramos, quienes expresaron que el Sistema de Gestión del CESAC se robustece y se mantiene en el camino de la mejora continua.

El 16 y 17 de julio del 2013, se recibió el tercer proceso de auditoría de recertificación del Sistema de Gestión de la Calidad, por la compañía certificadora SGS Panamá. Nuevamente se mostraron excelentes resultados con cero No Conformidades detectadas y renovando la certificación del Sistema de Gestión de la Calidad. Gracias al excelente sistema de gestión se obtuvo la 3ra Recertificación, constituyendo el tercer año en que la institución ha retenido la certificación ISO 9001:2008. La 4ta Recertificación se realizó los días 24 y 25 julio 2014 conservando la institución la certificación ISO por cuarto año.

Los días 3 y 4 de agosto 2015 se realiza la auditoría de seguimiento del Sistema de Gestión de la Calidad, proceso que fue realizado por la auditora Mayanin Hernández, de la compañía certificadora SGS, de Panamá. Una vez más es de destacar el éxito que tuvo el CESAC en los resultados de la prueba, obteniendo así la 5ta Recertificación, constituyendo el 5to año en que ha conservado dicha certificación, resaltando los altos estándares del Sistema de Gestión de la

Calidad del CESAC. Los días 26 y 27 de julio 2016 se efectuó la auditoría de la 6ta Recertificación del Sistema de Gestión de la Calidad, la cual fue ejecutada por los auditores Marianela Dollander y Luis Pimentel, los cuales certificaron que los lineamientos reglamentarios propios de la institución y los requisitos exigidos por la Norma ISO-9001:2008, fueron cumplidos a cabalidad. Dicha auditoría arrojó “Cero No Conformidad en el sistema”, lo que se traduce como una gestión fuerte, eficaz y transparente. El 21 de julio de 2017, la empresa SGS Panamá, a través de sus auditoras Licenciadas Marianela Dollander de Torres y Henid Arredondo, realizaron la 7ma. revisión externa al Sistema de Gestión de la Calidad, en esta ocasión correspondió a una auditoría de seguimiento, siendo esta la última auditoría que se le realizó al sistema en la versión 2008 de la Norma.

Durante un acto celebrado en la sede principal de la institución, las auditoras de la empresa panameña SGS certificaron una vez más, que el Sistema de Gestión de la Calidad del CESAC cumple con las disposiciones, reglamentos y normativas que exige la Norma ISO-9001:2008. Esta constituye la 8va Certificación ISO 9001-2008 obtenida por la institución y la 7ma y última Recertificación de la ISO 9001-2008, esto porque a partir del 2018 entra en vigor la nueva normativa ISO 9001-2015, que estaba en evaluación desde su propuesta.

Infraestructura y adquisiciones (vehículos y equipos de tecnología), período 2007-2011.

El Cuerpo Especializado en Seguridad Aeroportuaria (CESA), en su misión de garantizar la seguridad en los aeropuertos del país, incorpora en sus planes estratégicos tecnologías que permiten fortalecer la capacidad de supervisión en las terminales aeroportuarias del país. En tal sentido, en el año 2007 se crea el primer data center de la institución, el mismo inicia sus operaciones con equipos donados por la Dirección General de Aduanas; mientras que el Departamento de Comunicaciones en aquel entonces, era una dependencia aparte y se encontraba ubicado en el tercer nivel del área pública de la terminal aeroportuaria del AILA, justamente en donde opera en la actualidad la unidad de comunicaciones de dicho aeropuerto.

El CESA solicita al Banco de Reservas una línea de crédito por un Monto de RD\$138,747,470.24; y en el periodo del 05/10/2007 al 19/03/2008, fue desembolsada la suma de RD\$135,120,513.00, para la construcción del edificio principal que aloja las instalaciones de la dependencia; en fecha 21 de mayo del 2008, se solicita un aumento a dicha línea de crédito con el banco, por la suma RD\$214,000.000.00, desembolsando un monto de RD\$212,704,361.00, para la construcción de la ESAC.

Durante el año 2008, en el Departamento de informática del CESA, se instalaron 4 servidores en el área de los cuartos de máquina, los cuales fueron utilizados de la siguiente manera:



Flotilla de vehículos adquiridos año 2011.

- En la central telefónica Nortel, entrelazado por fibra óptica,
- Para control del Internet, tanto del edificio principal como de la Escuela de Seguridad.
- En el área financiera, para el sistema de contabilidad llamado AFICORE y el SIGOB.
- Para el backup de los usuarios y todas las informaciones de los diversos departamentos de la entidad.
- Se instalaron 149 equipos Dell, 8 impresoras y sus UPS en las diferentes oficinas, se crean los correos institucionales en todos los aeropuertos y sede principal.

Al pasar el tiempo, con la preocupación de los superiores de que esta área siguiera creciendo, surge el Departamento de Informática a nivel de otros departamentos existentes en la institución, ya para finales del 2009, la Comisión Técnica de esta entidad recomienda, en su Acta No. 17-2009, de fecha 15/09/2009, que la Dirección

General del CESA emita una circular instituyendo la Dirección de Tecnología de la Información y Comunicaciones, de la cual dependerían los Departamentos de Informática, Comunicaciones y Estadísticas, esto dada las nuevas exigencias de listeza operacional en la cual se enfocaba la institución.

De igual manera en el año 2009, se instalaron aulas virtuales en los aeropuertos de Punta Cana, Puerto Plata, La Romana, Santiago; en donde se impartían los entrenamientos del personal AVSEC; asimismo en coordinación con el Instituto Dominicano de Aviación Civil (IDAC), en aras de mejorar los procedimientos relacionados con vuelos locales, en este mismo año, se crea el software del Sistema Integrado y Automatizado de Gestión Aero-náutica (SIAGA-Security), el cual fue debidamente instalado en los diferentes aeropuertos del país a través del uso de herramientas tecnológicas colocadas en los puntos de acceso e inspección para las tripulacio-

nes de vuelos locales. Este software dio el acceso a la consulta de la base de datos de pilotos nacionales, la cual era actualizada de manera permanente por el IDAC, permitiendo mediante una combinación de consulta individual y señal de aviso, tipo semáforo, saber si un piloto dominicano se encontraba habilitado para realizar vuelos y así consentir o denegar la entrada a las zonas de seguridad restringida.

Más adelante para el año 2010, se realizó el paso de Departamento a Dirección de Tecnología de la Información y Comunicaciones del CESA, quedando junto a Informática los departamentos de Comunicaciones y Estadísticas, los cuales pasaron a formar las 3 divisiones que conformaban esta Dirección. Asimismo, durante este año se llevó a cabo la construcción de la Escuela de Seguridad y el Hospedaje, edificados con la intención primordial de capacitar en materia de Seguridad de la Aviación Civil y brindar alojamiento, a todo el personal aspirante AVSEC durante su etapa de formación.

Para el año 2011 se instaló el servicio de Internet banda ancha para mejor desenvolvimiento de las correspondencias vía e-mail y trabajo institucionales. Durante este mismo año, se instaló el sistema Eagle para el entrenamiento y el aprendizaje del personal sobre la seguridad de los aeropuertos, se incorporaron nuevas variables a la base de datos de estadística, con el propósito de llevar un mejor control y análisis de las novedades, y de esta manera, lograr proveer informes estadísticos más detallados que facilitarían mejores tomas de decisiones. Fue en este periodo en donde

se realizó la actualización de la nueva versión del Sistema de Información y Gestión para la Gobernabilidad (SIGOB / Módulo Transparencia Documental) con el objetivo de obtener resultados más eficientes del entorno y mejoras en la herramienta.

Es para entonces cuando la Dirección de Informática instala Internet banda ancha, para mejor desenvolvimiento de las correspondencia vía e-mail y trabajos institucionales.

Se organizan 3 cuartos de data, para un mejor desempeño de la red de comunicación de la institución. Además, se instalaron routers inalámbricos en los diferentes pisos para mejor señal del Internet en el edificio principal, y el sistema Eagle para el entrenamiento y el aprendizaje del personal sobre la seguridad de los aeropuertos.

Se incorporaron nuevas variables a la base de datos de estadística, con el propósito de llevar un mejor control y análisis de las novedades, y de esta manera proveer informes estadísticos más detallados que faciliten realizar mejores tomas de decisiones.

También, se realizaron las compras de dos cámaras; una de estas, tipo robótica marca American dynamic; y la adquisición de tres UPS de 750 WAT para ser utilizados en cada cuarto de data de la central telefónica, diecisiete UPS para ser utilizados en las diferentes oficinas del CESAC. Se compraron 100 baterías, igual cantidad de radios EP-450, cien antenas y treinta radios móviles Motorola.

**Capítulo III:
Período 2012-2017
(3ra. Auditoría OACI)**





Consolidación del CESAC

Programas de Seguridad de Proveedores de Servicios de Carga Aérea

A mediados del año 2012 el Cuerpo Especializado en Seguridad Aeroportuaria y de la Aviación Civil, inicia el proceso de regularización de las empresas privadas que brindan servicios de manejo de carga aérea. Con esta medida, el CESAC buscaba normalizar los procesos relacionados al manejo de la carga aérea, para darle cumplimiento a lo establecido en la Ley Núm.188-11, sobre Seguridad Aeroportuaria y de la Aviación Civil, artículo 13, “Atribuciones”, numeral 12, cito: Exigir, evaluar, aprobar y ordenar la puesta en vigencia de los Programas de Seguridad de los Explotadores de Aeronaves (PSEA), de los Consignatarios de Aeronaves, de los Proveedores de Servicio Privado de Seguridad de la Aviación, y de los programas de seguridad de otros proveedores de servicios en los aeropuertos ubicados en territorio nacional.

Para la aprobación del programa de seguridad de carga, en ese entonces las empresas privadas debían presentar varias documentaciones, las cuales eran validadas por el CESAC, dentro de las que se destacan: Certificado de Registro Mercantil, listado de los Equipos de Seguridad (Máquina de Rayos X), listado del Personal Accionista y un borrador del Programa de Seguridad.

No fue hasta el año 2012 que mediante la Directiva de Seguridad Núm.39-2012, de fecha 11 de junio, y la Certificación Núm.DC-PSC-001, que se aprueba la primera edición del programa de seguridad de

carga, donde fue favorecida la compañía Caribe Cargo, S.R.L., correspondiente al Aeropuerto Internacional de Las Américas (AILA), siendo esta la primera empresa en aprobársele un programa de seguridad de carga.

Es importante destacar que en principio se utilizó el modelo de programas de seguridad de los explotadores de aeronaves, para la regulación de las empresas de carga aérea y posteriormente con la actualización, aprobación y puesta en vigencia de la quinta edición del Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil (PNSAC), de fecha 22 de enero de 2015, se incluyó en el Capítulo 4 “Asignación de Responsabilidades”, normativa 4.26, los programas de seguridad de carga aérea por parte de las empresas privadas.

En la mencionada edición del PNSAC, se incluyó el Apéndice 5, Modelo Programa de Seguridad de Proveedores de Servicio Carga Aérea, el cual iba orientado específicamente a las actividades relacionadas al manejo de carga aérea, que realizan empresas privadas como son: Las Américas Cargo, S.R.L., United Aviation Enterprise, S.R.L., Pilarte Cargo, S.R.L., entre otras entidades que tienen presencia en los aeropuertos de nuestro país.

Cabe resaltar que hasta el momento el CESAC, ha aprobado un total de doce (12) Programas de Seguridad de Carga Aérea, a igual número empresas, de conformidad con los requerimientos establecidos en el Apéndice 5, Modelo Programa de

Seguridad de Proveedores de Servicio Carga Aérea del PNSAC.

Proceso de seguimiento del Sistema de Gestión de la Calidad

En fecha 9 y 10 de agosto de 2012, el CESAC recibió el segundo proceso de auditoría de seguimiento del Sistema de Gestión de la Calidad, en el cual se obtuvieron resultados excelentes (cero No Conformidad), permitiendo mantener vigente la certificación del Sistema de Gestión de la Calidad. Los trabajos de verificación e inspección fueron realizados por los expertos auditores Mayanin Hernández y Eddian N. Méndez Ramos, quienes expresaron que el Sistema de Gestión del CESAC se robustece y se mantiene en el camino de la mejora continua.

Posteriormente, el 16 y 17 de julio de 2013, se recibió el primer proceso de auditoría de recertificación del Sistema de Gestión de la Calidad, basado en la Norma ISO 9001:2008, por la compañía certificadora SGS, Panamá. En esta ocasión al igual que en el año anterior (2012) los resultados fueron excelente con “cero No Conformidades” detectadas, permitiendo renovar la certificación del Sistema de Gestión de la Calidad al período 2013-2016.

En fecha 24 y 25 de julio de 2014, se recibió otro proceso de auditoría de seguimiento, por la compañía certificadora SGS, Panamá, siendo la quinta auditoría externa que se le aplicó a nuestro sistema.

Mas adelante, en los días 26 y 27 de julio 2016, por segunda ocasión, se llevó a cabo la auditoría de recertificación del Sistema de Gestión de la Calidad, la cual fue ejecutada por los auditores Marianela Dollander y Luis Pimentel, los cuales certificaron que los lineamientos reglamentarios propios de la institución y los requisitos exigidos por la Norma ISO-9001:2008, fueron cumplidos a cabalidad, dicha auditoría arrojó cero “No Conformidades en el sistema”, lo que se traduce como una gestión fuerte, eficaz y transparente.

Creación de la Comisión de Ética Pública



General de Brigada Piloto, Luis Damián Castro Cruz, FAD, (DEM). reconoce la labor meritoria de un agente del CESA.

Desde el inicio de la gestión del General de Brigada Piloto, Luis Damián Castro Cruz, FAD, (DEM), se exhortaba al personal fervientemente para que en cada uno de sus actos tomaran en cuenta los valores y principios morales fundamentados en lo ético y moral, partiendo de los valores y principios de la creación del citado organismo.

Como una iniciativa única en su momento, del General de Brigada Piloto, Luis Damián Castro Cruz, FAD, (DEM), mediante una comisión integrada por el inspector General del CESA, el encargado de Personal y el asesor jurídico del CESA, realizaban las evaluaciones del personal AVSEC y administrativo que laboraba en la distintas terminales aeroportuarias y en la parte administrativa, tomando en consideración: El comportamiento, valores humanos y trayectoria de servicio. Esta actividad consistía en entregas de premios con un valor económico, cartas de encomio, placas y permisos especiales, que les eran entregados a los que resultaban escogidos por dicha comisión.



Mayor General Piloto Juan Bta. Rojas Tabar, FAD, (DEM). Entrega de certificado de reconocimiento AVSEC del Mes.

Con el pasar de los años y los cambios de los Directores Generales, esta actividad se continuó realizando como una buena práctica que incentivaba a los AVSEC a la conservación de los valores éticos y morales, que resaltan este cuerpo especializado, como son: Disciplina, Integridad, Lealtad, Prudencia, Eficiencia, Eficacia, Excelencia.

Los conceptos morales que planteó el General de Brigada Piloto Luís Damian Castro Cruz, FAD, fueron ratificados mediante la Circular No.04-2012 de las Fuerzas Armadas, en la cual se hace de conocimiento a todo el personal, de los valores y principios que nos rigen, a los cuales debemos de apegarnos los hombres y mujeres de uniformes.

En la citada circular, se exhortaba a preservar los aspectos deontológicos que fundamentan el quehacer institucional, donde se instruye a una postura correcta e incorruptible en todo lugar y circunstancias, de acuerdo con las prescripciones legales y administrativas, velando por los principios morales y las buenas costumbres, esperando que con tal actitud el personal contribuya con el orden público y la tranquilidad ciudadana.



General de Brigada Paracaidista, Miguel Paulino Espinal, FARD, Entrega certificado de reconocimiento AVSEC del Mes.

Mediante el Decreto 486-12, de fecha 31 de agosto del mismo año, se crea la Dirección General de Ética e Integridad Gubernamental (DIGEIG), como órgano

rector en materia de ética, transparencia, gobierno abierto, lucha contra la corrupción, conflicto de interés y libre acceso a la información, en el ámbito administrativo gubernamental, teniendo como principal responsabilidad los temas de ética e integridad de la administración pública, así como el acceso a la información pública, con mandato expreso de asegurar la aplicación y el cumplimiento de la Ley 200-04 y su reglamento de aplicación.

La primera comisión de ética del CESAC fue juramentada en 16 de mayo del 2013, con los siguientes miembros:

Coronel Piloto
VÍCTOR Q. SANTANA RAMÍREZ, FARD, (DEM),
Director de Acreditación y Certificación, como Coordinador.

Coronel Abogado
REGINO BRITO CASTAÑO, ERD,
Director Jurídico, como Secretario.

Teniente Coronel Especialista en Sistemas
DELKIS LUCIANO LUCIANO, FARD,
Director de Recursos Humanos. Miembro.

Teniente Coronel Contadora
MARISOL BURGOS BURGOS, ERD,
Directora Financiera. Miembro.

Teniente Coronel Técnico en Administración
LORENZO PILAR RODRÍGUEZ, FARD,
Encargado de la División de Transportación. Miembro.

Teniente Coronel Dentista
DAYSY M. GÓMEZ VALENZUELA, FARD,
Encargada de la División Odontológica. Miembro.

Mayor

ISAÍAS ACEVEDO VILLA, FARD,

Subdirector Académico de la ESAC ,
como Miembro.

Mayor Contadora

ZENAIDA MEJÍA, FARD,

Encargada del Departamento
de Auditoría, como Miembro.

Capitán

CARLOS A. JIMÉNEZ MONTAS, ERD,

Encargado de la División de Compras,
como Miembro.

Esa comisión contaba con un plan de trabajo que abarcaba los siguientes proyectos.

1. Capacitación de los miembros de la comisión.
2. Promover los valores éticos y morales.
3. Promover el Sistema de Integridad dentro del CESAC.
4. Desarrollar un efectivo sistema de consecuencia (positiva y negativa), a lo interno del CESAC.
5. Promover la calidad de la gestión administrativa.
6. El establecimiento de mecanismos de denuncia a la DIGEIG, en cumplimiento del decreto 486-12, del Poder Ejecutivo.

En el pasado año 2017, debido al firme compromiso asumido por el Estado dominicano de promover una conducta ética en todas las instancias del Gobierno

con la finalidad de incrementar el grado de transparencia en la administración pública, fue emitido el Decreto 143-17, de fecha 26 de abril del citado año, en el cual se ordena la creación de las Comisiones de Ética Pública (CEP), teniendo como objeto principal el fomentar el correcto proceder de los servidores públicos de la institución a la que pertenezcan, promover su apego a la ética, asesorar en la toma de decisiones y medidas institucionales apegadas a la ética pública y normas de integridad, asesorar en la disposición de procedimientos y normativas que contribuyan a crear un ambiente de integridad, transparencia y rendición de cuentas oportuna a la ciudadanía.

Lo que dio a lugar que el 31 de agosto de 2017 en un acto encabezado por el excelentísimo Señor Presidente Constitucional de la República Licenciado Danilo Medina Sánchez, de manera colectiva, fueron juramentadas las Comisiones de Ética Pública (CEP), en la cual participó el CESAC y luego de pasar por un proceso de preselección de los candidatos que hoy conforman la Comisión de Ética, los cuales fueron escogidos mediante evaluación del personal que labora en este organismo, y aprobada dicha selección por el Estado Mayor General del Ministerio de Defensa, encabezada por el Teniente General Rubén D. Paulino Sem, ERD, Ministro de Defensa.

Comisión de Ética en la actualidad

Integrada por:

Coronel dentista

DAYSY M. GÓMEZ VALENZUELA, FARD.

Coordinadora General

Mayor

CARLOS A. ALMÁNZAR

ALDAÑO, FARD.

Coordinador en el Área de Controles

Administrativos

Capitán abogada

ARACELIS M. MIRABAL ABREU, FARD.

Secretaria

Primer teniente contador

JUAN ALB. CASTILLO MERCEDES, FARD.

Coordinador en el Área de Educación

Segundo teniente Licenciado

en Psicología Industrial

JACKELINE MONTERO GARCIA, FARD.

Coordinadora en el Área de Ética

Segundo teniente Licenciada en Mercadeo

CARMEN LUISA OLIVO GONZÁLEZ, FARD.

Asesora y Apoyo en el Área de Trabajo

Asimilada Militar Licenciada en

Administración Hotelera

GRECIA I. PIÑA SANTOS, ERD.

Asesora y Apoyo en el Área de Trabajo

Objetivo General: Fomentar el correcto proceder de los miembros del CESAC, promover su apego a la ética, asesorar en la toma de decisiones y medidas institucionales apegadas a la ética pública y normas de integridad. Asesorar en la disposición de procedimientos y

normativas que contribuyan a crear un ambiente de integridad y transparencia.

Objetivos específicos.

1. Fomentar en los miembros de este Cuerpo Especializado, el apego a los valores que la rigen.
2. Establecer los mecanismos de monitoreo y exaltación respecto a las buenas prácticas y consecuencias positivas.
3. Establecer un mecanismo de consecuencias negativas ante el incumplimiento de las normas éticas, basados en el Código de Ética de las Fuerzas Armadas. Teniendo como principal herramienta correctiva el Reglamento Militar Disciplinario de la FF.AA.
4. Fortalecer una cultura ética, de transparencia e integridad conforme los lineamientos de la Dirección General de Ética e Integridad Gubernamental (DIGEIG), fomentando en los miembros de la institución, el apego a los valores del CESAC, estableciendo mecanismos de monitoreo y exaltación respecto a las buenas prácticas y consecuencias positivas.
5. Aplicar normas de estricta supervisión a niveles jerárquicos y al personal en general.

Actualmente se están realizando las coordinaciones pertinentes, para que el código de ética de las Fuerzas Armadas, sea incluido como asignatura en el Programa de Instrucción del Curso Básico



El Director General del CESAC, General de Brigada de Defensa Aérea Aracenis Castillo De la Cruz, FARD, junto a la Comisión de Ética actual. 2017.

de Seguridad para el Personal AVSEC de las diferentes terminales aeroportuarias.

Se ha incluido en el Programa de Inducción al Personal de Nuevo Ingreso a la institución una breve reseña de lo que es la Comisión de Ética, el Código de Ética de las Fuerzas Armadas y de los que son los valores éticos de nuestra institución.

Como una forma de incentivar las buenas prácticas de los valores institucionales, mensualmente se realizan las evaluaciones de conducta de la ética, del personal que presta servicio en las distintas terminales aeroportuarias y la sede principal, las cuales son reconocidas en una actividad

especial denominada “El AVSEC del mes”. Se han instalado varios buzones en distintos lugares de la Sede principal, los cuales serán utilizados para que el personal pueda denunciar cualquier tipo de falta a los valores institucionales.

En este período se han dictado numerosas charlas de concientización al personal que labora en la institución, entre ellas incluida la de los valores éticos-morales, conflictos de intereses, código de ética de las Fuerzas Armadas, entre otras, como una forma de fomentar una cultura de valores y principios que mantengan en alto la imagen e integridad del CESAC.



Certificación por la OACI a la Escuela de Seguridad de la Aviación Civil (ESAC) como Centro Regional de Instrucción AVSEC

La Dirección General del CESAC, en aras de suplir las necesidades de instrucción AVSEC a sus miembros y al sector que le compete regular, con los estándares exigidos por la OACI,

visualizó convertir a la Escuela de Seguridad de la Aviación Civil (ESAC), Mayor General ® Piloto Luis Damián Castro Cruz, FARD., en un centro de referencia para la región del Caribe y América Latina en materia AVSEC, por lo que en febrero del 2013, comenzó las gestiones y aprestos para lograr su acreditación como Centro Regional de Instrucción, luego de la visita realizada

por técnicos de la OACI, como parte del proceso preparatorio de la acreditación.

Con este paso, la Escuela estaría en capacidad de desarrollar una extensa y diversa oferta curricular, por su ubicación geográfica, sería la segunda de su naturaleza en el Caribe, después de la de Trinidad y Tobago, contribuyendo en la satisfacción de las necesidades de los países del área que no disponen de un centro de entrenamiento de este nivel.

Después de cumplir con las exigencia en cuanto a infraestructuras exigidas por la Organización de Aviación Civil Internacional y de una rigurosa evaluación por parte de sus especialistas, la Escuela fue certificada por ese organismo internacional, como Centro Regional de Instrucción de Seguridad de la Aviación Civil, el 14 de mayo del año 2013, lo que la convirtió en uno de los cuatro centros de Latinoamérica que funcionan bajo la acreditación de la OACI, paso que demuestra su capacidad para desarrollar una extensa y diversa oferta curricular de calidad a nivel nacional e internacional, como centro de excelencia fundamentada en las necesidades en materia AVSEC.

El acto formal de acreditación se realizó el día 31 de julio del 2013 en el marco de las actividades de la graduación de 158 nuevos AVSEC pertenecientes a la XVII promoción. Esta solemne ceremonia contó con la presencia del Almirante Sigfrido Pared Pérez, ARD, Ministro de Defensa; el Estado Mayor General de loas FF.AA.; lic. Alejandro Herrera, Director General del IDAC; el General de Brig.

Parac. Miguel Paulino Espinal, FARD., Director General del CESAC de turno; Jim Marriot, Subdirector de Seguridad del Departamento de Transporte Aéreo de la OACI; autoridades del Sector Aeroportuario; administradores de aeropuertos; oficiales de la Plana Mayor del CESAC, entre otras personalidades.

En su discurso de cierre, el General de Brig. Parac. Miguel Paulino Espinal, FARD, consideró la tarea de acreditación como uno de los procesos más importantes para determinar el progreso de calidad de la institución y asumió la calidad de los programas impartidos en esta escuela como una tarea estratégica de primer orden para enfrentar la situación actual y los desafíos de la seguridad aeroportuaria y de la aviación civil a nivel nacional e internacional.

Contrato de adquisición e instalación del Sistema Integral Nacional de Video Vigilancia Aeroportuaria

El 13 de junio del año 2012 se firmó un contrato entre el General de Brigada Zenón Padilla Alcántara E.N., Director General del CESAC, y la compañía SINERGIT, S.A., por el cual se pactó la adquisición del Sistema Integral Nacional de Video Vigilancia Aeroportuaria. Esta instalación incluyó equipos en los nueve (9) aeropuertos incluido el C-4 localizado en el CESAC.

Durante la Primera Fase se instalaron los equipos en el C-4 y en los aeropuertos internacionales de Las Américas y el



Inauguración primera etapa Proyecto C-4.

La Isabela en Santo Domingo. Los aeropuertos restantes en Punta Cana, La Romana, Gregorio Luperón en Puerto Plata, El Cibao en Santiago, El Catey en Nagua, Arroyo Barril en Samaná y María Montes en Barahona se implementarán durante la Segunda Fase.

Instalación de Sistema de Vigilancia Aeroportuaria

Ya en la gestión del General de Brigada Miguel Paulino Espinal, FARD., Director del CESAC, es que el 27 de diciembre de 2012, se da seguimiento para la instalación de un Sistema Integrado de Video Vigilancia para detectar cualquier intento de interferencia ilícita u hecho delictivo en los diferentes aeropuertos del país.

Para la construcción y adquisición del equipamiento del Sistema de Vigilancia aeroportuaria, el gobierno de Taiwán y la República Dominicana realizaron los aportes correspondientes para dicho proyecto, que incluían el C-4 y nueve C-3, ubicados en los distintos aeropuertos, para que estén entrelazados como un sistema en tiempo real.

Fase I.

Luego de pactado la construcción del C-4 como una colaboración entre la República China de Taiwán y la República Dominicana, la primera realizó diferentes donaciones, las cuales fueron destinadas a la adquisición de equipos y programas para la instalación del Sistema Integrado de Video Vigilancia Aeroportuaria en los aeropuertos internacionales de Las Américas José Francisco Peña Gómez y La Isabela Dr. Joaquín Balaguer. Mientras que la República Dominicana aportó una contrapartida para la construcción de la infraestructura para el C-4.

Inauguración del C-4

El jueves 20 de febrero del 2014, el Presidente Danilo Medina inauguró el Centro de Comando y Control Central (C-4) del Sistema Integrado de Video Vigilancia Aeroportuaria del Cuerpo Especializado en Seguridad Aeroportuaria y de Aviación Civil (CESAC).

El C-4 inició sus actividades de monitorear en tiempo real las operaciones de los aeropuertos Internacional Las Américas José Francisco Peña Gómez e Internacional

La Isabela Dr. Joaquín Balaguer, fortaleciendo la seguridad de estos.

El entonces Director General del CESAC, el General Miguel Paulino Espinal, FARD., dijo que “la actividad que nos convoca esta mañana proyecta la clara política de seguridad de nuestro Ministerio de Defensa”.

“El Sistema de Video Vigilancia Aeroportuaria y el Centro de Comando y Control Central (C-4) representan un valor agregado para el CESAC. Tenemos plena confianza de que este sistema y su C-4, nos dará oportunidad de ofrecer servicios más ágiles y oportunos”.

Fase II.

Luego de culminada la fase I con la entrega del C-4 y la incorporación de los nuevos C-3 en los aeropuertos Internacional de Las Américas y El Higüero se da inicio a la fase II, que consiste en la incorporación de todos los aeropuertos de la nación al sistema de vigilancia constante y en tiempo real.

El día 6 de noviembre del 2015 se firmó un contrato entre el CESAC, representado por el Director General del Cuerpo Especializado en Seguridad Aeroportuaria y Aviación Civil, General de Brigada de Defensa Aérea, Aracenis Castillo de la Cruz, FARD, y la Empresa SINERGIT por el cual se dio inicio a la segunda fase de la instalación del Sistema Integrado de Video Vigilancia Aeroportuaria C-3, para ser habilitados en las siguientes terminales: Punta Cana, La Romana, Gregorio Luperón, El Cibao, El Catey, Aeródromo



Edificio del Proyecto C-4

Doméstico Arroyo Barril y el María Montez. Esto dotaría a dichos C-3 de equipos de vigilancia en tiempo real, incluyendo la cobertura de las máquinas de rayos X y la interconexión de estos al C-4, aumentando las capacidades existentes.

Instalación del Centro de Mando y Control Local (C-3) del Aeropuerto Internacional de Punta Cana.

El 14 de Julio del 2017 se emite el “Informe de Supervisión de Ejecución de Proyecto”

donde se informa sobre los avances de la habilitación de un Sistema Integrado de Video Vigilancia en los aeropuertos internacionales de Punta Cana y Las Américas. El informe fue emitido desde el inicio de las actividades de construcción a inicio del 2016 hasta julio del 2017.

En este informe se muestran las siguientes actividades:

Remodelación del C-4: Se readecuó la infraestructura del Data Center del



Personal operando el sistema C-4 en su primera etapa.

C-4 de modo que permitiera incorporar las expansiones de alta disponibilidad para las nuevas tecnologías. Para esto se agregarían 4 nuevos servidores, se aumentó el almacenamiento de datos, se incluyó mejoras en los aires acondicionados y se instalaron equipos de respaldos de energía.

Entrenamientos: Se capacitó al personal del CESAC para que puedan operar la nueva plataforma tecnológica instalada,

de manera que puede operar sin depender de terceros para realizar el monitoreo constante.

Punto de interconexión C4, de La Romana: Se construyó la infraestructura necesaria para conectar el Aeropuerto de La Romana con el C-4, de manera que se incluya en el monitoreo en tiempo real.

SISTEMA INTEGRADO DE





E VIDEO VIGILANCIA AEROPORTUARIA

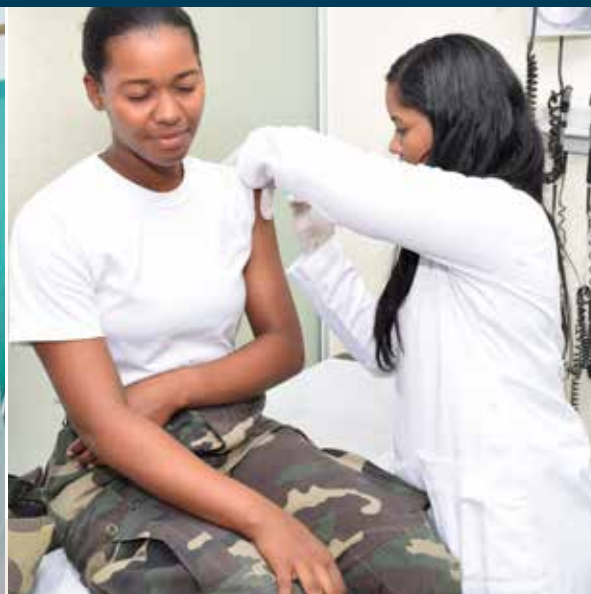


Vista general del C-4 .

Programas de salud preventiva:

En enero del 2015, comenzó la implementación de los Programas de Salud Preventiva y la ampliación de servicios médicos como una estrategia sanitaria básica para mejorar la salud del personal que labora en el CESAC. En estos programas, se encuentran incluidos los siguientes servicios:





- | | | |
|---|---|---|
| <ol style="list-style-type: none"> 1. Programa de Salud sexual y reproductiva, 2. Consulta de Planificación Familiar, 3. Consulta de Ginecología y Obstetricia, 4. Programa de Nutrición, 5. Consulta de Psiquiatría, 6. Servicio de Psicoterapia, 7. Servicio de Rehabilitación Bucal, 8. Programa de Higiene en la manipulación de los alimentos, | <ol style="list-style-type: none"> 9. Programa intensivo de fumigación y eliminación de vectores, 10. Programa de Intervenciones educativas en personal recluta, 11. Cambios y ampliación en el esquema de vacunación, 12. Programa de Desparasitación, 13. Jornada de Mamografía para detección precoz de patologías y Cáncer de Mama, 14. Programa de prevención de las Infecciones de Transmisión Sexual, VIH y SIDA (Inicio del uso del | <p>formulario para el Consentimiento Informado de las pruebas de VIH),</p> <ol style="list-style-type: none"> 15. Fortalecimiento de la Historia Clínica Médica, Psicológica y Dental, 16. Protocolos para Dispensación de Medicamentos, 17. Inicio de realización de pruebas y estudios especiales para el ingreso de reclutas a la Institución: Audiometría, Evaluación Cardiovascular, incluido el Electrocardiograma, Evaluación por Otorrinolaringología, Evaluación Oftalmológica, Prueba de Tuberculosis en sangre y Pruebas virales (Hepatitis A, B y C, y VIH). |
|---|---|---|

Migración de la comunicación analógica a digital

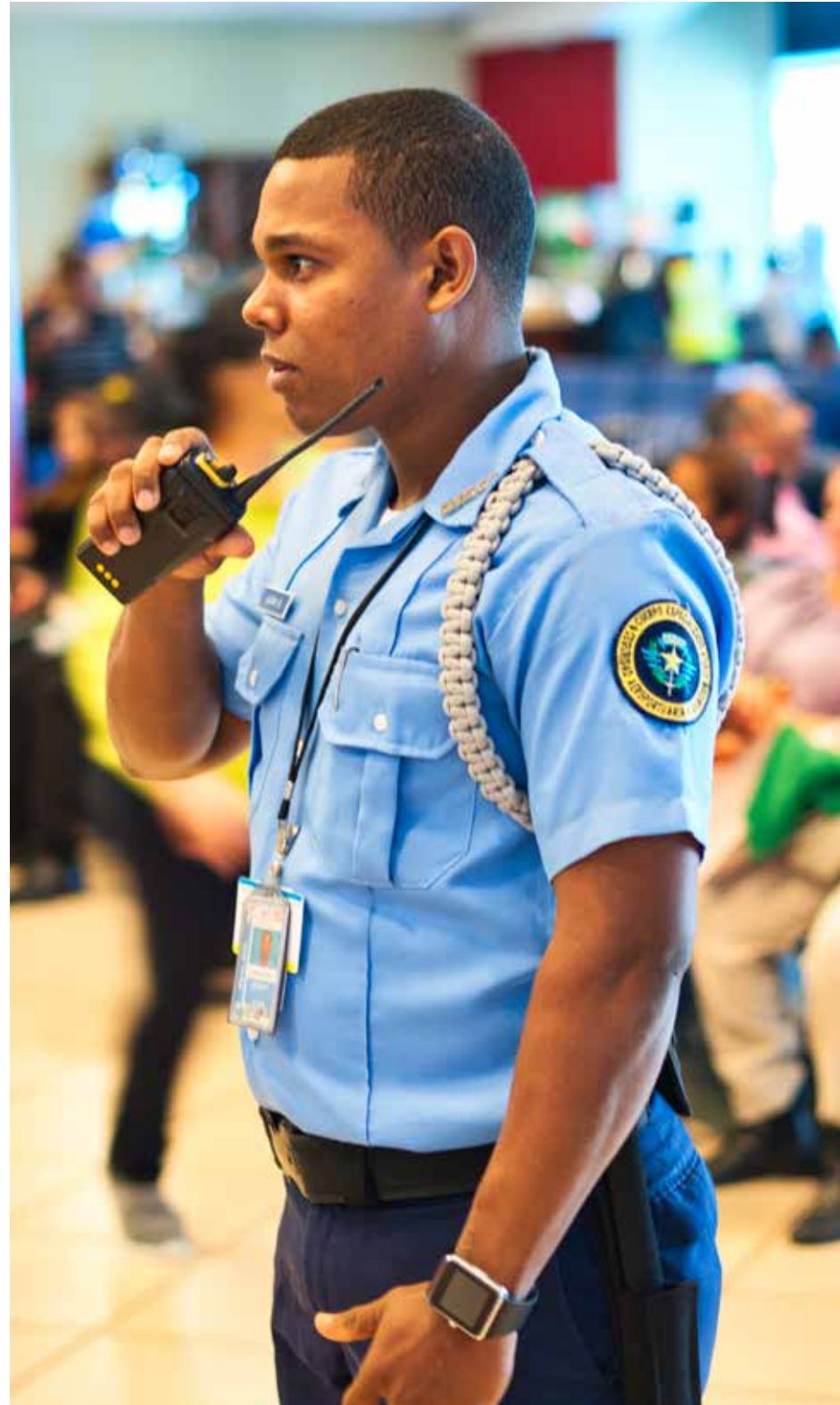
Con la constante mejora de la tecnología, han surgido cambios importantes en las comunicaciones. Si bien es cierto que la digitalización de la radiocomunicación tiene ya algunos años, aún existe cierto desconocimiento de cuáles son esas mejoras tangibles al momento de ofrecer o recibir una migración hacia lo digital. El CESAC inicia su proceso de migración de manera permanente a partir de la primera fase del proyecto Sistema Integrado de Video Vigilancia Aeroportuaria. La realidad es que un equipo analógico siempre tendrá un audio más fiel y natural a la voz, sin embargo, es mucho más propenso a ser interceptado, al ruido y por ende a degradarse más rápidamente conforme a la distancia.

Por otro lado, el audio digital mantendrá siempre un nivel ideal en su calidad, sin verse afectado tan drásticamente como lo es el analógico, definiéndose un área muy marcada en la mejora de su calidad.

En resumen, existen tres principales razones para migrar hacia la radio digital:

1. Mayor eficiencia en el uso del espectro.
2. Incrementa la capacidad de información que puede ser transportada en un solo canal.
3. Mejora la claridad del audio a niveles bajos de señal recibida que se acercan a la sensibilidad.

Con la migración de la comunicación de analógica a digital, el CESAC ha logrado aumentar su capacidad de comunicación entre las diferentes dependencias aeroportuarias, debido a que los radios



digitales pueden integrarse a nuestra central telefónica y utilizando un software especializado también se puede interactuar con las flotas inteligentes, convirtiendo esta herramienta en un recurso indispensable para la operatividad de la institución.

El CESAC en la actualidad cuenta con una moderna central digital instalada en el Centro de Comando y Control Central (C4), la cual cuenta con dos trocales de 24 secciones, enlazadas a las terminales aeroportuarias a través de nuestra red de largo alcance, cuyas señales viajan de manera encriptada o protegida contra ataques cibernéticos; además se dispone con un total de 185 radios digitales, desplegados en las terminales aeroportuarias de Punta Cana, La Romana, Las Américas y El Higüero. La instalación de esta infraestructura tecnológica fue

realizada por la empresa SINERGIT, en conjunto con un personal técnico de la institución. Todos estos proyectos de migración hacia nuevas tecnologías fueron realizados con fondos donados por la República de Taiwán y con fondos de la institución.

Preclearance

La Seguridad en el Acuerdo de Pre-autorización (Preclearance)

El 30 de mayo de 2009 al presentar sus cartas credenciales al presidente de Estados Unidos Barack Obama, Roberto Saladín, designado embajador dominicano en ese país, dijo “que gestionaría un Acuerdo de Pre - Inspección (“Preclearance”) a fines de facilitar el flujo de personas entre la República Dominicana y Estados Unidos, así como ratificar el compromiso del Gobierno



dominicano de auspiciar la capitalización de los organismos multilaterales de financiamiento, en especial del Banco Interamericano de Desarrollo y otras instituciones regionales de desarrollo, para facilitar mayores accesos a recursos”.

El 8 de julio de 2014, el 113 ° Congreso de los EE. UU. aprueba a la Oficina de Aduanas y Protección Fronteriza de los Estados Unidos (por sus siglas en inglés CBP), la Ley de pre-autorización. En Septiembre del 2014, CBP solicita cartas a los aeropuertos de todo el mundo que estén interesados en la pre-autorización. El 16 de octubre de 2014, la Administración del Aeropuerto de Punta Cana envió una carta de interés a CBP.

En el año 2015 la República Dominicana inició un proceso de negociación para la celebración de un acuerdo internacional con los Estados Unidos de América, sobre la pre-autorización de pasajeros estadounidenses a implementarse en el Aeropuerto Internacional de Punta Cana (AIPC). La Pre-autorización es un programa que tiene los Estados Unidos, implementado en varios países, el cual consiste en llevar los procesos de inspección aduanal y migratorio en el extranjero, eficientizando el tiempo de los pasajeros en los distintos puntos de control y reduciendo la jornada total, por tal razón los aeropuertos aumentan el volumen de pasajeros, añaden nuevas rutas hacia los EE. UU., se mantienen competitivos en tiempos de transferencia.

El 16 de octubre de 2015 una comisión de la Administración de Seguridad

del Transporte (TSA, por sus siglas en inglés) visitó las instalaciones del Cuerpo Especializado de Seguridad Aeroportuaria y de la Aviación Civil a fin de realizar una presentación del programa de pre-autorización y las ventajas del mismo, además de establecer la comunicación para coordinación en la futura aplicación de medidas de seguridad, debido a que la seguridad de la aviación civil en la pre-autorización sería garantizada por el Estado Dominicano a través del CESAC, constituyendo un importante voto de confianza en la seguridad de la aviación civil de República Dominicana, lo que refleja la fortaleza del país en materia de seguridad y la continua cooperación mantenida entre ambos Estados durante mucho tiempo.

Durante esa visita la representación de TSA presentó una propuesta de acuerdo sobre la seguridad de la aviación civil para las operaciones de pre-autorización en el Aeropuerto Internacional Punta Cana. A dicha propuesta, una comisión del CESAC le hizo las observaciones técnicas acorde a las normas y recomendaciones de la Organización de Aviación Civil Internacional, OACI, las cuales fueron recibidas con agrado por parte de la delegación de la TSA.

Más adelante fue invitado el CESAC a participar de la negociación del Acuerdo de Pre-autorización a los fines de que como autoridad competente en materia de seguridad de la aviación en R.D, vigilara que lo acordado no viole ninguna disposición de seguridad.



El 1 de diciembre de 2016 fue firmado por el Ministro de Relaciones Exteriores y el embajador de EE.UU., en República Dominicana, el Acuerdo de Pre-Autorización, el cual se está a la espera del control preventivo de los tratados internacionales que realiza el Tribunal Constitucional de la República Dominicana.

Primer Diplomado AVSEC

El 16 de abril de 2016, inició el primer “Diplomado en Seguridad de la Aviación Civil Internacional”, esto fue una iniciativa del Cuerpo Especializado en Seguridad Aeroportuaria y de la Aviación Civil (CESAC),

a través de la Escuela de Seguridad de la Aviación Civil (ESAC), “Mayor General Piloto Luis Damián Castro Cruz, FAD”, que ha sido diseñado para fortalecer la capacitación del personal de Seguridad de la Aviación y de las entidades que lo requieran, responsables de la aplicación del Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil (PNSAC), el cual pone a disposición del sector aeroportuario, la oportunidad de formar los recursos humanos con las competencias necesarias, que permitan cerrar las brechas existentes entre el personal operacional y gerencial; creando un nivel superior en la capacitación en materia de seguridad de la aviación, ampliando en los participantes los

conocimientos y las destrezas en la coordinación y supervisión de las medidas de seguridad, mediante procesos y métodos enfocados en la protección de la Aviación Civil contra actos de interferencia ilícita.

Este diplomado tiene por objetivo general desarrollar la capacidad de análisis, habilidades y competencias en los participantes para la toma de decisiones en la aplicación de las medidas de seguridad y métodos enfocados a salvaguardar la aviación civil contra actos de interferencia ilícita y otros actos que atenten contra la seguridad.

Está dividido en cuatro módulos:

- Módulo I: Marco Legal.
- Módulo II: Operaciones de Seguridad Aeroportuaria y de la Aviación Civil.
- Módulo III: Gestión de Crisis e Incidentes.
- Módulo IV: Factores Humanos.

Finalizó exitosamente el 17 de septiembre de ese mismo año, donde se graduaron 20 participantes.

Infraestructura y adquisiciones (Vehículos y equipos de tecnología) período 2012-2017

Durante el año 2012, el CESAC construye y adecua una moderna lavandería para todos los miembros de la institución, así como un gimnasio equipado con modernas maquinarias.

Otra de las construcciones logradas durante el año 2012, fue la adecuación

y pavimentación de la carretera que conduce a la sede central del CESAC, con una longitud de 1,200 metros.

Asimismo, en el año 2013, con el objetivo de fortalecer la capacidad de supervisión en las terminales aeroportuaria, se construye el C4 (Centro de Comando, Control, Comunicación y Cómputo), desde donde se centralizan actividades de todo tipo, mediante tecnología e infraestructura de comunicaciones que proporcionan mecanismos para la coordinación de acciones en materias de seguridad, control, coordinación y administración. También se adquirió una camioneta Toyota Hilux doble cabina 4x4 automática diesel año 2013. Para el año 2014, la institución adquirió un Jeep año 2014 full diesel (Toyota Prado), para continuar fortaleciendo su unidad de transportación.

De igual manera, para el año 2015, el CESAC finalizó la instalación de la tecnología SipTrunk, lo que constituyó el primer paso de esta institución hacia las comunicaciones de próxima generación, utilizando la tecnología IP PBX (equipo diseñado para ofrecer servicios de comunicaciones a través de redes de datos, conocido comúnmente como voz sobre IP), siendo esta la manera más avanzada de abordar las comunicaciones de negocios, ya que mediante el uso de las mismas se podría enviar a los diferentes aeropuertos el servicio de telefonía, voz y data, con eficiencia y calidad.

Asimismo, en consonancia con la listeza operacional y preocupados por la eficiencia y capacitación de nuestro personal, durante este mismo año, se



Adquisición de flotilla de motores para su uso en las diferentes terminales aeroportuarias. 2016.

instalaron cinco (5) nuevas unidades de Aulas Virtuales, con un total de 31 estaciones de entrenamiento distribuidas de la siguiente manera: 5 estaciones en el Aeropuerto Internacional Samaná (Catey), 11 estaciones en el Aeropuerto Internacional Cibao, 5 estaciones en el Aeropuerto Internacional María Montez, 5 estaciones en el Aeropuerto Internacional La Isabela y 5 estaciones en el Aeródromo Doméstico Arroyo Barril.

En cuanto a infraestructura se realizó la construcción de las residencias caninas las cuales incluyen oficinas administrativas, jaulas para alojar a los perros y servicios básicos. En el campo de transporte se adquirieron 5 motores.

En este mismo orden, durante este periodo se obtiene la expansión de la Central Telefónica IP CISCO-6000, para incorporar el Aeropuerto Internacional de Punta Cana, así como otras áreas de la sede principal y del C-4.



Adquisición de autobuses para el transporte del personal del CESAC desde y hacia las terminales aeroportuarias. 2016.

Otras implementaciones fueron el Proyecto de Habilitación de la Red Administrativa del C-4, con las Direcciones Operacionales del CESAC, el contrato con la empresa Soluciones Tecnologías Empresariales (STE), especialistas en equipos de impresión.

Como parte de dicho contrato, fueron instaladas 5 impresoras multifuncionales en las áreas de Dirección de Control de Calidad, Dirección de Operaciones, Departamento de Correspondencia, Escuela de Seguridad (ESAC); esto con la intención de contribuir con la política de ahorro de nuestras autoridades, llegando a disminuir de manera significativa el consumo de materiales gastables, así como la compra y adquisición de tóner.

Otra implementación importante lo constituyó la implementación de la tecnología de truncales SIP, con lo cual se logró eliminar las facturas generadas por la antigua central telefónica de la compañía Claro, se instaló la RED Administrativa de la Unidad Anti-Doping y la Red Administrativa de la División Transportación.

Adquisición de un sistema de sonido para las actividades propias de esta sede central, equipamiento de aula en la Unidad Anti-Doping; también se inició el programa de capacitación del personal de correspondencia y un personal de apoyo de tecnología, en la plataforma de gestión de documentos, con el objetivo de implementar en la institución el software



Adquisición de flotilla de camionetas para su uso en las diferentes terminales aeroportuarias. 2016.

para la gestión de los documentos, y de esta manera eficientizar el flujo de la documentación propia de la institución.

De igual manera durante este periodo, se implementó el Sistema de Gestión Administrativa (Aficore) en las áreas Dirección Financiera, Dirección Inteligencia, Dirección Administrativa, Dirección de Recursos Humanos, Dirección Asuntos Internos, Dirección de Acreditación y Certificación, Dirección Disciplinaria y Dirección Médica.

Asimismo, se construyó el cuartel femenino del AILA (con capacidad para 160 personas), con baños, vestidores, lobby, cuartos para armas, oficinas y dormitorios para oficiales (2016), la reconstrucción del

edificio que aloja la División de Antidoping, (2016), construcción del edificio (2 niveles), que alojan el salón multiusos, cocina y comedor para el personal del CESAC, construcción del cuartel para el personal AVSEC, en la terminal del Catey. La unidad de transportación fue fortalecida con la adquisición de 3 autobuses año 2000 y 2001, un jeep año 2016 full diesel (Toyota Prado).

Proyectos inaugurados 2016



Con la presencia de Excelentísimo Señor Presidente de la República, licenciado Danilo Medina Sánchez, quedaron inaugurados varias obras y proyectos de este Cuerpo Especializado el 2 de noviembre del 2016.

Con estas nuevas instalaciones, se contribuye a mejorar las condiciones de vida, salud, alimentación, y el ambiente de trabajo del personal de la entidad, así

como también se cristaliza el objetivo de proveer más comodidad a los usuarios y mejorar la imagen institucional, apegada a la eficacia, calidad y satisfacción al cliente, convencidos de que vivir bien y cada vez mejor es el pilar en el que se sustenta el bienestar de las personas, lo que en el caso del CESAC se expresa en la igualdad de oportunidades para todos alcanzar un crecimiento humano y profesional digno.



Excelentísimo Señor Presidente de la República, Licenciado Danilo Medina Sánchez, mientras firmaba el libro de visitas distinguidas del CESAC.



1.- El cuartel del personal femenino del AILA, con una capacidad para 160 personas, y consta de baños y vestidores, vestíbulos, cuartos para armas, oficinas,

dormitorio para oficiales, recepción en el primer nivel, terrazas techadas y un comedor para el personal AVSEC.





2.- La Oficina de Antidoping es un edificio de un nivel con una superficie de 244.93 metros cuadrados de construcción.

Los trabajos de ampliación y remodelación de esta dependencia del CESAC abarcaron la distribución de espacios, el remozamiento de la fachada y la reorganización de parqueos, aceras y áreas verdes, lo que se traduce en un mayor control de pruebas de dopaje, y un mejor manejo de las muestras, proporcionando rapidez en la entrega de resultados.





3.- El salón multiusos, cocina-comedor fue levantado en un terreno de 7, 264.06 m², en la sede principal del CESAC. Consta de salones amplios y abiertos que permiten la distribución flexible de los espacios para adaptarse a las necesidades de diferentes usuarios y actividades.

El edificio tiene dos niveles, el primero de los cuales cuenta con recibidor, salón de comedor para oficiales con capacidad para 288 personas, baños para damas y caballeros, área de bufete, una cocina industrial debidamente equipada y con todas las áreas necesarias para la preparación, manipulación, almacenamiento y conservación de los alimentos y bebidas.

Incluye además áreas de servicios como dormitorio para el personal de turno, cocina, depósitos de basura, cuartos de máquinas, almacenes, entre otros.

El segundo nivel dispone de salón comedor para alistados con capacidad para 396 personas, área de bufete, baños para damas y caballeros y depósito.







Comedor para oficiales dentro del edificio del Salon multiuso. 2016.

4.- La División de Transportación del CESAC, con la misión de mantener la seguridad de la flota vehicular, así como los equipos, piezas y herramientas, para optimizar las horas de labores del personal, proporcionando un mayor control de la hora de llegada y salida del mismo.



Extraordinarios resultados de auditoría USAP-CMA

Realizada en República Dominicana por la Organización de la Aviación Civil Internacional (OACI), del 2 al 10 de febrero de 2017.



Nelson Pérez Meneses, participó como auditor líder de la OACI, en las auditorías de seguridad a la República Dominicana en los años 2006, 2011 y 2017.

En julio de 2015, se firma un Memorando de acuerdo (MoU), entre República Dominicana y la OACI, orientada en el nuevo modelo de auditoría con un enfoque de observación continua (CMA), en la cual el país se compromete a ser auditado por parte de la OACI. Como consecuencia

de la firma de ese acuerdo, en agosto de 2016, OACI propone al Estado Dominicano realizar una auditoría in situ que se llevaría a cabo del 02 al 10 de febrero de 2017.

La auditoría de la seguridad de la aviación bajo este nuevo enfoque se

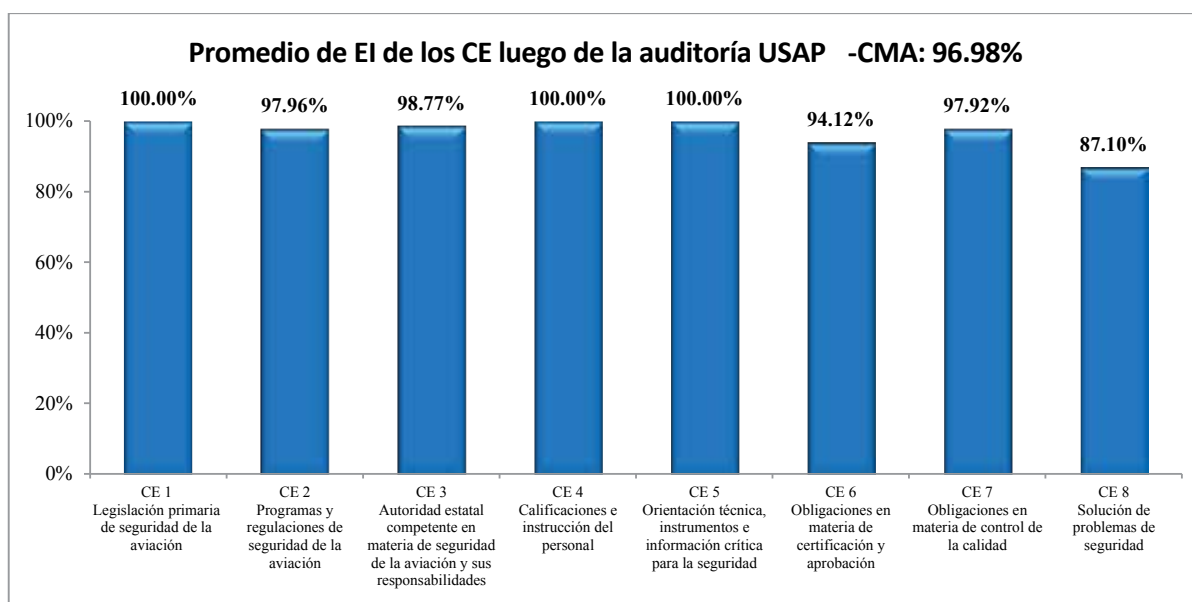
llevó a cabo de conformidad con las directrices y principios establecidos por la OACI a través de la documentación proporcionada, evaluándose el desempeño de la República Dominicana, en la esfera de la seguridad de la aviación, así como su nivel de aplicación por parte del país de los elementos críticos (CE), de sistema de vigilancia y el grado de cumplimiento por parte de la República Dominicana de las normas y métodos recomendados del Anexo 17 y las disposiciones de seguridad del Anexo 9.

El equipo de auditoría examinó los informes de auditorías previas y el cuestionario de las actividades de seguridad que la República Dominicana presentó a la OACI, así como validar la capacidad del país para supervisar las actividades de las entidades reguladas que participan en la implementación

de los requisitos, las medidas y procedimientos aplicables de seguridad de la aviación civil.

El alcance de esta auditoría se estableció a partir de los parámetros claves del USAP-CMA que se definen en los manuales de la OACI, los cuales incluyen las siguientes áreas:

1. LEG. Marco reglamentario y el sistema nacional de seguridad de la aviación civil.
2. TRG. Instrucción del personal de seguridad de la aviación.
3. QCF. Funciones de control de calidad.
4. OPS. Operaciones de Seguridad.
5. IFS. Seguridad de la Aeronaves y de a bordo.



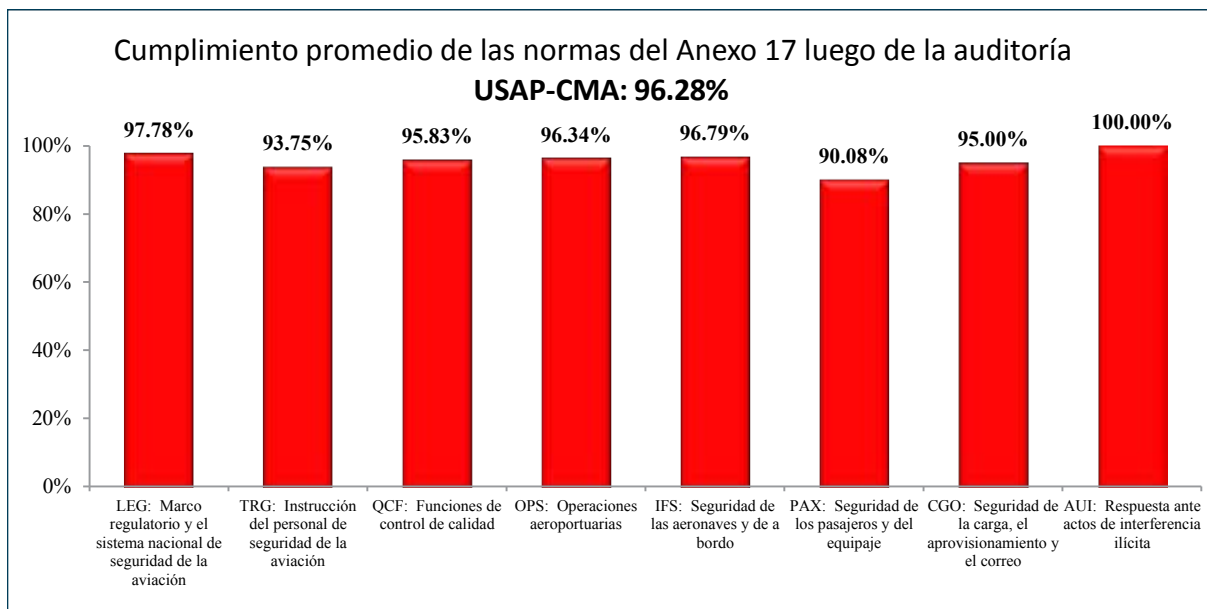
6. PAX. Seguridad de los pasajeros y del equipaje.
7. CGO. Seguridad de la carga, los suministros a bordo y el correo.
8. AUI. Respuesta a los actos de interferencia ilícita.
9. FAL. Aspectos de la facilitación relativos a la seguridad.

La auditoría USAP-CMA reveló que el indicador de vigilancia de la República Dominicana, es de un 96.98 %.

A continuación, se presenta una gráfica explicativa de los resultados del estado de implementación (EI) de la auditoría, de acuerdo a los elementos críticos (CE)

de un sistema estatal de vigilancia de seguridad de la aviación de la OACI:

El gráfico con los resultados de la auditoría de seguridad realizada por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), en fecha del 02 al 10 de febrero del año en curso, donde la República Dominicana, obtuvo un promedio de 96.98 %, en la aplicación eficaz de los elementos críticos de un Sistema de Vigilancia en Seguridad de la Aviación Civil, y de un 96.28 % en el cumplimiento de las Normas del Anexo 17 al Convenio de Chicago sobre Aviación Civil Internacional, dando como resultado un promedio general de un 96.63 %, de aplicación eficaz y cumplimiento por parte del Estado Dominicano.



La evolución que ha tenido el CESAC es muy interesante, siempre en República Dominicana hay algo bueno y nuevo.

Si ustedes quieren ver algo interesante visiten República Dominicana no sólo por el turismo sino por su sistema de seguridad.

Nelson Pérez Meneses

Palabras del Auditor líder OACI,
febrero 2017

**Capítulo IV:
Período enero-junio 2018
CESAC en la actualidad**

Commemoración del 21 aniversario del CESAC

Al conmemorarse los 21 años de la creación del CESAC, el 22 de enero de 2018, se realizó una ofrenda floral en el Altar de la Patria y la celebración de la eucaristía en la Catedral Primada de América . En la eucaristía participaron el Ministro de Defensa, El Estado Mayor General de las FFAA, Plana Mayor del CESAC, autoridades civiles relacionadas al sector de la aviación civil y medios de comunicación.









Secuencia de imágenes de la conmemoración del 21 aniversario del CESAC. Lunes 22 de enero de 2018.









El Director General del CESAC, comanda la Brigada de Cuerpos Especializados, en el magno desfile militar y policial en conmemoración del 174 aniversario de la Independencia Nacional, el 27 de febrero de 2018.



Celebración del XIX Aniversario primera promoción AVSEC

Con la celebración de una eucaristía en la sede CESAC, se conmemoró el XXI aniversario de la 1era. promoción AVSEC, General de Brigada Piloto Frank A. Félix Miranda. Esta primera promoción ingresó el 5 de abril del 1999, en la gestión del Mayor General Piloto Luis Damián, FAD.

De esta promoción, conformada por 85 soldados, en la actualidad siguen prestando servicios al CESAC 11 miembros, entre los que se cuentan la Capitana abogada Aracelis Mirabal Abreu, FARD; la primer teniente, abogada Wendy Santana Rodríguez, FARD; los primeros tenientes de la FARD, abogado Elvis David Checo Céspedes, la Licenciada en mercadotecnia Nairobi Y. Guridy de León, y Franklin O. Lagares García.

También, de la Fuerza Aérea, los segundos tenientes Erick R. García Germán, Edward R. Aquino Paredes, Yenny Heredia Payano y Fermín López Rojas.

Completan la lista de los primeros AVSEC del CESAC, el Sargento Mayor Supervisor AVSEC Miguel Sánchez Encarnación, ERD y Sargento Supervisor AVSEC Ysrael H. Segura Matos, FARD.

El Director General del CESAC, General de Brigada de Defensa Aerea, Aracenis Castillo de La Cruz, FARD, declaró sentirse orgulloso de la perseverancia que han mostrado estos miembros de la entidad, sirviendo con entusiasmo y fidelidad por casi dos décadas al mejoramiento de la seguridad aeroportuaria y la aviación civil de la República Dominicana.

Migración del CESAC, de la versión 2008 a la norma ISO9001:2015

A finales de septiembre del año 2017, el Cuerpo Especializado en Seguridad Aeroportuaria y de la Aviación Civil (CESAC), inició el proceso de migración de la versión 2008 a la 2015 de la norma ISO-9001, contratando los servicios de asesorías del señor Christian Jorquera Drolet, consultor de la compañía Qualinet Surlatine Gestion (QSL), y a la señora Henid Arredondo Amaro, consultora de la compañía Quest Quality, SRL, los cuales diseñaron las ejecutorias necesarias para la transición, impartiendo capacitaciones de sensibilización a los Directores de Áreas, Coordinadores de Áreas, Auditores Internos y Dueños de Procesos y la adaptación para la implementación de la norma ISO 9001, versión 2015, del Sistema de Gestión de Calidad,

Por la consecuencia de los nuevos cambios de la norma, la compañía QSL impartió en el mes de abril del año 2018 el curso de Auditor Interno de Calidad según norma ISO 9001, versión 2015, a 25 miembros del CESAC, logrando estos alcanzar el grado de Auditores Internos.

Esta nueva versión de la norma ha generado beneficios a este Cuerpo Especializado, permitiendo mejorar la calidad en los servicios que ofrecemos a los clientes, así como también en los procesos y productos, en conformidad a los requerimientos establecido en dicha

norma, ayudando a reducir los costos, tiempos y disminuyendo los riesgos en las actividades que se llevan a cabo en este organismo.

Otros de los avances más importante que tuvo el CESAC en esta transición, fue la introducción de la Gestión de Riesgos, los cuales fueron alineados a los procesos y sistema de gestión de la calidad acorde a la estrategia institucional, orientado todo a las actividades del CESAC, al logro de los objetivos estratégicos de la institución. Por lo que llevó a establecer, que los objetivos de calidad se fusionaran con los objetivos estratégicos y específicos del Plan Estratégico del CESAC, actualizando la Política de Calidad.

En el periodo comprendido del 27 al 29 de junio del año 2018, el CESAC se sometió a un seguimiento y a una verificación de la nueva versión de la norma ISO 9001:2015, para la transición de la misma, verificándose el nivel de cumplimiento de los procesos operacionales, de apoyo, de control y mejora. Esta auditoría fue dirigida por el señor Eduardo Motta R., auditor líder, perteneciente a la compañía SGS, S.A. Panamá, y el señor Andrés P. Sención Villalona, experto técnico del SGC, logrando resultados satisfactorios, sin evidenciarse No Conformidades en los procesos evaluados.

Implementación de nuevos proyectos

En el primer semestre del 2018, se implementan 3 proyectos descritos a continuación: La nueva unidad de poligrafía, los kioscos de seguridad y la implementación de la segunda etapa del C-4 y C-3.



Poligrafía

La Subdirección de Poligrafía en sus inicios era una división, la cual fue creada el 19 de Agosto del 2015, teniendo como objetivo dar apoyo a las investigaciones que se llevan a cabo al personal que de una manera u otra participa en actos indebidos, esta prueba se realiza de manera rutinaria para mantener y asegurar el grado de integridad y confiabilidad del personal AVSEC.

La Subdirección de Poligrafía dispone de un área equipada según los estándares de la American Polygraph Association (APA), el cual es el órgano regulador en materia de poligrafía a nivel internacional,

para obtener un mejor resultado y una investigación correcta.

La Subdirección de Poligrafía es dirigida por la Teniente Coronel Piloto, María E. Alcántara Manzueta, FARD., el encargado de la División de Poligrafía es el Primer Teniente Richard A. Florián Cruz, FARD

Proyecto Kioscos de Seguridad

Es una plataforma web integrada que permite mostrar informaciones pertinentes e interactivas de forma creativa, para ser visualizadas sobre el hardware Mercury Stand, sin y con conexión a Internet. está conformado por dos partes, el software que es una plataforma digital que permite mostrar informaciones pertinentes de la

institución y el hardware o Mercury Stand, que es una estructura metálica diseñada y construida de forma estética y funcional para que muestre el software en él.



El objetivo principal de este proyecto es que en el proceso de la interacción humana con los Mercury Stand, los usuarios de estos podrán conocer más sobre las funciones, servicios y logros de esta entidad. Además, esta plataforma integrará los servicios del 3-1-1 (Sistema

de Atención Ciudadana) y el sistema de valoración de selección del AVSEC del mes, así como un formulario para gestionar los incidentes reportados por los pasajeros en las diferentes terminales aeroportuarias, permitiéndonos así, brindar respuestas oportunas a las novedades encontradas.

En este mismo sentido, la plataforma les brinda a los usuarios informaciones sobre temas importantes que deben tomar en cuenta al momento de viajar, tales como la lista de los objetos permitidos y no permitidos a los pasajeros al momento de viajar. Estos equipos serán instalados en cada una de las terminales aeroportuarias y serán actualizados a través de la conexión a internet.

Cabe señalar que esta plataforma es actualizada a través de una moderna red de comunicaciones, la cual integra las diferentes terminales aeroportuarias del país, en donde estarán instalados los equipos Mercury Stand. Esta información es actualizada de manera permanente por un personal técnico entrenado para estos fines, la información se carga a un servidor central y este a su vez utiliza la red WAN de la institución actualizando todos los kioscos conetados en línea a la red.

La plataforma fue presentada en la Oficina Presidencial de Tecnologías de la Información y Comunicación (OPTIC), y fue vista de manera favorable, hasta el punto de considerarla como una herramienta que debe formar parte del gobierno electrónico y que sirva de modelo para otras instituciones.



Proyecto Readecuación de la Sala de Monitoreo del Centro de Comando y Control Central (C4) del Cesac.

El Objetivo del Proyecto es aumentar los niveles de seguridad en la infraestructura tecnológica del Centro de Comando y Control Central (C-4). El proyecto contempló las siguientes áreas:

1. Instalación de un piso técnico.

Esta facilidad permitirá disponer distintas instalaciones técnicas, tales como cableado estructurado, telecomunicaciones y electricidad.

2. Instalación de un nuevo sistema de pantallas para visualización de las imágenes capturadas en tiempo real, por las cámaras instaladas en las diferentes terminales aeroportuarias del país.

Este nuevo sistema de pantallas consiste en varios video Wall, lo cuales forman un conjunto de pantallas agrupadas para poder visualizar una o varias imágenes en un área mayor. Podemos visualizar una misma fuente en el videowall o varias fuentes y distribuirlas, escalarlas, o posicionarlas de acuerdo a las necesidades del usuario. Esto con la intención de fortalecer las capacidades de seguridad, de este cuerpo especializado.

3. Instalación de nuevos puntos de monitoreo.

Esto para poder integrar las diferentes instituciones que trabajan de la mano con el CESAC, para que desde un punto común se pueda dar seguimiento de manera oportuna a cualquier acto de interferencia ilícita en las terminales aeroportuarias.



Los avances tecnológicos incorporados por el CESAC en los aeropuertos, han sido elementos importantes para los resultados arrojados en la última auditoría que llevó a cabo la OACI al sistema de seguridad de aviación nacional. El CESAC alcanzó un 96.98% de puntuación, convirtiéndolo en el segundo país de la región en lograr los mejores niveles en materia de seguridad aeroportuaria y de la aviación civil.



SISTEMA INTEGRADO DE VIDEO VIGILANCIA AEROPORTUARIA





4. Implementación de nuevas herramientas de monitoreo tales como: el estado del clima vista panorámica de los vuelos en territorio nacional, entre otros.

Esto permitirá un monitoreo en tiempo real de diferentes eventos que puede impactar en la seguridad de la aviación civil, de esta forma el CESAC podrá tomar las medidas de seguridad necesarias para garantizar un clima apropiado en las operaciones de las diferentes terminales aeroportuarias.

5. Integración de la plataforma API, para tener información en línea de la llegada y salida de los vuelos en territorio nacional. Es una plataforma tecnológica para monitorear las entradas y salidas, de tripulantes y pasajeros de los diferentes vuelos que arriban y salen desde los aeropuertos internacionales, puertos y

puestos fronterizos, que se encuentran distribuidos en todo el territorio nacional (APIS). Posee características para detectar las diferentes alertas de posibles sospechosos de terrorismo, narcotráfico y atentados; estas capacidades han sido logradas gracias a la puesta en operación del Centro de Monitoreo y Perfilase. Centro de Monitoreo

6. Habilitación de cuatro (04) consolas adicionales para labores administrativas.

Esto con la intención de fortalecer las capacidades de monitoreo en tiempo real del centro de comando y control de la institución y colaborar de una manera más eficiente con los diferentes organismos de seguridad del estado.

Entrevistas a Directores Generales

Mayor General Piloto (R)

**Luis Damián Castro Cruz, FAD
(DEM)**

General de Brigada

Carlos A. Robles Díaz, ERD

Mayor General Piloto (R)

**Máximo Morel Marichal, FAD
(DEM)**

General de Brigada Piloto

**Pedro René Valenzuela Quiroz,
FARD**

Mayor General (R)

Rafael Alegría Pérez, E.N. (DEM)

General de Brigada

Zenón Padilla Alcántara, ERD

Mayor General Paracaidista (R)

**Manuel de Jesús Figuereo Féliz, FAD
(DEM)**

General de Brigada Paracaidista

Miguel Paulino Espinal, FARD

General de Brigada

**Santo Domingo Guerrero Clase,
ERD**

*General de Brigada de Defensa Aérea,
Director General del CESAC*

Aracenis Castillo de la Cruz, FARD

Mayor General Piloto (R)

**Juan Bautista Rojas Tabar, FAD
(DEM)**



¡Hoy es un día memorable para mi vida!

Ver una institución ya conformada como tal
me llena de gran orgullo y satisfacción.

Gracias al distinguido General Aracenis por esta invitación,
adjunto a su plana mayor.

¡¡Dios derrame bendiciones infinitas
sobre todos los hombres y mujeres
que componen esta gloriosa institución!!

¡¡ Felicidades, Gracias del alma!!

¡¡Muchos Éxitos!!

Mayor General, piloto (R),

Luis Damián Castro Cruz, FAD (DEM)

*28 enero de 1997
16 agosto de 2000*



ENTREVISTA

Mayor General Piloto (R)

Luis Damián Castro Cruz, FAD (DEM)

Antes de ser designado como Jefe del CESAC, recientemente, había salido de la comandancia del Comando Aéreo Norte, y me encontraba sin función al momento de mi designación.

Al momento de asumir la posición, el entorno que reinaba a nivel mundial era de amenazas a las operaciones de aviación civil; secuestro, colocación de bombas, terrorismo; y la OACI, como órgano regulador, estaba tomando

medidas para contrarrestar esos problemas de seguridad; nuestro país tuvo que tomar medidas radicales como el aumento de los niveles de seguridad por la frecuencia de aeronaves en el país.

Entre mis mayores aportes al CESAC, lo más importante es el surgimiento de un nuevo paradigma que era desconocido en la sociedad dominicana, en el sector aeronáutico existía una cultura de permisibilidad, no teníamos un sistema

de seguridad, simplemente habían militares dispuestos en los aeropuertos como una especie de guardia interior, pero realmente no tenían nociones de lo que significaba la seguridad de la aviación; en ese ambiente fue que nos enfrentamos para tratar de convencer a todo el personal que trabajaba en los aeropuertos de la necesidad de cambiar, fue un salto dialéctico, de una síntesis pasamos a una nueva síntesis de urbanización y de respecto a las normas, disciplina y de obediencia.

Entre los avances tecnológicos que se implementaron, un concepto básico que desarrollamos fue lo que llamamos el 80-20, que consistía en que los integrantes del CESAC, el 80 por ciento debía ser bachiller que harían de oficiales AVSEC, y un 20 por ciento de oficiales militares profesionales, para las labores de gerencia, obviamente no estaban las condiciones dadas para lograr ese tipo de cosas, porque los militares pertenecían algunas de las instituciones, de esta manera se desarrolló la doctrina, la estrategia y los principios.

Queríamos crear algo que impactara, como la creación de la escuela y establecer las estrategias sin prisa, pero sin pausa, era un trabajo que todavía hoy en día a los veinte años lo estamos realizando.

Nuestro mayor reto en el CESAC fue convencer a todo el mundo de la necesidad de una institución de seguridad, aunque existía una resistencia feroz de todas las instituciones que laboraban en el aeropuerto, civiles como militares, porque eso demandaba un nuevo comportamiento,

una nueva cultura y un nuevo accionar, lo que provocó disgustos y enfrentamientos, hasta con nuestros propios compañeros de armas, por lo que tuvimos que explicarle la responsabilidad que tenía el país ante el organismo internacional de la OACI.

La aviación comercial se había convertido en una fuente de ingreso importante para la República, y si dejábamos los aeropuertos sin la seguridad debida, se iba dar una alerta de que los aeropuertos dominicanos no eran seguros, y por lo tanto los vuelos comerciales no iban a llegar, lo que iba a incidir negativamente en la economía del país.

Acerca de las medidas legales que se tomaban en esa época, en ese momento, no contábamos con una ley de seguridad de aviación en el país, era simplemente una unidad militar que estaba disponible para hacer cumplir las normas del anexo 17 de Seguridad de la Aviación Civil, ese era nuestro documento legal para actuar.

Nuestros mayores logros fueron crear la institución y organizar el CESAC, ver los resultados de la gestión del CESAC, identificar los peligros que resultaba el incumplimiento de las normas de seguridad de aviación civil y gestionar los riesgos; creo que fue un gran logro para las Fuerzas Armadas, poder organizar, sentar las bases y fundamentos sobre los cuales se ha dirigido esta institución 20 años después.

La decisión más difícil que nos haya tocado tomar durante la gestión fue

tener que actuar en contra de mis propios compañeros y de todas las empresas e instituciones que tenían actuación en los aeropuertos.

La idea de crear un cuerpo para la seguridad de la aviación no surgen de nuestro Estado, dado el crecimiento del transporte aéreo comercial en la República Dominicana, y con ellos las amenazas a ese tipo de transporte, se da la necesidad de organizar una institución de seguridad aeroportuaria, se realiza una reunión al más alto nivel con la OACI y representantes de la FAA de los Estados Unidos, donde nos entregan un documento con las recomendaciones necesarias para mantener la seguridad de la aviación.

El director de Aeronáutica Civil presentó el informe emitido por la OACI al presidente de la República, y el cual fue enviado al secretario de las Fuerzas Armadas, donde se recomendaba la creación de ese cuerpo, y se me recomendaba a mí como el jefe de ese cuerpo, así surge el memorándum del secretario de las Fuerzas Armadas, donde me nombra jefe de un cuerpo especializado que no existía.

Entre los proyectos importantes que realizamos en esta primera gestión, lo más importante fue entregar un cuerpo ya estructurado y establecido, creando los principios, la misión y los valores que identificaron al CESAC; la seguridad, la integridad y la visión de excelencia.

El aeropuerto más difícil al momento de establecer la seguridad sería el

Aeropuerto Internacional Las Américas, era el más complicado para ejercer la labor de seguridad por el volumen de operaciones de diferentes índoles que posee.

Nuestra gestión en una palabra sería la Confianza.

La oficina estaba en la Secretaría de las FF.AA., contábamos con oficiales que estaban designados como seguridad para realizar servicios en los aeropuertos, era como una guardia interior, pero no había un esquema de seguridad, no había un sistema.

Sobre la estructura y las dependencias, fueron surgiendo paso a paso; a medida que surgía la necesidad, fuimos creando las dependencias pertinentes; iniciamos con operaciones y entrenamiento básico; charlas semanales a manera de prácticas de seguridad, fue una estructura pequeña que comenzó abrir camino.

2da Gestión

05 mayo 2004

23 agosto 2004

Yo estaba en ese momento como subdirector de Migración, y había una Comisión Aeroportuaria que se reunía semanalmente, entonces el director de Migración me envía a que lo represente en esa reunión.

Luego, recibo una llamada de las FF. AA., que estoy nombrado como director del

CESAC; asumí la posición y comenzamos aplicar y volver a los inicios.

Y se realizaban reuniones diarias, más exigencias, informes de rendimiento de competencia, supervisión permanente, y un control absoluto, una gerencia bien establecida, planificación, organización, dirección, supervisión, control; y por último, envolver todas esas personas para que trabajaran como un equipo, el mismo pensamiento, una sola idea; si tú fracasas, yo fracaso; si tú triunfas, yo triunfo, fue una labor diaria. Y en los 70 días, reporté que estábamos listo; y vinieron, nos inspeccionaron y pasamos la inspección sin ningún problema. Le entregué al Gobierno el CESAC otra vez y volvimos a retomar el camino.

En esta segunda gestión, una palabra para definirla sería: Coraje.

*16 agosto de 2000
07 enero de 2001*



ENTREVISTA

Mayor General Piloto (R)

Máximo Morel Marichal, FAD

Antes de asumir en el CESAC, me desempeñaba como inspector general de las FF. AA, en el año 2000. Al asumir, el mayor general Castro Cruz era el arquitecto de esto, ya tenía su plano y todo hecho, aunque nosotros participábamos en las reuniones del Estado Mayor General, porque todo se sometía ahí y uno tenía conocimiento de todo lo que el general Castro Cruz estaba haciendo; Él fue un verdadero empuje para el comienzo de esto, eso surge de

una intención de la seguridad OACI y la seguridad del Estado americano, que le dijo al Gobierno dominicano que había que mejorar, había desorganización en muchas agencias del aeropuerto, una especie de caos organizado que venía de viejo. Me designaron como director del CESAC, y fue muy difícil el comienzo.

Encontré una estructura, teníamos la ventaja de que le solicitamos el personal ya entrenado a las FF. AA., y en el CESAC

se especializaban. En ese momento, el CESAC estaba en el Ministerio, la situación no era fácil, pero se salió a camino y se hizo el trabajo; el Gobierno y el país fueron reconocidos varias veces, nosotros nunca tuvimos atentados en contra de la seguridad de la aviación civil de ningún tipo, siempre pudimos detectar a tiempo y desactivar, cosas que le agradaba mucho a la OACI.

Un evento trascendental en ese entonces sería el 911, tuvimos que acelerar cosas que teníamos para más tarde, se tuvieron que activar de inmediato, por suerte teníamos el apoyo del presidente y del ministro de las FF. AA., en ese momento hubo ayuda.

El tránsito aéreo de personas nunca dejó de fluir, tanto turismo como negocios.

Creemos que nuestros mayores aportes fueron, entre otros, responder a esa crisis tan grande del 911, hacerlo bien y preparar esa infraestructura que ya teníamos, hacer el edificio; y a nivel personal, darle brillo a la institución.

Había un personal militar, que eran oficiales y alistados que se transportaban al aeropuerto para hacer su servicio; después nos prestaron un almacén que lo convertimos en cuartel, y los mismos podían pernoctar aquí, tenían baños y ya le hicimos la vida más llevadera.

En ese mismo lugar, se entrenaba el personal, hicimos un aula pequeña y se entrenaba en forma extensiva, luego se conquistó en la 4ta Brigada, tomando un edificio y lo remodelamos para la escuela

de entrenamiento. Junto a Castro Cruz, hicimos el CESAC; por circunstancias diferentes, le entregaron eso de la nada e hizo mucho, y a mí me tocó terminar, y con el problema del 911, agrandar.

El equipo que teníamos era bueno, solo con hacer esos manuales, preparar el reglamento fue duro y era con el método de ensayo, pero se logró. En esa gestión, ingresó la primera promoción AVSEC femenina.

En cuanto a avances tecnológicos, pudimos conseguir muchos equipos de detección. Se creó el k9 de los caninos; la DNCD ayudó mucho. Se fue creando la estructura de oficina, correspondencia, logo, entre otras, lo bueno de eso era que teníamos oficiales muy buenos y que eran responsables, en ese tiempo la mayoría eran de la Fuerza Aérea, también buscamos en el Ejército a oficiales brillantes y gracias a Dios todo se hizo bien.

Lo más difícil de todo fue lograr que el Gobierno permitiera y aprobara las tasas que se cobran para mantener la seguridad, el general Castro Cruz comenzó y yo terminé y a final de mi gestión comenzamos a recibir, después se mejoró.

El mayor reto sería el 911, era un torbellino, no había tranquilidad de ningún tipo, se llenó el mundo de rumores, pero gracias a Dios logramos salir a flote. Parte de la prensa se puso en contra de nosotros, consideraban que el sistema de chequeo era abusivo, no se daban cuenta que eran unas exigencias de fuera.

Podemos citar como un gran logro, el mayor de ellos, el completar y hacer esa estructura que yo encontré, formada del general Castro Cruz, ponerla a funcionar 100%, esa estructura que sin eso previo no lo hubiera hecho. El CESAC, en ese tiempo, se convirtió en una entidad reconocida internacionalmente, muchas cartas de encomio a uno y al Gobierno. De una crisis, salió una institución diferente, grande y fuerte y después de ahí camina sola.

A nivel de dificultad, puedo citar al 911, como una situación difícil; además, con los políticos que intentaron privatizar el CESAC, y yo me opuse, porque le dije al consultor jurídico de Poder Ejecutivo en ese momento que ese departamento era totalmente de militares, y que un civil no podía dirigir, salí del CESAC, pero no dejé que lo privatizaran.

En cuanto a terminales aéreas difíciles, el aeropuerto más trabajoso sería Las Américas, porque en ese tiempo fue de mayor flujo.

Un proyecto importante en carpeta a la hora de salir del CESAC, se hicieron mejora, pero lo básico estaba hecho y no pude completar eso, pero yo creo que lo que dejamos llenaba la expectativa del país, el cual no sufrió el escarnio de verlo desacreditado en ese foro de la OACI, lo más que podían decir era que éramos rígidos, y eso a ellos le gustaba y el logro fue de las FF.AA. El CESAC tiene una esencia por dentro, que por suerte no es comercial, es patriótica y de seguridad nacional.

Pudiéramos resumir nuestra gestión en dos palabras: Trabajo y éxito, sacrificado hasta lo último, pero se coronó con el éxito, que fue el reconocimiento internacional y nos fuimos con esa satisfacción del deber cumplido.

Un elemento importante que me gustaría agregar finalmente a esta historia: El orgullo que siento cuando veo por televisión y escucho en la radio, ver el desempeño, y que no fue en vano todo ese trabajo. El CESAC es una institución adulta, que puede proyectarse dentro del mismo Gobierno y creación de nueva entidades y puede servir de modelo.

*07 enero de 2001
16 agosto de 2002*



ENTREVISTA

Mayor General (R)

Rafael Alegría Pérez, EN

Antes de ser designado como jefe del CESAC, estuve como Comandante de la Cuarta Brigada de Mao.

En ese momento estábamos comenzando y sabemos que todo al principio es difícil, por lo que remodelamos la escuela de San Isidro, adaptándola y haciéndola una escuela de entrenamiento y más que en esa época habían terroristas, cuando tumbaron las torres gemelas de EE.UU, se implementaron todas las medidas de seguridad y se aumentó el personal para cubrir todos los huecos que habían en

los aeropuertos, más supervisión en la requisa del pasajero incrementándose la seguridad en ese momento.

En cuanto a la formación, el vestuario y todos los requerimientos para que el CESAC tenga mejor presentación; se realizó una inspección al personal antes de salir al aeropuerto, para que el que viene vea quien es la seguridad y el uniforme que identifica al país.

Había que adaptarse y había más supervisión realizada a los supervisores

y se sabe que el servicio efectivo es la supervisión.

En nuestra gestión, se implementaron medida más fuerte de seguridad, en relación a lo que sucedió el 11 de septiembre de 2001. Ellos mismos, los miembros de Miami, nos surtían las informaciones, luego vinieron y nos dieron algunas instrucciones y nos dijeron que teníamos que tener más cuidado, supervisión, instrucciones y preparar a nuestro personal que iba trabajar en el aeropuerto y se crearon nuevas normas.

Nuestros mayores aportes al CESAC fueron los primeros RD\$ 5,000,000 millones de pesos, cuando yo veía que no teníamos los recursos para la ropa, ni para terminar de pagarle, fui a cada dueño de aeropuerto, hablé con ellos y le presentaba el personal que estaba en malas condiciones, así fui a Santiago, La Romana y Punta Cana.

Después de haber hecho todas esas cosas, nos reunimos y acordamos en descontarles a cada turista que llegaban 50 centavos de dólares, y el primer cheque fue de RD\$ 5,000,000 millones de pesos, y ahí fue que comenzaron a generar los incentivos para cubrir la necesidad del personal y su mismo sueldo. En mi gestión, comenzamos a cobrar los primeros 50 centavos de dólares.

Un gran reto, el mayor era llegar más lejos y dejar algo que quede de recuerdo.

Entre las decisiones difíciles, la mayor fue en ese momento el atentado del 11 de

septiembre, cuando ellos nos exigían la supervisión y estaban con nosotros y nos hacían visitas periódicas.

También, cuando los controladores amenazaron con huelgas, ese momento tuve que ir a México a buscar controladores.

En esa época, el más difícil de los aeropuertos, el que tenía más trabajo era el de La Romana, más escapes, contrabando y las personas se iban ilegal porque quedaba cerca del mar.

Nuestra gestión la podríamos definir con la palabra Éxito.

Y un elemento importante: Jamás me hubiera imaginado llegar a ver el CESAC como está hoy día, y le exhorto a seguir adelante.

16 agosto de 2002
05 mayo de 2004



ENTREVISTA

Mayor General Paracaidista (R)

Manuel de Jesús Figueredo Féliz, FAD

Antes de asumir en el CESAC, me desempeñaba como subjefe del Cuerpo de Ayudantes Presidenciales en el año 2002.

En cuanto a evento trascendental en materia de seguridad, no hubo amenazas de bomba.

Sobre los avances tecnológicos, nos enfocamos en la escuela, la preparación, y por primera vez se mandaron a buscar instructores internacionales con preparación, para dar cursos y capacitar

al personal, vinieron de Israel, Francia y España, de la OACI de Francia, para dar el curso de Administración de Seguridad de Aeropuertos, se impartieron 5 cursos.

Por primera vez, el CESAC adquiere una unidad canina a través de una donación de la embajada americana y se construyen las primeras instalaciones. Se remozó la escuela que estaba en San Isidro, se modernizó el área docente.

Comenzamos la construcción del edificio, porque se había logrado con el general

Alegría Pérez la aprobación de todo, pero cuando comenzamos a pagar fue en esta gestión, en ese entonces la oficina del CESAC estaba en la Secretaría de las FF. AA., y en ese momento pertenecía al Departamento Aeroportuario.

Se realizaron varias auditorías de la TSA.

El Ejército había facilitado las instalaciones de que era una compañía, se le dio forma y se hizo una inversión y ahora está funcionando una escuela del Ejército.

Podemos destacar como mayores aportes, la preparación en el personal, ya que hay que darle mucho seguimiento, el personal del CESAC es como su nombre lo dice especializado, porque son muchas las tentaciones y la seguridad de los aeropuertos, toda la responsabilidad de la República Dominicana recae en el CESAC.

A nivel tecnológico y docente, aportes que se pueden destacar, está principalmente, la unidad canina y darle seguimiento a los cursos de preparación para los oficiales y alistados y se trabajó con todos los aeropuertos y se evitó que no pasara nada.

Se instaló el CCTV, cámaras para llevar un monitoreo en tiempo real y se inauguró un aula virtual en la escuela, se contaba con un personal muy bueno y con mucha preparación.

Nuestro mayor reto en esta gestión sería mantener la seguridad de la aviación civil y que nuestro país fuera ejemplo, como ha sido en América en cuanto a materia de seguridad.

Una de las decisiones difíciles durante la gestión sería cuando tenía que hacer los cambios, siempre rotaba al personal, lo más que dejaba en los aeropuertos a los que dirigían era dos o tres meses.

Quedaría pendiente la terminación del edificio para tener nuestra propia casa, porque estábamos en lugares que no eran propios del CESAC.

El aeropuerto que representó mayor reto sería el Aeropuerto Internacional Punta Cana.

Nuestra gestión la resumiríamos en una palabra, mucho trabajo. Hice lo que tenía que hacer y cumplí mi rol hasta donde pude, que fue mantener la seguridad.

Un elemento importante para añadir: El CESAC es una institución muy dinámica, que siempre se vive renovando, pero lo que hay que mantener es la capacitación, dar cursos internacionales, principalmente mantener la orientación del personal, vigilarlos y supervisarlos, porque son muchas las tentaciones que recibe el personal y ofertas, porque en los aeropuertos entra y sale el peligro y la responsabilidad de la República ahí es que se ve, en los aeropuertos.

Que el CESAC siga siendo una institución de ejemplo.

23 agosto de 2004
16 agosto de 2005



ENTREVISTA

General de Brigada

Santo Domingo Guerrero Clase, ERD

Antes de asumir en el CESAC, era subdirector de Inteligencia (J2) de la Secretaría de las Fuerzas Armadas.

Una situación al momento de asumir: Había una crisis, tanto nacional como internacional, la cual se estaba tratando de solucionar, ya que había un impedimento de las aeronaves nuestras para volar a los Estados Unidos.

En ese entonces, la embajada de ese país me entregó unas series de documentos, que contenían las fallas que tenía la República Dominicana con

relación a la aviación; en ese momento, Estados Unidos y todas sus líneas aéreas establecieron un chequeo después del CESAC, antes de abordar el avión.

Lo que teníamos que hacer era adaptarnos al cumplimiento riguroso de la norma y que el Gobierno de los Estados Unidos se diera cuenta que estábamos haciendo las cosas con tantos controles como ellos. Cuando asumo la dirección del CESAC, el método de chequeo ya existía, ellos estaban chequeando con el general Figuerero Félix, continuaron con el Mayor

general Castro Cruz FAD, quien tenía en su escritorio las medidas que él iba a implementar para recuperar la confianza en el órgano rector de la seguridad como el CESAC.

Recibimos el apoyo de la Embajada de los Estados Unidos, y del Banco Interamericano de Desarrollo (BID), que aporta fondos para que nosotros pudiéramos acelerar el proceso de capacitación del personal; contrataron consultores internacionales para formar a los oficiales, y estos a su vez formar a los alistados, algo que contribuyó de manera significativa a que las cosas se fueran normalizando, el personal del CESAC en su gran mayoría no era militar, sino que pertenecía al Departamento Aeroportuario.

Otro aporte que hizo el Presidente de la República, Doctor Leonel Fernández Reyna, fue que me convocó a su despacho, para saber cuál era la situación no satisfactoria por parte del Gobierno de los EE.UU, qué era lo que ocurría, cuál era su planteamiento para que esa situación empezara a mejorar.

De los documentos que yo tenía, más los que se elaboraron con el Coronel Rodríguez Goris, FARD, y el Coronel Mota Cerda, E.N. los cuales eran mis asesores, y luego llevé los documentos que tenían que salir de la Presidencia de la República para mejorar la crisis.

El CESAC volvió a las Fuerzas Armadas, recibí un fondo salarial como consecuencia de los documentos que firmó el señor Presidente, el decreto permitió recibir fondos adicionales. Si el personal se necesita con mayor calificación, debemos

mejorar la escuela, pero también buscar un mejor personal y todo eso ajustarlo a que se cumpliera con el Convenio de Chicago, y sobre todo el anexo 17, después de 3 meses en ese proceso dijeron “sí, ustedes van bien”.

Pero las medidas que se estaban implementando eran muy rigurosas, “ustedes solamente están en el anexo 17, deben pensar en el pasajero, tiene que venir facilitación del anexo 9”, y como parte de los mismos fondos del BID, el CESAC incrementó los ingresos.

Después llegaron los documentos que le permitían a la República Dominicana dar pasos previos para que pudiéramos tener la relación, sin ninguna situación anómala con los Estados Unidos en materia de seguridad de la aviación.

Durante mi gestión, ocurrían amenazas de bombas en aviones y todas eran falsas alarmas.

Mayores aportes: con la ayuda y asesoría del Cor. Rodríguez Rodríguez FARD, Cor. Dionisio De la Rosa FARD y el Cor. Rodríguez Goris FARD, se inició con la formación del personal, convirtiéndolos en profesionales de las áreas en las que trabajaban.

También es la primera vez que se forman auditores internacionales en materia de seguridad, se envió al Coronel Rodríguez Rodríguez y al Asimilado Militar Holguín, porque éramos fiscalizado por la OACI y la TSA.

La certificación de esos oficiales nos permitió que fuéramos reconocidos y esa es la semilla de que hoy nosotros

tengamos una escuela avalada por la OACI. Hasta ese momento, el general Castro Cruz había comenzado, pero era un proceso, luego vinieron otros directores.

El CESAC pasó al Departamento Aeroportuario, mi argumento frente al Presidente en ese entonces para que aprobara todos los documentos que le lleve, solo lo sabía el secretario de las FFAA., en ese entonces Almirante Sigfrido Aramis Pared Pérez.

Cuando se crea el CESAC, con el general Castro Cruz, todos los miembros pertenecían a las FF. AA., y tenían vínculos con el Departamento Aeroportuario.

La situación económica fue lo que llevó a que los miembros pasaran de las FFAA al Departamento Aeroportuario.

A nivel tecnológico, uno de los avances fue incrementar más computadoras para la realización de la certificación del aula virtual, y este programa lo compró el general Alegría.

Los momentos más difíciles fueron en el Aeropuerto Internacional Punta Cana, debido a su construcción, su funcionamiento, el lugar que ha ocupado en el desarrollo turístico y sobre todo económico de la República Dominicana.

Mayor logro: En mi gestión, se pudieron tomar las medidas y el consenso de muchas personas que tienen conocimientos, y que han hecho su carrera de esa posición y todos ellos contribuyeron a que durante este tiempo se pudiera salir de una crisis que estaba afectando el turismo y la economía por parte de la penalización de la categoría 3

por la TSA, y todos tuvieron la lineación de salir de esa crisis y se logró en un tiempo record de casi 6 meses.

También se logró mejorar la calidad de vida del personal, calificación y certificación, porque los salarios se aumentaron, y que los oficiales tengan cierto nivel de dignificación.

Mi gestión en una sola frase fue: Entrega al trabajo.

02 marzo de 2006
16 agosto de 2008



ENTREVISTA

Mayor General Piloto (R)

Juan Bautista Rojas Tabar, FAD

El CESAC no tenía rumbo ni lugar para establecerse, estaba sin norte, en un lugar pequeño luché mucho para que se iniciara y se le diera seguimiento a la edificación, hoy en día el CESAC es lo que es, no por mí, sino por todos los que trabajamos en él.

En ese entonces, el CESAC estaba en la avenida Lope de Vega. En el 2007, durante mi gestión, no hubo ningún evento trascendental en materia de seguridad.

La construcción de la escuela, habían convenios firmados por varios países que venían para a capacitar el personal.

Aprobaron el aumento de la tasa aeroportuaria, se le aumentó el sueldo a todo el personal de una forma sustancial y la entrega del personal y las máquinas de rayos X. La construcción de la edificación y el equipamiento del CESAC.

Con relación al comportamiento del personal, si se salían de la línea establecida, se cancelaba.

Esuve en el Aeropuerto Internacional Punta Cana, para ponerle en conocimiento al personal que si se veían involucrados en casos de drogas, se iban a cancelar, y traté eso con mucha responsabilidad y lo mal hecho está mal hecho y lo bien hecho hay que premiarlo.

La escuela se inició, pero no se terminó, y el general de Brigada, Piloto Pedro René Valenzuela Quiroz la concluyó durante su gestión.

El aeropuerto que representó mi mayor reto fue Punta Cana.

Mi gestión en una frase sería: Trabajo honestidad, responsabilidad y transparencia.

Finalmente, quisiera pedirle a Dios Todopoderoso que el CESAC siga en buenas manos como está ahora y que siga creciendo y avazando cada día más.

*19 agosto de 2008
20 agosto de 2009*



ENTREVISTA

General de Brigada

Carlos A. Robles Díaz, ERD

Al asumir al frente del CESAC, era jefe de seguridad del vicepresidente de la República, Doctor Rafael Albuquerque por 4 años, 2004-2008.

En ese entonces era director del CESAC, y luego paso a ser Director General por decreto. Cuando me designan fui a recibir a la avenida Lope de Vega, y me reúno con la plana mayor, hablando del programa nacional de seguridad y de los problemas que existían en ese momento. Duré dos semanas, y después me fui para el edificio nuevo

sin estar terminado; tuvimos que empezar buscando un escritorio y un abanico porque la edificación no estaba terminada, y en ese lugar íbamos todas las mañanas a discutir problemas, dentro de las prioridades estaban parte de las normativas.

Sobre el ambiente nacional e internacional al momento de asumir la gestión había una presión, porque venía una auditoría y un seguimiento, y nosotros teníamos que subsanar todas esas observaciones. Teníamos una gran parte que corregir, que eran de leyes

y reglamentos, el programa nacional de seguridad no era un decreto, era un documento interno. Hablaban de la ley ya que no existía el programa de control de calidad, el CONASAC no se había reunido, el programa nacional de instrucción, el cual no existía, ni el PNCC, esas fueron las prioridades que le dimos a la parte de las normativas y se creó la nueva estructura del CESAC.

Con la puesta en vigencia del PNSAC, se contempla la dirección general.

Dentro de la observación estaba que teníamos que tener control del carnet, que no estuviera en manos de los aeropuertos.

Recuerdo un evento trascendental en materia de seguridad tanto nacional e internacional. Un pasajero perturbador que iba en un avión rumbo a Canadá, y tuvo que aterrizar de emergencia, ya que amenazaba que iba a abrir la puerta del avión y decía que se iba a tirar, y el capitán tuvo que aterrizar en Punta Cana. Hubo un problema con el manejo del caso de parte de las autoridades de Migración, que no querían recibirlo, de acuerdo a la normativa de esa época; nosotros teníamos que recibir al capitán y los pasamos a Migración, la misma no quería asumir su responsabilidad y quería que el CESAC retuviera la aeronave para forzar a la línea aérea donde vino el pasajero perturbador para que mandara otro avión, porque ese capitán no se lo llevaba.

Le dije que no podíamos hacer eso, ya que teníamos el deber como país de recibir y hacer las coordinaciones para que ese

pasajero se fuera en otro vuelo, después vino otro avión, durmieron al pasajero y se lo llevaron.

Otro caso fue la amenaza de bomba en el Aeropuerto de Las Américas, que fue de un equipaje y al momento que le pasaron los perros se sentaron al lado del equipaje, buscaron otra unidad canina, y hace lo mismo y llamaron del aeropuerto, que hay un equipaje sospechoso y se activó el plan, y quien manejó la situación fue el Coronel Pacheco Varela FARD., desde el centro de operaciones, se ejecutó lo que estaba planificado, y al final se determinó que era una mezcla de azúcar con jabón, la cual produce una reacción similar a la pólvora para los caninos.

Desde ese entonces se ampliaron los ejercicios de amenaza de bomba en las diferentes terminales aeroportuarias.

En cuanto a los mayores aportes a la institución, podemos contar la documentación, el programa nacional se hizo oficial por decreto en mi gestión, Programa Nacional de Control de Calidad, Programa Nacional de Instrucción.

También, se estableció en el programa la obligación de cumplir con los perfiles para ocupar las diferentes posiciones en el CESAC, y se les dio importancia a la capacitación externa en el extranjero a los miembros del CESAC, estaban en Centro América, Sur América, siempre había un grupo que se estaba preparando.

En cuanto a los aportes tecnológicos o de estructura, podemos mencionar el

traslado de las oficinas de la avenida Lope de Vega al edificio de la sede principal, así como también la implementación del consumo de combustible por tarjeta y la instalación de GPS en los vehículos, en los que estaban en las áreas restringidas y a los que transportaba los caninos.

Para citar un mayor reto, está el Programa Nacional de Seguridad, que no dependía de nosotros sino por un decreto del Poder Ejecutivo, después que se enviaba al Ministerio de Defensa, debíamos darle seguimiento en el Palacio para obtener la firma del señor Presidente.

Hacer la carrera del AVSEC, y se establecieron las diferencias de los cordones de las categorías de los AVSEC y se fue creando conciencia en ellos de que tenían que integrarse.

Entre las decisiones difíciles de nuestra gestión, está el decirles a las delegaciones diplomáticas que no se le iba a permitir un pase especial para acceder a los aeropuertos.

Creo que nuestro mayor logro sería el concentrar y unificar el CESAC en un solo lugar, trabajar en equipo.

El Aeropuerto de Punta Cana sería la terminal más difícil de trabajar en nuestra gestión.

Nuestro paso por el CESAC lo defino con la palabra Trabajo.

Mientras que entre los proyectos que quedaron pendiente, mencionaría el

Programa Nacional del Explotador de Líneas Aéreas, que se iba a certificar para asegurarnos de que ellos cumplieran con las normas de seguridad, y en ese momento no se cumplió. También, la certificación de la escuela como centro regional; el acuerdo con el SIGO / PNUD. Hubo una reunión con relación a la norma ISO.

Un elemento importante en esta gestión: El cuerpo de oficiales que se encontraban me acompañó, hicimos el esfuerzo y se logró el objetivo, sin ellos el trabajo no se hubiera realizado. Se cambió el logo tradicional del CESAC, se realizaron los cambios a los colores.

20 agosto de 2009
16 agosto de 2010



ENTREVISTA

General de Brigada Piloto

Pedro René Valenzuela Quiroz, FARD

Al momento de dirigir el CESAC, me desempeñaba como director de personal J1 del Ministerio de Defensa.

Entre nuestros mayores aportes a la institución fue la mejoría salarial a la plana mayor. Además de cambio del concepto de coordinador de seguridad por director de Seguridad. Y la certificación de la Norma ISO 9001.

Sobre el ambiente nacional como internacional antes de asumir la posición, podría decir que tuve mucha coordinación al momento del cambio del personal, estaban las auditoría de OACI, de una manera u otra estaba presionando al CESAC, porque tenían más de 60 observaciones, y fue en el año 2006 que realizaron esa auditoría, y se tenía que cumplir esas exigencias internacionales para poder tener prestigio desde un punto de vista; y por

ende, en el CESAC se estaba realizando mucho trabajo, en el sentido de poder cumplir con todas esas observaciones de la OACI.

La OACI y la TSA tenían grandes observaciones de lo que era el proceso del desarrollo del CESAC.

Un evento trascendental en materia de seguridad local o internacional fue la culminación de la Escuela de Seguridad de la Aviación, que fue realizada durante mi gestión, eso pudo fortalecer y sentar las bases para que se formara una escuela regional, la calidad de las instalaciones de la escuela fortalecieron los lazos del SITE y la TSA, llegaron a iniciar este entrenamiento internacional sin ser una escuela regional, se impartieron entrenamientos que vinieron personal de las islas del Caribe, Centroamérica y Panamá; de una manera u otra, ya se estaban dando a conocer a nivel internacional lo que era la Escuela de Seguridad de la Aviación.

En aquel entonces, se comenzó, ya teníamos con qué ofrecer nuestra escuela para que fuera una escuela regional, fue todo un proceso a nivel de OACI, todo se entendía que ya habían varias escuelas regionales a nivel de Latinoamérica, pero tomaron en contemplación la escuela y vinieron e impartieron cursos y todas esas veces iban llegando a nivel de la calidad de los instructores y de las instalaciones.

La certificación ISO del CESAC. Fueron nueve meses de entrega total, que era el proceso de ISO 9001, el cual el Coronel

Leonardo García FARD, tuvo una gran responsabilidad, y entiendo que fue una tarea y reto para todos los directores, fue un avance positivo para lo que es la calidad de nuestros servicios.

Uno de los mayores retos de esta gestión sería la financiación de las escuelas. Era un reto y gracias a la iniciativa de los directores, se decidió realizar y finalizar estas instalaciones, pero el deseo de tener un lugar donde instalarnos nos llevó a endeudarnos.

Al momento de asumir la gestión, teníamos una deuda grande, si teníamos que pagar 8,000,000 de pesos mensuales, la deuda aumentaba a 10,000,000 millones; y el ingreso no era suficiente para entonces finalizar la escuela, que era uno de los retos y hasta promesa; el día que yo asumí era un reto un poco fuerte, incluso para poder mudarnos a la sede principal tuvieron que ubicar la escuela y conseguir los mobiliarios.

Entonces, era difícil conseguir otro préstamo para finalizar la escuela, porque ya estaba contemplado de que se había finalizado; gracias a Dios se pudo renegociar y unificar todos los préstamos en uno solo, bajando la tasa de un 14% que nos cobraban de intereses a un 8%, y eso no permitió que siguieran cobrando los 8,000,000 millones, y de que pudieran facilitar otro préstamo para terminar y amueblar la escuela; para mí eso fue un reto.

La norma ISO fue un desafío, porque después que uno decide involucrase,

se convierte en un reto, pero siempre reconozco la calidad del personal, se entregó sin importar la hora y sus quehaceres, fue una gran satisfacción la respuesta que me dio el personal.

Tratar de mantener el personal motivado, idóneo, en una institución como esta; hay muchas tentaciones a nivel del personal AVSEC en los aeropuertos, y uno tiene que tratar de lograr que el individuo se comprometa con su institución; alejándose de todas ellas.

Parte del reto fue la reestructuración de la organización del personal, sobre el título de supervisor y coordinador general de los aeropuertos, que era el cargo que tenían los directores aeroportuarios, y les traía inconvenientes a nivel de autoridad con otros departamentos que ejercían en la institución, y con los mismos aeropuertos que tenían un director y subdirector de seguridad.

Llegamos a asimilar todo el personal que laboraba en el CESAC, a pesar de que eso conlleva a un descuento de sus ingresos, pero se reajustó el salario luego, se le da una seguridad o estabilidad, en la cual se contabilizaba para el día de mañana, si decidían irse para el sector público, ese tiempo se le reconocía; además de las atenciones médicas en los hospitales militares, beneficio del sistema de la cooperativa del ISSFFAA.

16 agosto de 2010
16 agosto de 2012



ENTREVISTA

General de Brigada

Zenón Padilla Alcántara ERD

Cuando las autoridades nacionales me asignan la responsabilidad de dirigir el CESAC, el escenario internacional se encontraba afectado por diferentes cambios de esquemas, lo que propiciaba un ambiente aún muy confuso debido a diferentes razones; entre las principales, podemos referirnos al hecho de que en los Estados Unidos recientemente se habían producido cambios de sus principales autoridades de gobierno; el sistema de la seguridad, de la aviación civil se encontraba inmerso en el rápido proceso que implicaba adaptarse a los nuevos paradigmas, preocupaciones y

retos que ocasionaron la llegada de las nuevas amenazas a la seguridad debido a la globalización: el auge del crimen organizado transnacional y demás delitos conexos, los atentados y amenazas terroristas, el tráfico ilícito de sustancias peligrosas y prohibidas por los diferentes aeropuertos y puertos; el aprovechamiento de la ventajosa posición estratégica que ocupa la República Dominicana para llevar a cabo sus diferentes y conexas actividades ilícitas; entre otras; de manera sucinta esa era la situación que imperaba en el entorno de los aeropuertos en la República Dominicana.

Una de las principales dificultades que afectaban significativamente al desempeño del CESAC, era el hecho de que las actuaciones del personal AVSEC que operaba en los diferentes aeropuertos nacionales, con la responsabilidad de evitar actos de interferencia ilícita contra la aviación civil y donde la República Dominicana como Estado contratante, estaba obligada a garantizar; pero las mismas no se encontraban sustentadas ni reguladas por un marco legal adecuado, específicamente para tal requerimiento. Esta situación propiciaba considerables debilidades y limitaciones operacionales, que a su vez afectaba la imagen institucional del CESAC y de las FF.AA. en sentido general.

Mayores aportes:

- En lo personal, nos llena de orgullo el hecho de que se nos haya concedido el honor de poder participar, conjuntamente con una amplia comisión de representantes de todo el sector de la aviación civil nacional, que luego de amplias y prolongadas reuniones y sesiones se logró el necesario consenso que las circunstancias permitieron, hasta proveer al CESAC de una amplia base legal que sustente sus actuaciones y para establecer un marco regulatorio aplicable a todo el sector que incide en la aviación civil dominicana, y de esta manera ofrecer mayores garantías de impedir actos de interferencia ilícita a la aviación civil internacional, mediante la efectiva aplicación de la Ley 188-11 sobre Seguridad Aeroportuaria y de la Aviación Civil, así como también de las normas y métodos recomendados que se encuentran contenidos en el Anexo 17 del Convenio de Chicago de 1947 sobre Aviación Civil Internacional, que sin lugar a dudas potencia aún más el desarrollo de la aviación civil dominicana.
- También ha sido muy importante el haber logrado superar con elevadas calificaciones el segundo ciclo de la auditoría al Sistema de Seguridad de la Aviación Civil en la R.D., dentro del Programa Universal de Auditorías de Seguridad de la Aviación (USAP) que organiza y dirige la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), permitiendo que nuestra nación ostente la distinción de ser uno de los Estados contratantes con mayores niveles de cumplimiento a la norma, métodos recomendados y observaciones que la OACI, es responsable de fiscalizar a nivel global.
- Otro aporte muy significativo en el CESAC, ha sido el haber logrado la primera recertificación en la norma de sistemas de gestión de la calidad (SGC) ISO 9001:2008, la cual es un referente mundial en lo concerniente a la gestión de la calidad. Con este significativo paso de avance institucional en que se fortalece y reitera el principio de continuidad del Estado, se logra promover la competitividad, elevar la eficiencia, otorgar preeminencia y garantizar la meritocracia, fortalece la búsqueda de la excelencia e impacta positivamente en la imagen institucional de la entidad.
- También consideramos como positivo, el haber logrado que diferentes instituciones del Gobierno central pertenecientes al

sector de la construcción, hicieran suyas la visión y el compromiso nuestro de mejorar la imagen y las condiciones físicas del entorno circundante del CESAC, al transformar a la antigua Prolongación ruta 66 y designada Carretera Ing. Zoilo Hermógenes García (El Padre de la Aviación en la R.D.) y dotarla de un acceso vehicular indudablemente más confortable, seguro, dignificante, que facilita y garantiza el desplazamiento hacia las instalaciones, no sólo del CESAC, sino también hacia el IDAC y a las dependencias del Ministerio de Agricultura.

- Con la finalidad de contribuir al fortalecimiento del Sistema de Seguridad de la Aviación Civil, el CESAC adquirió una flotilla de 12 camionetas doble cabina, 1 minibus y 25 motocicletas tipo saltamontes, destinadas para reforzar la vigilancia perimetral, elevar la capacidad de respuesta establecidas dentro de los planes diseñados por la entidad para garantizar la Seguridad Aeroportuaria y de la Aviación Civil contra todo acto de interferencia ilícita.

En materia tecnológica:

- Otro aporte muy importante de nuestra gestión, ha sido el diseño del proyecto, la parte técnica, la legal y la operacional, la obtención de los recursos económicos, la debida aprobación y puesta en ejecución del novedoso y eficaz Sistema de Video Vigilancia Inteligente (SIVI), el cual mediante la construcción e implementación del Centro de Comando, Control y Comunicación (C4) en la sede central del CESAC, y mediante la ayuda y utilización del avanzado software

OMNICAST, el sistema de seguridad de la aviación civil nacional, en algún momento podrá disponer de la total capacidad de monitorear las principales actividades que se desarrollan en las terminales de pasajeros y de carga en los aeropuertos de la R.D. (en tiempo real), reduciendo significativamente las mal llamadas “discrecionalidades y malas prácticas” que en ocasiones se le atribuyen al factor humano. Este proyecto ha sido materializado e iniciado por etapas, gracias a la generosa donación de los recursos económicos requeridos para tales fines, por el Gobierno de la República China de Taiwán, donde el compromiso del CESAC ante los donantes taiwaneses consistió en proveer las instalaciones físicas (C4) donde operarían los equipos y programas, el cual al concluir nuestra gestión se encontraba en un 80% de ejecución la obra civil.

- Siempre agradecí el haber podido contar con la amplia y permanente receptividad, colaboración y apoyo de los integrantes del sector privado de la aviación civil, en lo concerniente a la necesidad de disponer de una mayor capacidad de detección, mediante la utilización de las más recientes tecnologías de punta. Tal es el caso de que los diferentes operadores de aeropuertos del país adquirieron varios equipos de detección múltiple de trazas de explosivos, drogas (MMTD) y fueron puestos a disposición y control del CESAC, para ser utilizados en los diferentes aeropuertos. Estos equipos poseen la capacidad de detectar de manera simultánea minúsculas trazas de sustancias peligrosas y prohibidas con una margen de error ínfimo, dotando al

CESAC de mejores herramientas y mayores capacidades, con la finalidad de lograr estandarizarse a las normas internacionales y así eficientizar sus procedimientos de inspección en todas las terminales de pasajeros y de carga en la R.D.

Aportes en área docente:

- Además, durante nuestra gestión al frente del CESAC, en aras de lograr que la Escuela de Seguridad de la Aviación Civil (ESAC) sea tomada en cuenta por la OACI y ser elevada a la categoría de centro de instrucción regional de seguridad de la aviación civil, nos enfocamos en proporcionar y garantizar todos los requerimientos, y para tales fines se lograron las siguientes obras:
- Implementación de la biblioteca virtual.
- Construcción moderna lavandería.
- Construcción de gimnasio con baños saunas.
- Creación y equipamiento de una moderna unidad odontológica.
- Adquisición de una planta eléctrica adicional (emergencia).
- Instalación de una planta de tratamiento de agua potable (ósmosis).
- Durante nuestra gestión al frente del CESAC, logramos fortalecer aún más el aula virtual de la Escuela de Seguridad de la Aviación Civil (ESAC), donde se ampliaron las condiciones para fortalecer las

capacidades de entrenar y capacitar al personal AVSEC perteneciente a la entidad, así como también a los integrantes de las diferentes agencias de seguridad del Estado, además de los diferentes proveedores de servicios privados de seguridad que operan en las diferentes terminales de pasajeros y de carga de la República Dominicana; y de esta manera dotar a todo ese personal de los conocimientos, habilidades y experiencias necesarias para realizar una labor más eficiente y acordes con los procedimientos y estándares internacionales más avanzados.

Proyectos que se quedaron en carpeta durante su gestión.

El salón multiuso; el cuartel para oficiales superiores, subalternos, alistados; el cuartel femenino; cuartel para el personal AVSEC de carga; la creación de un aula virtual adicional exclusivamente para manejo de la carga aérea (en ese momento era una de las prioridades de la OACI); la colocación de escáneres en el área de carga de los aeropuertos para fortalecer la capacidad de detección; la terminación del proyecto del C4; la aprobación del reglamento de aplicación de la Ley 188-11; la implementación de la unidad de reacción rápida y elevar la calidad docente del cuerpo de instructores de la escuela de seguridad de la aviación civil (ESAC).

Como define su gestión con una sola palabra: Compromiso.

18 agosto de 2012
18 agosto de 2014



ENTREVISTA

General de Brigada Paracaidista

Miguel Paulino Espinal, FARD

Al momento de asumir como Director del Cuerpo Especializado de Seguridad Aeroportuaria y de la Aviación Civil “CESAC”, el ámbito de la seguridad de la aviación civil a nivel internacional era muy sensible, porque se habían escenificados actos terroristas en diversas partes del mundo; eso obligó a que muchos de esos países tomaran iniciativas para implementar medidas adicionales, incluso, recomendadas por la OACI.

En esa época se estaba muy enfocado en que los Estados fortalecieran sus niveles de control de seguridad y nuestro país no era la excepción.

Bajo esos parámetros, entendimos la alta responsabilidad que teníamos como institución garante de la Seguridad Aeroportuaria y de la Aviación Civil en la República Dominicana, por lo que en nuestro plan de trabajo, priorizamos varios elementos que para nosotros fueron fundamentales, tales como:

Primero, hicimos énfasis en los niveles de capacitación del personal, dando especial atención a los recursos humanos para posibilitar que estos dispusieran de los conocimientos requeridos para garantizar el cumplimiento de sus responsabilidades, apegados a las normas establecidas.

Además, hicimos énfasis en empoderar a los miembros de la institución a todos los niveles, en los valores del “CESAC”, especialmente aquellos que se encontraban en el proceso de entrenamiento básico para el personal AVSEC, a medidas que se iban poniendo en contacto con la Institución.

También elaboramos un documento, que era distribuido durante el entrenamiento a los miembros de nuevo ingreso, cuyo objetivo era la socialización con este personal, “El valor de la semana”, lo que permitía que los mismos se mantuvieran aprendiendo e identificándose con cada uno de estos valores (Disciplina, Integridad, Lealtad, Eficacia, Prudencia, Eficiencia y Excelencia) que constituyen la esencia del “CESAC”. De igual manera, una vez que este personal se graduaba y comenzaba a ejercer su labor en los aeropuertos, para monitorear su desempeño, diseñamos un protocolo que establecía los parámetros para la elección del AVSEC del mes, en base a su adhesión a los indicados valores. Esto último, además de servir de motivación, lograba que los miembros entendieran que de la misma manera que éramos proactivos en no tolerar incumplimientos a las normas y mucho menos inconductas, también disponíamos de un espacio, para reconocer las buenas

prácticas, lo cual constituyó una excelente herramienta de evaluación, cuya selección era realizada todos los meses.

Esta consistía en que cada encargado de área y aeropuerto hacía una evaluación sobre el desempeño de cada miembro, lo que posibilitaba que el personal estuviera consciente, de que el hacer las cosas bien, merecía un reconocimiento.

Luego de hecha la selección, se hacía una ceremonia, donde se invitaban representantes de cada una de las dependencias de la institución y juntos a los familiares del o los galardonados, se procedía a realizar el acto de reconocimiento a lo interno de la institución, sirviendo esto de motivación para el personal reconocido, y sobre todo, para que los demás compañeros se esforzaran por comportarse cada vez mejor, para merecer ser reconocido.

En ese mismo tenor, creamos el Comité de Ética, convirtiéndonos en la primera dependencia del Ministerio de Defensa en crear dicho comité, aunque es importante resaltar que el Ministerio de Defensa, ya tenía su Comité de Ética, siendo el “CESAC” la primera dependencia en disponer de la referida herramienta.

Es importante indicar, que para la elaboración del indicado protocolo, nos regimos en los lineamientos establecidos por la Dirección General de Ética e Integridad Gubernamental “DIGEIG”, manteniendo siempre los niveles de coordinación con las autoridades pertinentes, quienes eran invitadas a

dichos actos, entre ellas el presidente de “DIGEIG”, Dr. Marino Vinicio Castillo, entre otras autoridades.

En nuestra gestión, nos tocó manejar algunas amenazas de bombas, las cuales, gracias a Dios, resultaron ser inventos de determinados usuarios; dentro de las cuales queremos mencionar una en la que un pasajero que venía de un país europeo, manifestó que traía una bomba en el avión, por lo que el piloto se comunicó con la torre de control, iniciándose el protocolo de rigor ante estos casos, por lo que luego de analizar la situación, por entender que en el Aeropuerto Internacional de las Américas “AILA” disponía de mayores y mejores facilidades para enfrentar la indicada amenaza, se decidió desviar el aterrizaje de la aeronave a dicha terminal, en lugar del Aeropuerto Internacional de Punta Cana “AIPC” que era donde se dirigía originalmente, resultando que la referida amenaza era falsa.

Tan pronto como el avión aterrizó, el aeropuerto estuvo cerrado por 3 horas, durante las cuales se llevaron a cabo los procedimientos de rigor, fue una situación bastante tensa, que uno jamás quisiera que se le presente nuevamente, la cual genera gran expectativa en los medios de comunicación, por la búsqueda de información; sin embargo, felizmente dicha situación la tratamos satisfactoriamente, en el marco de la mayor coordinación entre las diferentes instancias que inciden en el proceso.

Otro motivo que nos representó gran satisfacción, fue la acreditación de la

Escuela del “CESAC”, como Centro Regional de Capacitación de la OACI, lo cual pudimos lograr también en nuestra gestión.

De igual forma, se implementó el Sistema de Video Vigilancia Aeroportuaria, mediante la creación del Centro de Comando y Control Central (C-4) en nuestra sede principal, cuya edificación cuando asumimos el cargo, la encontramos en proceso de construcción, correspondiéndonos a nosotros concluir, equiparla e implementar el primer plan piloto de dicho Centro, comenzando con los aeropuertos del AILA y El Higüero, para posibilitar luego, que en una segunda fase, se pudieran interconectar los demás aeropuertos restantes del país, para disponer de un monitoreo local, o sea, en cada aeropuerto y otro de forma remota en el C-4.

Es importante mencionar que durante nuestra gestión fuimos muy exigentes con los administradores de las terminales aeroportuarias, tanto las privadas como las concesionadas, con el objetivo de que nos facilitaran más máquinas de rayos X, conforme a los estándares requeridos y en cantidad adecuada, debido a que las mismas, indudablemente constituyen una herramienta vital para el control de los pasajeros/equipajes, con atención especial a lo que tiene que ver con la detección de metales, armas y explosivos.

¿Cómo definiría mi gestión en una sola frase?

Fue una gestión Ética.



ENTREVISTA

General de Brigada de Defensa Aérea

Aracenis Castillo de la Cruz, FARD

Director General del CESAC

Al ser designado al frente del Cuerpo Especializado en Seguridad Aeroportuaria y de la Aviación Civil (CESAC), me encontraba dirigiendo el Cuerpo Especializado en Control de Combustibles (CECCOM). Para dirigir el CESAC o sus áreas internas adecuadamente, además de la capacidad de mando, hay que comprender el sistema AVSEC, el ambiente nacional e internacional.

Encontré una institución con imagen y valoración aceptable, un Sistema de Gestión de la Calidad certificado y resultados en auditoría de la OACI que comparados con el promedio de los países de la región, reflejaban un avance

conciso y preciso. Sostengo que el CESAC ha llegado al nivel de hoy, por las 12 gestiones anteriores que ha tenido, las cuales han dado continuidad a los planes y compromisos, sin hacer variaciones subjetivas.

A mi llegada al CESAC, inicié la gestión, con una clara visión de que la capacitación, es elemento de primer orden para garantizar la eficiencia y la eficacia de las operaciones de una institución altamente técnica. En ese sentido destacamos el diseño y realización del primer Diplomado en Seguridad Aeroportuaria y de la Aviación Civil, en la ESAC. La idea del diplomado, nació para mejorar el recurso humano, mejorar la especialidad AVSEC y

la calidad del servicio que ofrecemos en los aeropuertos, además de que el individuo que va a tomar decisiones en un momento de crisis en la terminal, tenga conciencia del universo del sistema aeroportuario.

Así mismo, delegué roles al supervisor general, en el sentido de que tomara decisiones con respecto a la operatividad de los aeropuertos y simplemente monitoreaba y revisaba los parámetros de los trabajos ya terminados; creando un departamento AVSEC, para el referido monitoreo y revisiones.

Además se reformuló la Comisión Técnica, como órgano colegiado, que asesora al Director General en las decisiones técnicas AVSEC, al tiempo que se han fortalecido las Direcciones de Control de Calidad, Operaciones, Inteligencia, Asuntos Internos, Acreditaciones y la ESAC, mediante la asignación de personal, aprobación de manuales y equipamiento tecnológico.

Bajo el entendido de que existe la especialidad AVSEC, planteada por la Ley 188-11, hemos trabajado su capacitación progresiva creando diferentes niveles de entrenamiento, la reestructuración organizacional a lo interno del CESAC y cómo mejorar su calidad de vida en general, habiendo recomendado al mando una nueva estructura salarial y gestionado los recursos para estos fines, pues el personal que labora en el CESAC, brinda un servicio de alta sensibilidad y amerita un adecuado tratamiento.

En cuanto a la AVSEC, considero que esta debe ser una especialidad más de las

Fuerzas Armadas, lo que se apropia a la Ley 139-13 Orgánica de las FFAA y la 188-11 sobre Seguridad Aeroportuaria y de la Aviación Civil, cual ya crea la especialidad AVSEC; esta sería la especialidad más grande en las FFAA. Otro tema prioritario, según estudios de las problemáticas institucional, es que el personal AVSEC perteneciera a una sola Comandancia General, y aunque pudiera ser cualquiera de las tres, la más idónea sería la FARD.

Nos hemos propuesto el uso de armas no letales para todo el personal de servicio apostados en los aeropuertos, (2,161 hombres y mujeres) . De los cuales deberíamos inicialmente contar al menos con 1,500 de este tipo para ser usadas por quienes estén facultados.

Diseñamos un proyecto para implementar una Unidad Táctica de Reacción, que deberá estar equipada adecuadamente, y desplegada en cada aeropuerto según la cantidad de flujo aéreo y pasajeros, para hacer frente a cualquier situación, como primera y segunda línea, hasta la llegada de la Unidad de Contra Terrorismo del MIDE, de ser necesaria su intervención.

Hemos gestionado y adquirido autobuses para el transporte del personal; así como se han implementado programas de salud, incluyendo el de planificación familiar y salud sexual y reproductiva sin costo y dirigido por profesionales calificados, que ofertan servicios con trato humano al personal femenino, masculino y sus familiares. Gracias a estos tenemos resultados que han mejorado la calidad de vida del personal.

Actualmente se dispone de un moderno comedor, que consta de dos niveles. La primera planta está destinada a las áreas de lobby, salón comedor para oficiales con capacidad para 288 personas, mientras que la segunda planta ocupa el salón comedor para alistados que puede acoger 396 personas. Con esta nueva instalación, se han elevado los estándares de higiene y calidad en la elaboración y el servicio de alimentos, lo que disminuye las posibilidades de contaminación cruzada, y los riesgos de accidentes laborales, además de propiciar un ambiente de trabajo más cómodo y confortable, sirviendo como escenario para diversas actividades.

Bajo ese principio se enmarca también la construcción y equipamiento de los cuarteles para el personal de la institución que presta servicios en los Aeropuertos internacionales de Las Américas y el de Samaná, con capacidad de albergar a más de 400 miembros del CESAC. Estos cuarteles, son producto de la coordinación permanente de la Dirección General con las administraciones de los distintos aeropuertos donde brindamos servicios.

Un área de alta prioridad durante la gestión que encabezó ha sido la de tecnologías de la información y la comunicación. Actualmente disponemos de una plataforma de servidores. En el momento en que tengamos la base de datos aquí, y se compren las licencias, y los programas para procesarlos, estaremos cerca de cumplir con la aspiración de que la institución llegue a la era digital.

Por otro lado, está en pleno desarrollo la segunda etapa del Centro de Comando y Control Central (C4), que tiene como elemento nuevo una ambientación, que se le va a dar al propio salón de situaciones, en adición a un nuevo abastecimiento de la plataforma y se podrán comprar servidores de más capacidad, aunque el C4 tiene hoy en día capacidad a nivel de plataforma para manejar los nuevos aeropuertos cuando se termine.

Un área de alta prioridad durante la gestión que encabezó, ha sido la de Tecnología de la Información y Comunicaciones, habiendo hecho importantes cambios, logrando adquirir una moderna plataforma de servidores y cableado estructurado, para la Sede Central, así como actualización e implementación del SIGOB y desarrollo de algunos software.

Por otro lado, concluimos la segunda etapa del Proyecto Centro de Comando y Control Central (C4), que contiene: Ambientación Salón de Monitoreo con Piso técnico, video wall, nuevas posiciones y cubículos para enlaces interinstitucionales, Aumento de capacidad en servidores y almacenamiento, Aire acondicionado de precisión, Aumento en capacidad de transmisión de la red de microondas y construcción del enlace entre la Sede y el aeropuerto de Punta Cana, con punto de acceso a la Red en el Aeropuerto de la Romana.

El Proyecto C4 integró en el AILA: Analítica de video para 40 cámaras, Desarrollo e implementación de Cerca Electrónica para vigilancia del perímetro y visualización de las imágenes de las máquinas de rayos

X en los C3 y C4. En el aeropuerto Punta Cana: Instalación de 90 cámaras entre las terminales y Desarrollo e instalación del C3-AIPC.

Dotamos los aeropuertos Las Américas, Punta Cana, La Romana, Higüero y Catey de Radios VHF Digitales para comunicaciones de voz.

Se interconectaron a la Central Telefónica IP de la Sede CESAC, los aeropuertos AILA, AIPC y AILI a través de la red privada del C4, esto ahorra recursos y brinda mayor seguridad en las comunicaciones telefónicas.

Para eficientizar las labores de seguridad que competen al CESAC, hemos ingresado seis promociones. En cuanto al servicio, se ha aumentado, pues solo Punta Cana inauguró una nueva terminal y desarrolló una plataforma de parqueo para cinco aeronaves. En adición, hemos ampliado la Unidad (K9), adquiriendo nueve caninos.

Otro gran logro de nuestra gestión, ha sido la aprobación y promulgación del Decreto 376-16, Reglamento de la Ley 188-11 sobre Seguridad Aeroportuaria y de la Aviación Civil. Trabajamos duro y lo logramos. En diciembre de 2016, el Poder Ejecutivo promulgo el citado Decreto; instrumento que también operativiza la ejecución de los fondos consignados para las compras de equipos e instalaciones auxiliares de seguridad.

El CESAC, demuestra con hechos su capacidad en la aplicación de las normas y métodos recomendados por la OACI, y la Ley 188-11 con su Reglamento de Aplicación,

en materia de seguridad de la aviación civil, mediante estrictos procedimientos que abarcan el uso de plataformas y recursos tecnológicos avanzados; el cumplimiento de un Sistema de Gestión de la Calidad basado en la Norma ISO9001:2015.

Casi a cuatro años de que el Sr. Presidente nos concediera el honor de dirigir el CESAC, tenemos la satisfacción de haber sido consistentes, en los objetivos institucionales, pues con las medidas que hemos asumido, son visibles los logros obtenidos hasta la fecha.

Hoy tenemos un CESAC más fuerte y prestigioso nacional e internacionalmente, comprometido con la excelencia, como lo evidencia la evaluación al sistema de seguridad realizado por la OACI en 2017, alcanzado una puntuación de 96.98%, muy superior a las logradas en años anteriores.

A todo lo alcanzado por el CESAC, durante la gestión que he tenido el privilegio de encabezar, debemos agregar que la ética y la transparencia han sido componentes transversales de todo nuestro quehacer, como vías seguras para que la institución sea cada vez más eficiente, responsable, respetada y prestigiosa, donde todos desempeñan sus funciones en atención a las normas establecidas, promoviendo el “deber ser” y los valores que nos caracterizan como miembros de las Fuerzas Armadas, para beneficio de nuestra nación.

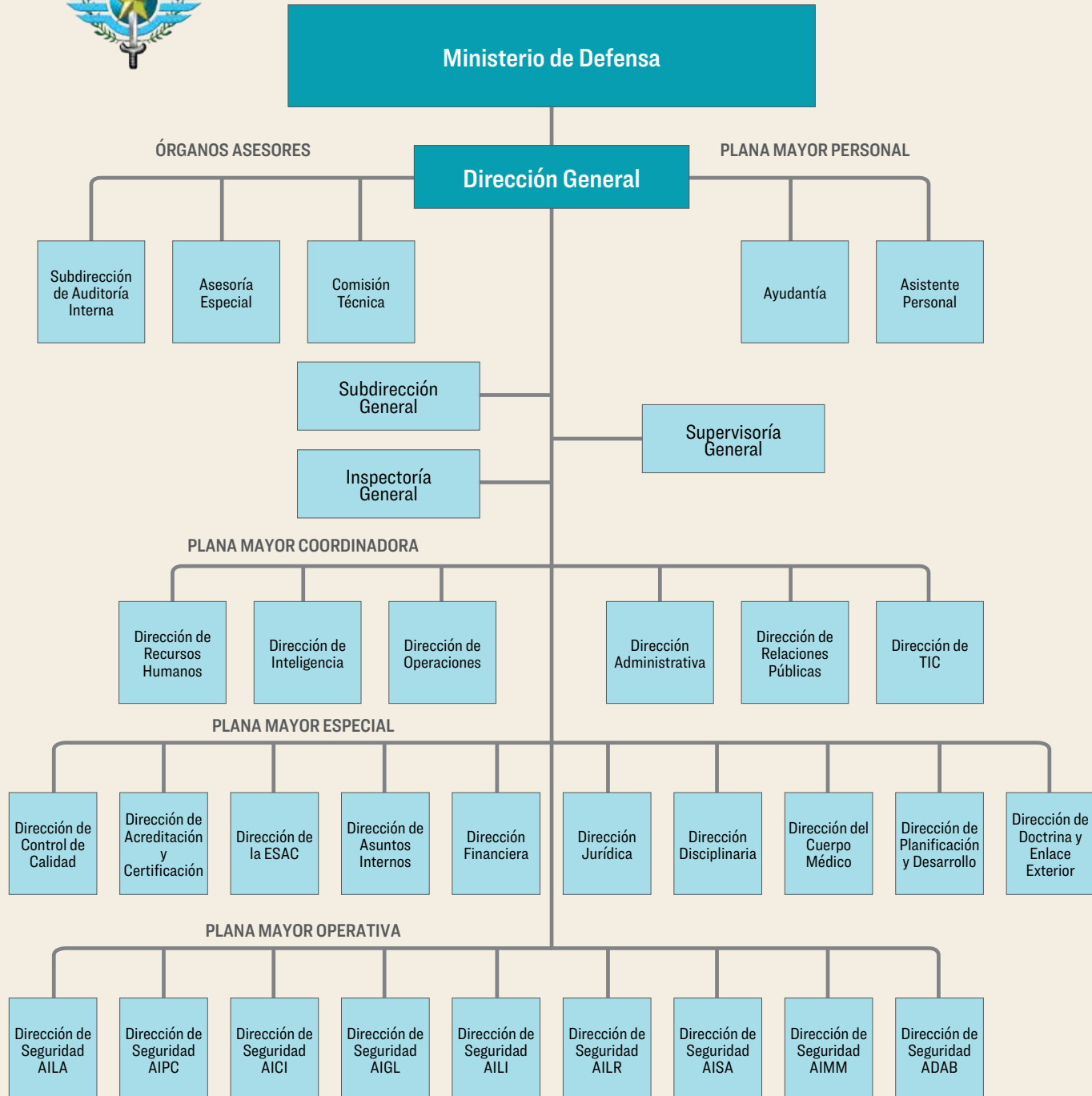
Nuestra gestión la definimos de sacrificio, dedicación y justicia, con esto hemos logrado los objetivos.

Estructura Organizacional del CESAC:

**Organos Asesores,
Plana Mayor Coordinadora,
Plana Mayor Especial
y Plana Mayor Operativa**



Organigrama General del CESAC



SIGLAS

TIC Tecnología de la Información y Comunicaciones
ESAC Escuela de Seguridad de la Aviación Civil
ADAB Aeródromo Domestico Arrollo Barril

AICI Aeropuerto Internacional Cibao
AIGL Aeropuerto Internacional Gregorio Luperon
AILA Aeropuerto Internacional de las Américas
AILI Aeropuerto Internacional la Isabela

AILR Aeropuerto Internacional La Romana
AIMM Aeropuerto Internacional María Montez
AIPC Aeropuerto Internacional de Punta Cana
AISA Aeropuerto Internacional Samaná

SUB-DIRECCIÓN GENERAL

DIRECTOR: CORONEL DIONISIO DE LA ROSA HERNÁNDEZ, FARD (DEM).



MISIÓN: Asumir todas las funciones y responsabilidades, tanto administrativas como operacionales, que son designadas por la Dirección General, para el logro del desarrollo institucional.

SUPERVISORÍA GENERAL

DIRECTOR: CORONEL JUAN R. LIZARDO PÉREZ, ERD (DEM).



MISIÓN: Supervisar el cumplimiento de las normas y procedimientos establecidos en los Programas de Seguridad de los aeropuertos, así como las disposiciones emanadas de la Dirección General.

INSPECTORÍA GENERAL

DIRECTOR: CORONEL PILOTO WASCAR RODRÍGUEZ GORIS FARD (DEM).



MISIÓN: Velar que el buen estado disciplinario impere entre los miembros del CESAC, así como supervisar el buen estado de limpieza y organización de las instalaciones y propiedades de la institución.



AYUDANTÍA

DIRECTOR: CORONEL PILOTO JOSÉ LEONARDO GARCÍA, FARD (DEM).



MISIÓN: Asistir al Director General en las distintas tareas inherentes a sus funciones.



DIRECCIÓN DE ASUNTOS INTERNOS

DIRECTOR: CORONEL PARACAIDISTA FRANCISCO JOSÉ ABREU CASTILLO, FARD (DEM).



MISIÓN: Evaluar, investigar y dar seguimiento a las violaciones de las normas, procedimientos y reglamentaciones que sustenta el comportamiento de los miembros de la institución, a fin de prevenir y tomar acciones correctivas en los casos que afecten los principios éticos, la moral y la imagen institucional.

DIRECCIÓN DE RECURSOS HUMANOS

DIRECTOR: CORONEL PILOTO MOLTIMER DE JESÚS EUSEBIO, FARD (DEM).



MISIÓN: Captar, mantener y administrar los recursos humanos idóneos para el desempeño de sus funciones, gestionando un nivel de profesionalidad y mejora continua de los mismos, a fin de contribuir con el desarrollo institucional y el bienestar de los miembros que la integran.

DIRECCIÓN DE INTELIGENCIA

DIRECTOR: CORONEL PARACAIDISTA DERLING MARINO MOTA TOLENTINO, FARD (DEM).



MISIÓN: Integrar las informaciones de las diversas fuentes, a fin de obtener inteligencia que propicien la ejecución de las labores preventivas para contrarrestar los actos de interferencia ilícita.



DIRECCIÓN DISCIPLINARIA

DIRECTOR: CORONEL PARACAIDISTA ROILAN JAVIER SANTOS RIVAS, FARD. (DEM)



MISIÓN: Velar por el cumplimiento del Reglamento Militar Disciplinario, las normas y disposiciones exigidas, así como disponer y supervisar el Dispositivo de Seguridad Interno. Además, vigilar el buen estado físico, organización y el estado de higiene de las instalaciones de la sede principal.



DIRECCIÓN DEL CUERPO MÉDICO

DIRECTOR: CORONEL MÉDICO MANUEL OSCAR MORA, FARD.



MISIÓN: Velar que se proporcionen las atenciones médicas especializadas al personal de la institución, en las diferentes áreas de la salud, para un mejor rendimiento de sus labores

DIRECCIÓN DE RELACIONES PÚBLICAS

DIRECTOR: TENIENTE CORONEL MONTILLA CUEVAS, FARD (DEM).



MISIÓN: Coordinar y dirigir todas las acciones de comunicación y dar seguimiento a los eventos del sector de la aviación civil, a fin de fortalecer la proyección de la imagen institucional.

DIRECCIÓN FINANCIERA

DIRECTOR: TENIENTE CORONEL CONTADOR SANTO NOVAS ROCHA, ERD.



MISIÓN: Eficientizar el uso de los recursos financieros que requiere la institución para cumplir con las necesidades y tener un control efectivo de los mismos.



DIRECCIÓN ADMINISTRATIVA

DIRECTOR: TENIENTE CORONEL VICTOR MIGUEL PEÑA RODRÍGUEZ, FARD.



MISIÓN: Asumir todas las funciones y responsabilidades, tanto administrativas como operacionales que son designadas por la Dirección General, para el logro del desarrollo institucional.



DIRECCIÓN JURÍDICA

DIRECTORA: MAYOR ABOGADA MIRIAM ALTAGRACIA SÁNCHEZ, ERD.



MISIÓN: Asesorar a la Dirección General y demás dependencias, sobre los aspectos jurídicos inherentes al desarrollo de las actividades y compromisos contractuales propios de la institución

DIR. DE TECNOLOGÍA DE LA INFORMACIÓN Y COMUNICACIONES

DIRECTOR: CAPITÁN INGENIERO EN SISTEMA TOMÁS GARCÍA ALCALÁ, ERD.



MISIÓN: Asesorar al Director General de las mejores prácticas en tecnología de punta, que sirvan como base para la adquisición, ejecución y mantenimiento de los equipos informáticos y de comunicaciones, para el buen desempeño de todas las dependencias de la institución.

DIRECCIÓN DE PLANIFICACIÓN Y DESARROLLO

DIRECTOR: ASIMILADO MILITAR LIC. JUAN JOSÉ UREÑA VERAS, FARD



MISIÓN: Asesorar en materia de políticas, planes, proyectos, propuestas de cambios organizacionales y de reingeniería de procesos, acorde con las prioridades nacionales de desarrollo, objetivos estratégicos y planificación presupuestaria, coordinando el proceso de formulación de los mismos.



SUB-DIRECCIÓN DE INGENIERÍA

SUB-DIRECTOR: CORONEL ARQUITECTO ERNESTO LALONDRIZ CAMEJO, FARD.



MISIÓN: Mantener y mejorar las condiciones de la infraestructura de la institución, así como supervisar las construcciones que se realizan en las distintas terminales aeroportuarias en cumplimiento a las normas y disposiciones establecidas.



DIRECCIÓN DE DOCTRINA Y ENLACE EXTERIOR

DIRECTOR: TENIENTE CORONEL DOCTORA MARÍA ISABEL TAVAREZ ROJAS, ERD.



MISIÓN: Desarrollar las normas y procedimientos operacionales y administrativos, así como la elaboración, actualización y control de los documentos relacionados a la Seguridad de la Aviación Civil. De igual forma, servir de enlace entre el CESAC y organismos nacionales e internacionales, vinculadas a la Seguridad de la Aviación Civil.

DIRECCIÓN DE ACREDITACIÓN Y CERTIFICACIÓN, AVSEC

DIRECTOR: CORONEL DE DEFENSA AÉREA JUAN BAUTISTA FLORIAN VARGAS, FARD (DEM).



MISIÓN:

Acreditar y Renovar las compañías Proveedoras de Servicios Privados de Seguridad de la Aviación Civil. Revisar Programas de Seguridad de los Explotadores de Aeronaves, Consignatarios de Aeronaves, y los PSA de Proveedores de Servicios ubicados en el territorio nacional; llevando a cabo el proceso de Certificación y Re-certificación del personal que ejerce funciones de seguridad, pertenecientes al CESAC y al Sector Privado, cumpliendo con lo establecido en la Ley No.188-11 , PNSAC, PNISAC y Reglamentos.



DIRECCIÓN DE OPERACIONES

DIRECTOR: CORONEL PILOTO EDGARD MANUEL YORRO LORA, FARD (DEM).



MISIÓN:

Asesorar y recomendar al Director General en la planificación y aplicación de las normas, métodos y procedimientos nacionales e internacionales, relacionados con la Seguridad Aeroportuaria y de la Aviación Civil, a fin de fortalecer la Seguridad contra los actos de intererencia ilícita, así como otras operaciones autorizadas.



DIRECCIÓN DE CONTROL DE CALIDAD

DIRECTOR: CORONEL PILOTO WILFREDO DEL CARMEN
CANDELARIO APONTE, FARD (DEM).



MISIÓN:

Verificar el Grado de cumplimiento en la aplicación de los programas nacionales de seguridad de la aviación civil, programas de seguridad de aeropuertos y explotadores de aeronaves y otros documentos relacionados con la seguridad de la aviación civil, a través de auditorías, inspecciones, estudios y pruebas de seguridad.



ESCUELA DE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN CIVIL (ESAC), **DIRECTOR:** CORONEL HUMBERTO RAMOS FELIZ, ERD (DEM).



MISIÓN:

Capacitar, entrenar y perfeccionar al personal que se desarrolla en actividades propias de los servicios de seguridad de la Aviación Civil, conforme a lo establecido en los documentos nacionales e internacionales, a fin de mantener óptimo los estándares de seguridad en las diferentes estaciones aéreas del país con un elevado espíritu de servicio.



Aeropuerto Internacional de Las Américas.



Situado en la península de Punta Caucedo, fue puesto en servicio en 1958, e inaugurado oficialmente el 10 de noviembre de 1959. Actualmente con un total de 95 puestos de servicios operativos y administrativos, los cuales son llevados a cabo por 633 miembros del CESAC.





CORONEL PARACAIDISTA FRANCISCO ANTONIO GÓMEZ GÓMEZ, FARD (DEM).
Director de Seguridad Aeropuerto Internacional Las Américas (AILA)



Aeropuerto Internacional Gregorio Luperón (AIGL)



Ubicado en la provincia de Puerto Plata, inició sus operaciones en el año 1979, cuenta con una pista de 3,081 metros de largo x 46 metros de ancho, con capacidad de recibir aeronaves de cuerpo ancho, incluyendo B-747 y A-340. Actualmente con un total de 56 puestos de servicios operativos y administrativos, los cuales son llevados a cabo por 196 miembros del CESAC.





**CORONEL RAFAEL DAVID
SÁNCHEZ GÓMEZ, ERD (DEM).**

Director de Seguridad de Aeropuerto
Internacional Gregorio Luperón (AIGL)



Aeropuerto Internacional de Punta Cana



Inicia sus operaciones el 17 de diciembre de 1983, con una pista de 5,000 pies y una pequeña construcción de 300 m2, con capacidad para asistir a 150 pasajeros cada hora y media. Hoy en día maneja el 60% de los pasajeros del país. Actualmente con un total de 87 puestos de servicios operativos y administrativos, los cuales son llevados a cabo por 589 miembros del CESAC.





**CORONEL MODESTO SEGURA
VOLQUEZ, ERD (DEM).**

Director de Seguridad de Aeropuerto
Internacional Punta Cana (AIPC)



Aeropuerto Internacional La Romana



Inicia su operación como aeropuerto privado para el consorcio Casa de Campo, en La Romana. Durante el verano del 1998, se inició su construcción. Fue inaugurado el 14 de diciembre del 2000. Actualmente con un total de 57 puestos de servicios operativos y administrativos, los cuales son llevados a cabo por 123 miembros del CESAC.





**CORONEL FRANCIS J. FIGUEROA
ROQUE, ERD (DEM).**

Director de Seguridad de Aeropuerto
Internacional La Romana (AILR)



Aeropuerto Internacional María Montez



Ubicado frente a las costas de la península de Barahona, inaugurado el 27 de abril de 1996. Lleva ese nombre en honor de la famosa actriz de cine dominicana considerada como la Reina del Technicolor. Actualmente con un total de 49 puestos de servicios operativos y administrativos, los cuales son llevados a cabo por 55 miembros del CESAC.





CORONEL PILOTO CÉSAR VALENZUELA GALVA, FARD (DEM).

Director de Seguridad de Aeropuerto Internacional María Montez (AIMM).



Aeropuerto Internacional de Samaná Presidente Juan Bosch



Ubicado en la comunidad El Catey, en la provincia de Samaná. Esta terminal aeroportuaria inició operaciones el primero de noviembre de 2006. Recibe vuelos internacionales semanales. Actualmente con un total de 50 puestos de servicios operativos y administrativos, los cuales son llevados a cabo por 123 miembros del CESAC.





**CORONEL PARACAIDISTA
JUNIOR GARCÍA GÓMEZ, FARD (DEM).**
Director de Seguridad de Aeropuerto
Internacional de Samaná (AISA) .



Aeropuerto Doméstico Arroyo Barril

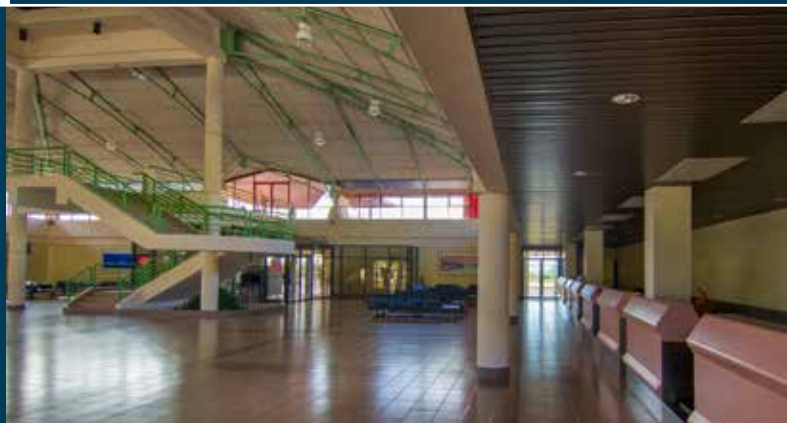


Ubicado en la comunidad de Arroyo Barril en Samaná, es utilizado para las operaciones de vuelos domésticos. Inicia en el 1976. Actualmente con un total de 47 puestos de servicios operativos y administrativos, los cuales son llevados a cabo por 45 miembros del CESAC.





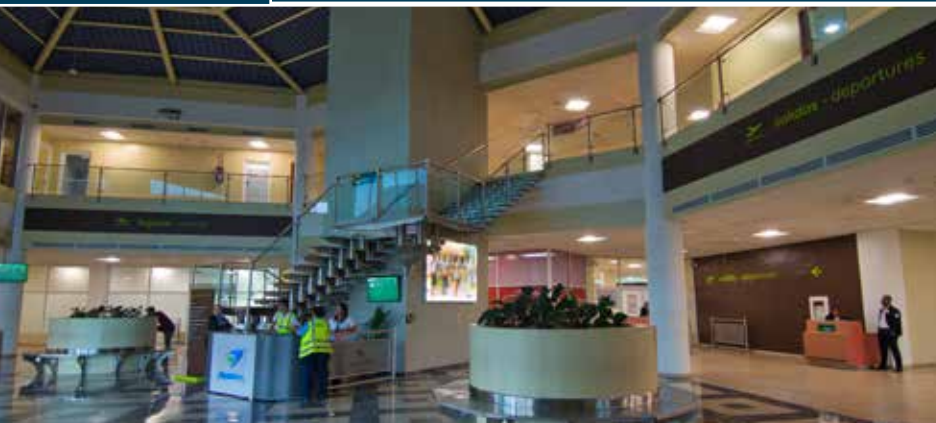
CORONEL PARACAIDISTA, YUNIS MIGUEL TEJADA BENAVIDES, FARD (DEM).
Director de Seguridad de Aeropuerto Domestico Arroyo Barril (ADAB) .



Aeropuerto Internacional Dr. Joaquín Balaguer



Concebido con el propósito de sustituir el antiguo Aeropuerto de Herrera, ubicado al norte de la ciudad de Santo Domingo, en la comunidad de El Higüero. Inició sus operaciones el 23 de febrero del 2006. Actualmente con un total de 55 puestos de servicios operativos y administrativos, los cuales son llevados a cabo por 162 miembros del CESAC.





**CORONEL JHOJANY RAMÓN SURIEL
OTAÑEZ, ERD (DEM).**

Director de Seguridad de Aeropuerto
Internacional La Isabela (AILI).



Aeropuerto Internacional José Armando Bermúdez (antiguo Aeropuerto Cibao)



Es el tercero en importancia, en cuanto a tráfico de pasajeros. Ubicado en Santiago de los Caballeros en la región del Cibao. Inició operaciones el 15 de febrero de 2000. Fue inaugurado el 18 de marzo de 2002. Actualmente con un total de 61 puestos de servicios operativos y administrativos, los cuales son llevados a cabo por 240 miembros del CESAC.





**TENIENTE CORONEL JOSÉ JAVIER
PIMENTEL SÁNCHEZ, ERD (DEM).**
Director de Seguridad de Aeropuerto
Internacional El Cibao (AICI).



El Cuerpo Especializado en Seguridad Aeroportuaria y de la Aviación Civil en cifras

El CESAC en cifras

PASAJEROS DESDE LOS AÑOS 1997 HASTA EL 2001 (ENTRADA Y SALIDA)

AEROPUERTOS	1997	1998	1999	2000	2001
AILA	2,488,054	2,538,659	2,831,833	2,931,366	2,611,563
AIGL	1,530,980	1,603,973	1,729,903	1,816,817	1,549,822
AIPC	4,019,034	4,142,632	4,561,736	4,748,183	4,161,385
AILR	128,308	106,181	120,402	131,661	369,138
AICI	43,319	61,390	60,264	64,701	62,349
HERRERA	0	0	8,364	196,362	431,487
TOTAL	8,209,695	8,452,835	9,312,502	9,889,090	9,185,744

Fuente: Banco Central de la República Dominicana.

Desde el año 1997 cuando se crea el Cuerpo Especializado en Seguridad Aeroportuaria se inicia el Control de las Medidas de Seguridad a los pasajeros que abordan las aeronaves en la República Dominicana, registrándose entre los años del 1997 hasta el 2001 un incremento sustancial de estos, disminuyendo su flujo en el año 2001, cómo consecuencia de los atentados terrorista del 11 de septiembre de 2001.

PASAJEROS DESDE LOS AÑOS 2002 HASTA EL 2006 (ENTRADA Y SALIDA)

AEROPUERTOS	2002	2003	2004	2005	2006
AILA	2,428,770	2,363,692	2,506,327	2,563,714	2,601,903
AIGL	1,180,187	1,112,336	1,284,556	1,179,478	1,205,793
AIPC	3,608,957	3,476,028	3,790,883	3,743,192	3,807,696
AILR	465,344	518,369	454,543	509,713	491,650
AICI	271,707	591,402	680,121	900,252	973,541
AILI	0	0	0	0	1,465,191
HERRERA	737,051	1,109,771	1,134,664	1,409,965	0
TOTAL	8,692,016	9,171,598	9,851,094	10,306,314	10,545,774

Fuente: Banco Central de la República Dominicana.

Desde el año 2002 continúa el flujo de pasajeros a medida que la aviación se convierte en el medio de transporte más seguro, donde para el año 2006 se alcanza la cifra de más de 10 millones de pasajeros se movieron por los aeropuertos de la República Dominicana.

PASAJEROS DESDE LOS AÑOS 2007 HASTA EL 2011 (CENTRADA Y SALIDA)

AEROPUERTOS	2007	2008	2009	2010	2011
AILA	2,670,098	2,670,098	2,756,716	3,243,519	3,074,445
AIGL	1,102,852	1,102,852	1,038,698	1,200,699	775,877
AIPC	3,772,950	3,772,950	3,795,414	4,262,722	4,476,406
AILR	430,432	430,432	296,124	387,471	244,081
AICI	950,136	950,136	817,518	911,206	928,944
AILI	1,380,568	1,38,568	28,554	64,925	41,318
AISA	118,449	118,449	102,004	155,100	121,718
ADAB	0	0	0	58,710	8,181
TOTAL	10,425,485	8,813,784	8,835,028	10,284,352	9,650,970

Fuente: Banco Central de la República Dominicana.

PASAJEROS DESDE LOS AÑOS 2012 HASTA EL 2018 (CENTRADA Y SALIDA)

AEROPUERTOS	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
AILA	3,243,692	3,301,704	3,533,190	3,720,320	3,951,177	3,920,418	931,767
AIGL	1,786,059	791,489	830,002	828,311	944,90	1,010,338	365,502
AIPC	15,073,664	5,398,155	6,029,418	6,579,873	7,031,130	7,391,166	2,192,461
AILR	1,259,706	282,570	333,860	270,904	308,643	315,649	199,586
AICI	11,109,685	1,117,532	1,253,504	1,354,391	1,422,818	1,422,979	374,924
AILI	152,597	50,992	53,990	42,767	37,506	45,202	13,693
AISA	1,172,580	174,349	146,296	130,932	154,863	161,629	74,586
ADAB	161,031		57,943	68,850	35,896	19,554	12,677
AIMM	1,787	882	673	407	416	530	160
HERRERA	0	0	0	0	0	0	0
TOTAL	10,759,801	11,175,616	12,249,783	12,963,801	13,871,008	14,280,588	4,155,051

Fuente: Banco Central de la República Dominicana.

Queda demostrado que por las medidas de seguridad ejecutadas por el CESAC, se ha logrado mantener la seguridad, la eficiencia y la confianza en este Cuerpo Especializado, como lo demuestra el incremento de pasajeros que visitaron República Dominicana en el año 2017, y la proyección que lleva el año 2018.

**DATOS ESTADÍSTICOS DEL TOTAL DE PASAJEROS DESDE EL AÑO 1997
HASTA EL MES DE JULIO 2018 (ENTRADA Y SALIDA)**

AEROPUERTOS	CANTIDAD
AILA	31,676,948
AIGL	8,551,876
AIPC	40,228,824
AILR	2,898,594
AICI	10,713,501
AILI	13,612,095
AISA	1,394,057
ADAB	325,214
AIMM	3,855
HERRERA	5,027,664
TOTAL	221,083,926

Fuente: Banco Central de la República Dominicana.

PASAJEROS DESDE LOS AÑOS 2012 HASTA EL 2018 (ENTRADA Y SALIDA)

AEROPUERTOS	2013	2014	2015	2016	2017	2018
AILA	30,861	32,440	33,943	34,783	39,375	8,523
AIPC	50,027	54,469	55,558	52,499	50,597	16,026
AIGL	12,411	15,549	14,571	13,227	16,975	5,322
AICI	16,253	20,185	21,111	18,961	19,069	4,331
AILR	7,815	6,993	7,368	8,165	6,160	2,395
AILI	17,529	19,298	18,574	9,443	13,546	3,785
AISA	4,125	2,863	1,914	2,153	2,091	2,515
ADAB	7,343	8,023	3,173	1,990	1,483	368
AIMM	864	830	568	651	869	240
TOTAL	147,228	160,650	156,780	141,872	150,165	43,505

Fuente: Sección de Fiscalización, CESAC

**DATOS ESTADÍSTICOS DEL TOTAL DE VUELOS POR AEROPUERTOS DESDE EL AÑO 2013
HASTA EL MES DE JULIO 2018 (CENTRADA Y SALIDA)**

AEROPUERTOS	VUELOS
AILA	179,995
AIPC	279,176
AIGL	78,055
AICI	99,910
AILR	38,896
AILI	82,175
AISA	15,661
ADAB	22,380
AIMM	4,022
TOTAL	800,200

Fuente: Sección de Fiscalización, CESAC

Fuente: Sección de Fiscalización, CESAC

**ACTOS DE INTERFERENCIA ILÍCITA POR AEROPUERTOS DESDE EL AÑO 2012
HASTA EL MES DE JUNIO 2018**

Actos de interferencia ilícita, tentativas o información falsa destinadas a comprometer la seguridad de la aviación civil.

AEROPUERTOS	2012	2013	2014	2015	2016	2017	TOTAL
AILA	0	3	6	8	1	1	22
AILI	0	0	0	0	0	0	0
AIPC	0	0	0	0	0	0	0
AILR	0	0	1	0	0	0	1
AICI	0	0	0	0	0	0	3
AIPP	0	0	0	0	0	0	2
AISA	0	0	0	0	0	0	0
ADAB	0	0	0	0	0	0	0
AIMM	0	0	0	0	0	0	0
TOTAL GRAL.	0	3	7	8	1	1	28

Fuente: Notas Informativas de los Directores de Seguridad (S-1) de las diferentes terminales aeroportuarias

**ARTÍCULOS BÉLICOS (ARMAS, CARGADORES Y MUNICIONES)
POR AEROPUERTOS DETECTADOS POR EL CESAC, DESDE EL AÑO 2013 HASTA EL MES DE JULIO 2018**

AEROPUERTOS	ARMAS DE FUEGO	CARGADORES	CÁPSULAS	RÉPLICAS	ARMAS DEPORTIVAS
AILA	15,690	8,780	194,956	5,224	2,663
AILI	6	6	240	0	0
AIPC	972	494	10,288	44	48
AILR	2,837	24	296	0	68
AIGL	22	36	0	0	0
AICI	178	480	1,229	0	0
TOTAL	19,705	9,820	207,009	5,268	2,779

Fuente: Notas Informativas de los Directores de Seguridad (S-1) de las diferentes terminales aeroportuarias

**ARTÍCULOS INCAUTADOS POR AEROPUERTOS DETECTADOS POR EL CESAC,
DESDE EL AÑO 2013 HASTA EL MES DE JULIO 2018**

AEROPUERTOS	2013	2014	2015	2016	2017	2018
AILA	20,477	17,814	21,820	18,961	34	9,227
AILI	26,529	27,476	11,778	25,466	17,465	53
AIPC	264	26	6	0	4897	10,043
AILR	15,409	17,259	13,310	18,046	14,600	3,820
AIGL	3,562	2,208	1,694	10,313	30,873	7,839
AICI	2,217	3,193	3,420	4,940	4,670	13,259
AIMM	0	0	0	0	0	3298
AISA	2,259	1,950	2,747	4,659	0	0
ADAB	0	0	0	0	88494	0
TOTAL	70,717	69,926	54,775	82,385	72,319	47,539

Fuente: Notas Informativas de los Directores de Seguridad (S-1) de las diferentes terminales aeroportuarias

Ejercicios de seguridad

EJERCICIOS DE SEGURIDAD TIPO SIMILACRO PARCIAL DESDE EL AÑO 2013 HASTA EL AÑO 2017

AEROPUERTOS	2013	2014	2015	2016	2017	TOTAL EJERCICIOS
	SECUESTRO DE AERONAVES	CONTROL DE MULTITUDES	RESPUESTA A UNA AMENAZA DE BOMBA EN UNA AERONAVE	SECUESTRO DE AERONAVE	RESPUESTA A UNA AMENAZA DE BOMBA EN UN AEROPUERTO	
AILA	0	1	1	1	1	5
AIPC	0	1	1	1	1	5
AIGL	1	0	1	1	1	5
AICI	0	1	1	1	1	5
AILR	0	1	1	1	1	5
AISA	1	0	1	1	1	5
ADAB	1	0	1	1	1	5
AIMM	1	0	1	1	1	5
AILI	0	1	1	1	1	5
TOTAL	4	3	9	9	9	45

Fuente: Notas Informativas de los Directores de Seguridad (S-1) de las diferentes terminales aeroportuarias

EJERCICIOS DE SEGURIDAD TIPO JUEGOS DE MESA DESDE EL AÑO 2013 HASTA EL AÑO JUNIO 2018

AEROPUERTOS	2013		2014	2015	2016	2017	2018	TOTAL EJERCICIOS
	SECUESTRO DE AERONAVES	CONTROL DE MULTITUDES	RESPUESTA A UNA AMENAZA DE BOMBA EN UNA AERONAVE	SECUESTRO DE AERONAVE	RESPUESTA A UNA AMENAZA DE BOMBA EN UN AEROPUERTO	RESPUESTA A UNA DETONACIÓN DE ARTEFACTO EXPLOSIVO EN AERONAVE	RESPUESTA A UNA DETONACION EN EXTRACTURAS DE AEROPUERTOS	
AILA	0	1	1	1	1	1	1	6
AIPC	0	1	1	1	1	1	1	6
AIGL	1	0	1	1	1	1	1	6
AICI	0	1	1	1	1	1	1	6
AILR	0	1	1	1	1	1	1	6
AISA	1	0	1	1	1	1	1	6
ADAB	1	0	1	1	1	1	1	6
AIMM	1	0	1	1	1	1	1	6
AILI	0	1	1	1	1	1	1	6
TOTAL	4	5	9	9	9	9	9	54

Escuela de Seguridad de la Aviación Civil

CURSOS NACIONALES IMPARTIDOS POR EL CESAC, DESDE EL AÑO 2012 HASTA EL MES DE JULIO 2018 INSTRUCCIÓN BÁSICA PARA EL PERSONAL DE SEGURIDAD DE AEROPUERTOS

AÑO	CANTIDAD	MILITARES	CIVILES	PARTICIPANTES
2012	7	116	33	149
2013	7	141	10	151
2014	13	155	140	295
2015	17	144	127	271
2016	15	95	135	230
2017	28	192	389	581
2018	14	1	300	301
TOTAL	101	844	1134	1978

ENTRENAMIENTO EN SEGURIDAD DE LA CARGA AÉREA Y CORREO

AÑO	CANTIDAD	MILITARES	CIVILES	PARTICIPANTES
2013	2	52	0	52
2014	1	34	0	34
2015	4	63	0	63
2016	2	36	0	36
2017	2	31	6	37
2018	2	34	0	34
TOTAL	13	250	6	256

INSTRUCCIÓN EN GESTIÓN DE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN

AÑO	CANTIDAD	MILITARES	CIVILES	PARTICIPANTES
2014	3	73	0	73
2015	2	24	5	29
2016	2	32	10	42
2017	2	19	5	24
TOTAL	9	148	20	168

INSPECTORES NACIONALES FORMADOS DESDE EL 2012-2017

AÑO	CANTIDAD	MILITARES	CIVILES	PARTICIPANTES
2012	1	6	0	6
2013	1	3	0	3
2015	1	4	0	4
2017	1	8	0	8
TOTAL	4	21	0	21

ENTRENAMIENTO PARA INSTRUCTORES EN SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN

AÑO	CANTIDAD	MILITARES	CIVILES	PARTICIPANTES
2012	1	13	0	13
2013	1	4	17	21
2014	1	20	0	20
2015	3	28	11	39
2017	1	17	0	17
2018	1	11	5	16
TOTAL	8	93	33	126

INTERPRETACIÓN DE IMÁGENES POR MÁQUINA DE RAYOS X

AÑO	CANTIDAD	MILITARES	CIVILES	PARTICIPANTES
2012	2	15	18	33
2014	2	9	30	39
2015	4	2	140	142
2016	2	0	10	10
2017	3	62	37	99
2018	1	0	22	0
TOTAL	14	88	257	323

MANEJO DE CRISIS DE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN

AÑO	CANTIDAD	MILITARES	CIVILES	PARTICIPANTES
2014	1	17	0	17
2015	1	19	0	19
2016	2	42	0	42
2017	5	97	0	97
TOTAL	9	175	0	175

ENTRENAMIENTO PARA SUPERVISORES EN SEGURIDAD AEROPORTUARIA

AÑO	CANTIDAD	MILITARES	CIVILES	PARTICIPANTES
2012	3	56	0	56
2014	2	46	0	46
2015	4	117	0	117
2016	2	47	0	47
2017	1	14	10	24
2018	2	45	10	55
TOTAL	14	325	20	345

ENTRENAMIENTO PERIÓDICO DEL CURSO INSTRUCCIÓN BÁSICA

AÑO	CANTIDAD	MILITARES	CIVILES	PARTICIPANTES
2015	1	0	4	4
2016	4	0	53	53
2017	4	0	44	44
2018	2	0	13	13
TOTAL	11	0	114	114

ENTRENAMIENTO PERIÓDICO PARA INSTRUCTOR

AÑO	CANTIDAD	MILITARES	CIVILES	PARTICIPANTES
2014	1	4	8	12
2015	3	13	10	23
2016	3	22	8	30
2017	4	33	9	42
2018	1	1	3	4
TOTAL	12	73	38	111

ENTRENAMIENTO PERIÓDICO PARA SUPERVISORES

AÑO	CANTIDAD	MILITARES	CIVILES	PARTICIPANTES
2017	1	0	1	1
TOTAL	1	0	1	1

DIPLOMADO EN SEGURIDAD AEROPORTURIA Y DE LA AVIACIÓN CIVIL

AÑO	CANTIDAD	MILITARES	CIVILES	PARTICIPANTES
2016	1	14	6	20
TOTAL	1	14	6	20

TOTAL DE CURSOS NACIONALES

	CANTIDAD	MILITARES	CIVILES	PARTICIPANTES
TOTAL	200	2031	1640	3649

CURSOS INTERNACIONALES IMPARTIDOS EN LA ESAC

CURSO	FECHAS
CURSO INSTRUCTOR AVSEC DE LA OACI (ASTC-ESAC)	25 DE MARZO AL 02 DE ABRIL 2014
TALLER SOBRE EL PROGRAMA NACIONAL DE INSTRUCCIÓN DE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN CIVIL (PNISAC)	30 DE SEPTIEMBRE AL 08 DE OCTUBRE 2014
MANEJO DE CRISIS DE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN (AVSEC)	23 AL 27 DE MARZO 2015
CURSO DE LA AVIACIÓN PARA LA CARGA AÉREA Y EL CORREO DEL PROGRAMA OACI-CANADÁ	19 AL 23 DE OCTUBRE 2015
TALLER SOBRE SISTEMA DE CERTIFICACIÓN EN SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN	07 AL 11 DE SEPTIEMBRE 2015
SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN PARA CARGA Y EL CORREO	07 AL 11 DE MARZO 2016
TALLER SOBRE GESTIÓN DE RIESGOS DE LA OACI	05 AL 08 DE JULIO 2016
CURSO PARA INSTRUCTORES EN SEG. DE LA AVIACIÓN (AVSEC)	07 AL 15 DE MARZO 2017
CURSO MANEJO DE CRISIS DE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN	24 AL 28 DE ABRIL 2017

Fuente: Dirección de la Escuela de Seguridad y de la Aviación Civil (ESAC)

Promociones AVSEC egresadas de la Escuela de Seguridad de la Aviación Civil (ESAC)

NO.	PROMOCIÓN	AÑO	FEMENINA	MASCULINO	TOTAL
1	1RA. PROMOCIÓN AVSEC GENERAL DE BRIGADA PILOTO FRANK A. FÉLIX MIRANDA, FAD (DEM)	1999	10	85	95
2	2DA. PROMOCIÓN AVSEC MAYOR GENERAL © JULIO CÉSAR RAMOS TRONCOSO E.N. (DEM)	2000	1	81	82
3	3RA. PROMOCIÓN AVSEC MARÍA TRINIDAD SÁNCHEZ	2001	28	62	90
4	4TA. PROMOCIÓN AVSEC MAYOR GENERAL PILOTO MARIO IMBERT MCGREGOR FAD (DEM)	2002	70	86	156
5	5TA. PROMOCIÓN AVSEC VICEALMIRANTE CESAR D' WINT LAVANDIER M DE G. (DEM)	2003	88	110	198
6	6TA. PROMOCIÓN AVSEC MAYOR GENERAL PILOTO PABLO I. GARRIDO MEDINA FAD (DEM)	2004	64	113	177
7	7MA. PROMOCIÓN AVSEC VICEALMIRANTE RUBÉN PAULINO ÁLVAREZ, M DE G. (DEM)	2004	66	142	208
8	8VA. PROMOCIÓN AVSEC SALOMÉ UREÑA DE HENRÍQUEZ	2006	186	77	263
9	9NA. PROMOCIÓN AVSEC SRA. YOLANDA VALLEJO DE NARANJO	2007	24	101	125
10	10MA. PROMOCIÓN AVSEC RASO AVSEC ADDY MILAGROS NIVAR GONZÁLEZ, E.N.	2009	2	142	144
11	11RA. PROMOCIÓN AVSEC LIC. MIGUEL COCCO GUERRERO	2010	3	93	96
12	12DA. PROMOCIÓN AVSEC LIC. NORGE BOTELLO FERNÁNDEZ	2010	8	110	118
13	13RA. PROMOCIÓN AVSEC ING. ZOILO HERMÓGENES GARCÍA	2011	44	64	108
14	14TA. PROMOCIÓN AVSEC SR. ÁNGEL CRISTOPHER MARTÍNEZ	2012	37	96	133

SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN CIVIL EN LA REPÚBLICA DOMINICANA 1997-2018

NO.	PROMOCIÓN	AÑO	FEMENINA	MASCULINO	TOTAL
15	15TA. PROMOCIÓN AVSEC CABO AVSEC CASTILLO FÉLIZ EDUARDO ALB.	2012	44	108	152
16	16TA. PROMOCIÓN AVSEC GENERAL DE BRIGADA TEC. DE AVIACIÓN, E.N.STO TEJADA MATOS, FAD.	2012	41	103	144
17	17MA. PROMOCIÓN AVSEC JUAN PABLO DUARTE Y DIEZ	2013	51	90	141
18	18VA. PROMOCIÓN AVSEC CAPITÁN TEC. ANA M. SURIEL, FAD.	2013	42	116	158
19	19NA. PROMOCIÓN AVSEC MATÍAS RAMÓN MELLA CASTILLO	2014	43	95	138
20	20MA. PROMOCIÓN AVSEC FRANCISCO DEL ROSARIO SÁNCHEZ	2014	59	116	175
21	21RA. PROMOCIÓN AVSEC GENERAL DE DIVISIÓN GREGORIO LUPERÓN	2015	0	158	158
22	22DA. PROMOCIÓN AVSEC MAYOR PILOTO DIONIS RANDOLFO PÉREZ ACEVEDO, FAD.	2015	28	92	120
23	23RA. PROMOCIÓN AVSEC CORONEL PILOTO LUIS JOSÉ DE LOS SANTOS GÓMEZ, FAD.	2015	47	97	144
24	24TA. PROMOCIÓN AVSEC GENERAL FERNANDO VALERIO GIL	2016	94	183	277
25	25TA. PROMOCIÓN AVSEC GENERAL ANTONIO DUVERGE DUVAL	2017	42	102	144
26	26TA. PROMOCIÓN AVSEC EMILIO PRUD'HOMME	2017	49	130	179
27	27MA. PROMOCIÓN AVSEC MAYOR GENERAL LUIS RAMÓN PAYÁN ARECHÉ, ERD.	2018	62	117	179
TOTAL			1233	2732	3965

Dirección de Control de Calidad

ACTIVIDADES DE CONTROL DE CALIDAD / AÑO 2012

CATEGORIA	ACCA REALIZADAS
EXPLOTADORES DE AEROPUERTO	3
CESAC	0
EXPLOTADORES DE AERONAVES	0
CONSIGNATARIOS DE AERONAVES	0
PROVEEDOR DE SERVICIOS PRIVADOS DE SEGURIDAD	0
PROVEEDOR DE SERVICIOS DE NO SEGURIDAD	0
ARRENDATARIOS DE AEROPUERTOS	0
ENTIDADES GUBERNAMENTALES	0
PROVEEDORES DE SERVICIOS DE CARGA AÉREA	0
TOTAL	3

Fuente: Dirección de Control de Calidad , CESAC

ACTIVIDADES DE CONTROL DE CALIDAD / AÑO 2013

CATEGORIA	ACCA REALIZADAS
EXPLOTADORES DE AEROPUERTO	21
CESAC	46
EXPLOTADORES DE AERONAVES	48
CONSIGNATARIOS DE AERONAVES	1
PROVEEDOR DE SERVICIOS PRIVADOS DE SEGURIDAD	21
PROVEEDOR DE SERVICIOS DE NO SEGURIDAD	12
ARRENDATARIOS DE AEROPUERTOS	24
ENTIDADES GUBERNAMENTALES	57
PROVEEDORES DE SERVICIOS DE CARGA AÉREA	3
TOTAL	233

Fuente: Dirección de Control de Calidad , CESAC

ACTIVIDADES DE CONTROL DE CALIDAD / AÑO 2014

CATEGORIA	ACCA REALIZADAS
EXPLOTADORES DE AEROPUERTO	16
CESAC	43
EXPLOTADORES DE AERONAVES	82
CONSIGNATARIOS DE AERONAVES	2
PROVEEDOR DE SERVICIOS PRIVADOS DE SEGURIDAD	19
PROVEEDOR DE SERVICIOS DE NO SEGURIDAD	6
ARRENDATARIOS DE AEROPUERTOS	6
ENTIDADES GUBERNAMENTALES	19
PROVEEDORES DE SERVICIOS DE CARGA AÉREA	18
TOTAL	211

Fuente: Dirección de Control de Calidad , CESAC

ACTIVIDADES DE CONTROL DE CALIDAD / AÑO 2015

CATEGORIA	ACCA REALIZADAS
EXPLOTADORES DE AEROPUERTO	11
CESAC	40
EXPLOTADORES DE AERONAVES	117
CONSIGNATARIOS DE AERONAVES	9
PROVEEDOR DE SERVICIOS PRIVADOS DE SEGURIDAD	16
PROVEEDOR DE SERVICIOS DE NO SEGURIDAD	15
ARRENDATARIOS DE AEROPUERTOS	6
ENTIDADES GUBERNAMENTALES	11
PROVEEDORES DE SERVICIOS DE CARGA AÉREA	0
TOTAL	225

Fuente: Dirección de Control de Calidad , CESAC

ACTIVIDADES DE CONTROL DE CALIDAD / AÑO 2016

CATEGORIA	ACCA REALIZADAS
EXPLOTADORES DE AEROPUERTO	18
CESAC	38
EXPLOTADORES DE AERONAVES	86
CONSIGNATARIOS DE AERONAVES	10
PROVEEDOR DE SERVICIOS PRIVADOS DE SEGURIDAD	6
PROVEEDOR DE SERVICIOS DE NO SEGURIDAD	8
ARRENDATARIOS DE AEROPUERTOS	3
ENTIDADES GUBERNAMENTALES	5
PROVEEDORES DE SERVICIOS DE CARGA AÉREA	7
TOTAL	181

Fuente: Dirección de Control de Calidad , CESAC

ACTIVIDADES DE CONTROL DE CALIDAD / AÑO 2017

CATEGORIA	ACCA REALIZADAS
EXPLOTADORES DE AEROPUERTO	10
CESAC	22
EXPLOTADORES DE AERONAVES	73
CONSIGNATARIOS DE AERONAVES	6
PROVEEDOR DE SERVICIOS PRIVADOS DE SEGURIDAD	8
PROVEEDOR DE SERVICIOS DE NO SEGURIDAD	4
ARRENDATARIOS DE AEROPUERTOS	3
ENTIDADES GUBERNAMENTALES	5
PROVEEDORES DE SERVICIOS DE CARGA AÉREA	9
TOTAL	140

Fuente: Dirección de Control de Calidad , CESAC

ACTIVIDADES DE CONTROL DE CALIDAD / AÑO 2018

CATEGORIA	ACCA REALIZADAS
EXPLOTADORES DE AEROPUERTO	51
CESAC	46
EXPLOTADORES DE AERONAVES	5
CONSIGNATARIOS DE AERONAVES	67
PROVEEDOR DE SERVICIOS PRIVADOS DE SEGURIDAD	9
PROVEEDOR DE SERVICIOS DE NO SEGURIDAD	9
ARRENDATARIOS DE AEROPUERTOS	0
ENTIDADES GUBERNAMENTALES	4
PROVEEDORES DE SERVICIOS DE CARGA AÉREA	24
TOTAL	215

Fuente: Dirección de Control de Calidad , CESAC

Dirección de Acreditación y Certificación del CESAC

Certificación: Evaluación formal y confirmación otorgada por el Cuerpo Especializado en Seguridad Aeroportuaria y de la Aviación Civil (CESAC), de que una persona o ejemplar canino poseé las competencias necesarias para desempeñar las funciones en materia de seguridad de la aviación que se le asignen, con el nivel que el CESAC considere aceptable.

CATEGORIA	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
INSPECTOR DE SEGURIDAD PRIVADA	254	584	382	370	649	669	480
INSTRUCTOR AVSEC	4	14	0	5	5	2	0
GERENTES DE SEGURIDAD	0	0	0	2	7	4	3
SUPERVISOR AVSEC	0	0	0	0	0	0	0
TOTAL PERSONAL CERTIFICADO	258	598	382	377	661	675	483

Fuente: Dirección de Acreditación y Certificación, CESAC

Acreditación: Es el proceso mediante el cual el Cuerpo Especializado en Seguridad Aeroportuaria y de la Aviación Civil (CESAC), evalúa una entidad que pretende brindar servicios de seguridad privada a la aviación civil, otorgándole un certificado, el cual la compromete a cumplir, con los requisitos exigidos por las normativas nacionales. (Aplica únicamente para los Proveedores de Servicios Privados de Seguridad de la Aviación Civil).

APROBACIÓN DE PROGRAMAS DE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN CIVIL

CATEGORIA	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
ACREDITACIÓN DE PROVEEDORES DE SERVICIOS PRIVADOS DE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN CIVIL	1	2	7	5	1	9	3
APROBACIÓN DE PROGRAMAS DE SEGURIDAD DE CONSIGNATARIO DE AERONAVES	7	7	4	6	9	5	3
APROBACIÓN DE PROGRAMAS DE SEGURIDAD DE PROVEEDORES DE SERVICIOS DE CARGA AÉREA	10	6	6	5	3	3	3
APROBACIÓN DE PROGRAMAS DE SEGURIDAD DE PROVEEDORES DE SERVICIOS EN AEROPUERTOS	1	1		4	1	1	2
APROBACIÓN DE PROGRAMAS DE SEGURIDAD DE PROVISIONES, SUMINISTROS, Y PIEZAS DE REPUESTOS DE AERONAVES	5		3	2	2	2	0
APROBACIÓN DE PROGRAMAS DE SEGURIDAD DE ARRENDATARIOS EN AEROPUERTOS				2		2	0
APROBACIÓN DE PROGRAMAS DE SEGURIDAD DE EXPLOTADORES DE AERONAVES	29	43	35	44	38	11	13
TOTAL COMPAÑÍAS	53	59	55	68	54	33	24

Fuente: Dirección de Acreditación y Certificación, CESAC

Testimonios



Dr. Olumuyiwa Benard Aliu

Sabemos que República Dominicana cuenta
con una estructura AVSEC relevante,
los felicito.

10 de enero de 2018

*Presidente del Consejo de la Organización
de Aviación Civil Internacional (OACI)*



Estimado General,
quedé muy impresionado con la escuela.
El ICAO cooperará con su desarrollo y crecimiento.

Raymond Benjamin

11 de febrero de 2015

*Ex Secretario General del Consejo de la Organización
de Aviación Civil Internacional (OACI)*

*R BENJAMIN
Secretary General
ICAO
[Signature]*



FANG LIU

Secretaria General de la OACI

Aprecio mucho su activa participación, así como su contribución al éxito de esta conferencia y los resultados emanados de ella, lo que se traduce en la aceptación de la declaración de todos los representantes de América de Norte, América Central, América del Sur y el Caribe, así como su compromiso de implementar estas medidas para el desarrollo del Plan Global de Seguridad, asumiendo el compromiso de todos los Estados para combatir el terrorismo y asegurar que el sistema de seguridad de la aviación sea sostenible.

Estoy impresionada del desarrollo y el crecimiento de la aviación civil que ha exhibido su país, y naturalmente las condiciones de seguridad que ostenta la República Dominicana bajo su liderazgo y la solidez para con-

tinuar con el crecimiento y el mejoramiento del sistema de seguridad, lo que permite apoyar a los demás países de la región.

En ese sentido, quiero felicitarlo a usted y a su equipo de trabajo por los logros obtenidos, y pedirle que se mantengan. De igual manera, que su país pueda continuar siendo ejemplo a los demás países de la región en la implementación de los estándares de OACI, reflejándose en el apoyo que esto brinda al turismo y a los negocios.

Gracias por sus participación, su contribución a tan importante evento y su apoyo al Plan Global de Seguridad. La OACI es su aliado y mi Director Regional, es mi representante en la región, y dará todo su apoyo a usted y su país.



Las condiciones de seguridad de la aviación civil en la República Dominicana, reflejan crecimiento, solidez y sostenibilidad. Están alineadas a las metas de Naciones Unidas. Su país es un ejemplo de cumplimiento en los estándares de la OACI

Palabras de la Señora

Fang Liu

Secretaria General de la OACI

Reunión Conferencia Regional sobre Seguridad de la Aviación para las Americas y el Caribe.

Panamá, Julio 2018



MELVIN CINTRON

Director Oficina Regional para Norteamérica, Centroamérica y Caribe de la Organización de Aviación Civil Internacional

El CESAC fue la primera entidad especializada en tareas de inspección de seguridad de la aviación (AVSEC) de la región, y desde su creación se constató la profesionalización de dicho personal, además del orden y la disciplina. La organización fue creciendo y mejorando en el tiempo hasta convertirse en el segundo Estado de la región del cumplimiento eficiente de las normas y métodos recomendados del Anexo 17 de la OACI.

El CESAC se ha convertido en referente regional de metodología técnica, capacitación profesional, compromiso gubernamental, de reconocido y merecido liderazgo organizacional.

Melvin Cintron

La comunicación y coordinación de la Oficina Regional NACC de la OACI y el CESAC es muy fluida, siendo el CESAC una de las entidades, que a través del Centro Regional AVSEC/ Escuela de Seguridad de la Aviación Civil (ESAC) ha apoyado en la asistencia AVSEC para los países de habla hispana en la región.

Está muy claro que desde su creación, el CESAC se sumó a los esfuerzos de la República Dominicana para la protección a la aviación civil. No obstante, desde la aprobación de la Ley No.188-11, de fecha 22/07/2011, de

seguridad aeroportuaria y aviación civil, donde se establecen los criterios y políticas respecto a seguridad de la aviación, el CESAC tuvo el respaldo legal para ejercer de mejor forma sus funciones de protección del sistema nacional de seguridad de la aviación.

En temas generales, el CESAC se ha convertido en referente regional de metodología técnica, capacitación profesional, compromiso gubernamental, y de reconocido y merecido liderazgo organizacional.



CARLOS VERAS

Embajador Misión Permanente de la República Dominicana ante la OACI

El CESAC fue creado para ejercer la tarea de garantizar la seguridad aeroportuaria y de la aviación civil en la República Dominicana cumpliendo con las normas y métodos recomendados por la Organización Aviación civil internacional (OACI), organismo del sistema de las Naciones Unidas que regula la aviación civil internacional. En ese sentido puedo asegurar que este Cuerpo ha dado respuesta efectiva en su tarea diaria de hacer del transporte aéreo un medio protegido por cada uno de sus miembros AVSEC.

Actualmente los niveles de cumplimiento de República Dominicana en términos de seguridad de la aviación están cerca del 97% según datos oficiales de la OACI en

su auditoría de seguridad de la aviación al país, lo que genera confianza en la comunidad internacional impactando favorablemente la imagen país en la esfera internacional de la aviación civil.

La Misión Permanente de la República Dominicana ante la OACI es la más joven del servicio exterior de la República Dominicana en el ámbito multilateral, fue creada para representar los intereses de la República Dominicana ante la OACI y su Consejo, además para asistir a todas las instituciones dominicanas vinculadas al transporte aéreo internacional en la implementación de las normas evacuadas por ese organismo; entre estas instituciones están: el Instituto Dominicano de Aviación Civil (IDAC),

He visto nacer, crecer y desarrollar al CESAC durante estos 20 años.

En ese sentido deseo saludar y felicitar a todos sus directores
y al personal AVSEC que día tras día tienen el compromiso
de garantizar la seguridad de la aviación civil.

la Junta de Aviación Civil (JAC), el CESAC, Dirección General de Migración y Dirección General de Pasaportes entre otras.

Con el CESAC, al igual que con las demás instituciones, esta Misión ha mantenido un flujo dinámico y efectivo de comunicación, permitiendo esto acercar al país a la OACI. Ese acercamiento ha dado sus frutos ya que el CESAC y sus miembros participan activamente en todas las reuniones de grupos de expertos y conferencias de alto nivel, lo que ha permitido crear una conciencia de seguridad de la aviación nunca antes visto, también podemos observar el alto nivel de cumplimiento de la República Dominicana con las normas internacionales.

Esta Misión y el CESAC trabajan arduamente con una agenda común que es asegurar la implementación de las normas y métodos que recomienda la OACI.

He visto nacer, crecer y desarrollar al CESAC durante estos 20 años. En ese sentido deseo saludar y felicitar a todos sus directores y al personal AVSEC que día tras día tienen el compromiso de garantizar la seguridad de la aviación civil.

Mi felicitación especial al General Aracenis Castillo, Director General de esa institución, por dar seguimiento al trabajo avanzado por sus predecesores y por dedicarse a las mejoras continuas de ese Cuerpo de seguridad, logrando con esto colocar a República Dominicana en el concierto de Estados con alto grado de cumplimiento de las normas OACI, hoy nuestro País es un referente regional en materia de seguridad de la aviación. Reciban siempre de nuestra parte todo el apoyo en su ardua tarea de mantener estos elevados estándares.



La institución ha venido evolucionando con los tiempos y en un constante desarrollo a través de la profesionalización de su personal, adquiriendo las tecnologías necesarias y dotando al país de una estructura física y una Escuela de Formación que es referente para toda la región y un orgullo para el país.

LIC. LUIS ERNESTO CAMILO

Presidente de la Junta Aviación Civil, JAC

Mediante Decreto Presidencial Número 28-97, de fecha 22 de Enero del 1997, se crea el Cuerpo Especializado en Seguridad Aeroportuaria (CESA), con el objetivo de eficientizar y modernizar los servicios de seguridad en los diferentes aeropuertos internacionales del país y cumplir como Estado signatario del Convenio de la Aviación Civil Internacional (OACI), el cual en su Anexo 17 recomienda que cada Estado contratante es responsable del

establecimiento de Normas y Métodos Recomendados para la seguridad y protección de la aviación civil contra los actos de interferencias ilícitas.

Pocos años más adelante y luego de los actos terroristas del 11 de Septiembre del 2001 los cuales hicieron que en la historia de la aviación existiera un antes y después, el papel del CESAC en los aeropuertos dominicanos, de acuerdo a lo dispuesto por la Ley 188-11

sobre Seguridad Aeroportuaria y de Aviación Civil, pasa a ser de preponderante importancia, debido a las estrictas medidas de seguridad impuestas por los Estados y los organismos especializados.

Dichos requerimientos fueron adoptados por el CESAC con tanto apego y compromiso, que la República Dominicana ha mantenido los más altos estándares y obtenido las más altas calificaciones en sucesivas auditorías, cosechando elogios por parte de las autoridades internacionales relacionadas con la Seguridad de la Aviación Civil, convirtiéndose en un referente regional y un orgullo para el sector aerocomercial dominicano.

La Junta de Aviación Civil y el CESAC interactúan de forma permanente a través de tres instancias: en el Pleno de la JAC del cual el CESAC es Miembro; a través de las reuniones mensuales de los Comités FAL en todos los aeropuertos del país y en las sesiones del Comité Nacional de Facilitación, donde la participación del CESAC es siempre activa, atinada y pertinente.

Todo lo anterior se conjuga y se evidencia en una respuesta eficiente a los usuarios de los aeropuertos de la República Dominicana, donde tanto la JAC como el CESAC trabajan en conjunto para que los temas de la cadena logística de seguridad afecten lo menos posible a los pasajeros, visitantes, a los usuarios y a la facilitación aeroportuaria en sentido general.

Valoramos de forma muy especial que el CESAC siempre ha estado abierto a las recomendaciones, no solo de la Junta de Aviación Civil y del Comité Nacional de Facilitación, sino también de todos los demás órganos e instituciones que interactúan en los aeropuertos del país.

Desde la creación del CESAC, atendiendo necesidades de la época y con los fines de cumplir con las recomendaciones y normas internacionales de seguridad de la OACI, es mucho lo que se ha logrado en la República Dominicana en materia de seguridad aeroportuaria.

La institución ha venido evolucionando con los tiempos y en un constante desarrollo a través de la profesionalización de su personal, adquiriendo las tecnologías necesarias y dotando al país de una estructura física y una Escuela de Formación que es referente para toda la región y un orgullo para el país.

El CESAC se ha convertido en una garantía de seguridad y protección de la aviación civil contra los actos de interferencia ilícita y otros actos que atenten contra la seguridad de los pasajeros, las tripulaciones, el personal en tierra, el público en general, las aeronaves, aeropuertos, aeródromos, infraestructuras e instalaciones, ganándose el respeto y la admiración de todos los que somos parte del sector y conocemos de su magnífica labor.



DR. ALEJANDRO HERRERA

Director General del IDAC

No hay dudas del impacto positivo que la creación del CESAC, primero por decreto y luego su rotunda consolidación mediante la ley No. 188-11, ha tenido en el sistema aeronáutico de la República Dominicana.

Con el surgimiento del Cuerpo Especializado de Seguridad Aeroportuaria y de la Aviación Civil, nuestro país completó la configuración de un sistema de aviación tal y como recomienda la OACI a todos los Estados que integramos la comunidad aeronáutica mundial. Los dos componentes básicos de todo sistema aeronáutico estandarizado como son: la seguridad operacional y la seguridad de la aviación civil, están garantizadas en su debido cumplimiento y ejecución por

dos instituciones hermanas y vecinas. La primera, la seguridad operacional a cargo del IDAC y la segunda, la seguridad de la aviación a cargo del CESAC.

La interacción entre el IDAC y el CESAC es muy positiva. Viendo el sistema como un todo integrado por parte complementaria, y aun cuando el CESAC, depende en la jerarquía de mando al Ministerio de Defensa, puedo afirmar en base a la experiencia, que el éxito de estas instituciones descansa precisamente en los niveles de interacción y colaboración que dentro de sus respectivos roles institucionales puedan prestarse y llevar a la realidad de los hechos estas dos instituciones claves del sistema aeronáutico nacional, donde actualmente reina

Han sido dos décadas fructíferas de hechos y realizaciones que hoy presenta al Cuerpo Especializado en Seguridad Aeroportuaria y de la Aviación Civil como una institución consolidada, modelo y referencia regional, con la cual la República Dominicana enfrenta uno de los desafíos clave y estratégico de la aviación civil nacional e internacional.

la armonía, la estabilidad y los objetivos comunes del gobierno que encabeza el Presidente Danilo Medina Sánchez en materia turística y de transporte aéreo.

Nunca antes, en toda su historia, el sistema aeronáutico de la República Dominicana ha vivido tan prolongado periodo de estabilidad y avances sostenidos, como el actual.

Han sido dos décadas fructíferas de hechos y realizaciones que hoy presenta al Cuerpo Especializado en Seguridad Aeroportuaria y de la Aviación Civil como una institución consolidada, modelo y referencia regional, con la cual la República Dominicana enfrenta uno de los desafíos clave y estratégico de la aviación civil nacional e internacional, la seguridad en tierra de todos los componentes aeronáuticos, tomando siempre en consideración la trascendencia de

nuestra geoestratégica ubicación como país de territorio isleño dependiente económicamente del turismo, en el centro del Caribe, entre las dos Américas y en unos tiempos caracterizados por amenazas latentes y permanentes al sistema de transporte aéreo internacional y que tienen en los fatídicos acontecimientos del 11 de septiembre del 2001 el ejemplo más dramático, catastrófico y pleno de lo que estas amenazas pueden significar en términos de pérdidas de vidas humanas y daños materiales.

El trabajo diario, la capacitación e instrucción constante del personal, la colaboración interinstitucional, el seguimiento y la alerta permanente son y deben seguir siendo los pilares del éxito del Cuerpo Especializado de Seguridad Aeroportuaria y de la Aviación Civil, CESAC.



Los avances tecnológicos incorporados por el CESAC en nuestros aeropuertos son los que hacen posible que nuestras terminales sean cada vez más seguras.

Todo esto se evidencia por los resultados arrojados en la pasada auditoría que llevó a cabo la OACI al sistema de seguridad de aviación nacional, donde alcanzó un 97% de puntuación.

LIC. MARINO COLLANTE

Director Ejecutivo del Departamento Aeroportuario

En los aeropuertos, así como en cualquier zona de concentración masiva de personas, el reto de mantener fuera de condiciones de riesgo las instalaciones, los pasajeros y el público, es tarea de todos los días. Cada vez que se presenta un riesgo en uno de nuestros aeropuertos se aprende algo nuevo, y precisamente el CESAC tiene la misión de permanecer actualizado en conocimientos que le permitan asumir la importante labor de proteger vidas humanas.

El CESAC surge de la necesidad de efficientizar y modernizar los servicios de seguridad en los aeropuertos internacionales del país, y para dar cumplimiento a las normas de actuación para la seguridad de las operaciones de los aeropuertos establecidas por el Convenio de la Aviación Civil Internacional de 1944, del cual República Dominicana es signatario.

En ese sentido, contar con una institución como el CESAC, actualizada, preparada, equipada y en alerta per-

manente, planificando, desarrollando y coordinando todas las actividades que se desarrollan en el ámbito de nuestros aeropuertos, garantiza la seguridad de los viajeros, el personal de tierra, el público y las instalaciones, así como evitar cualquier acto de interferencia ilícita, lo cual repercute de manera directa en el desarrollo social y económico del país, fomentando la llegada de nuevas líneas aéreas y por consiguiente más turistas, siendo éste el principal impacto en nuestro Sistema de Aviación Civil.

Existe una larga tradición de cooperación entre el Departamento Aeroportuario y el CESAC. Vale destacar que el CESAC tuvo su origen en el Departamento Aeroportuario en el año de 1989, donde se formó la oficina de Seguridad Aeroportuaria hasta que, en el año de 1997, se creó el Cuerpo Especializado en Seguridad Aeroportuaria (CESA) bajo responsabilidad de la entonces Secretaría de Estado de las Fuerzas Armadas.

Desde entonces, hemos contribuido de manera significativa al desarrollo seguro y ordenado del transporte aéreo en nuestro país, mejorando sustancialmente la capacidad para prever, detectar e interceptar cualquier amenaza a la seguridad aeroportuaria y de la aviación civil, y brindar protección contra las mismas.

La seguridad aeroportuaria ha ido cambiando y adaptándose a las distintas amenazas, del transporte aéreo que han ido apareciendo, incluyendo ciberamenazas, y de ahí han surgido nuevos re-

quisitos, tanto para los pasajeros como para el equipaje, o requerimientos para los aeropuertos y las compañías aéreas, y es precisamente la seguridad la que garantiza que el movimiento de estos sea seguro, así como que, en caso de cualquier emergencia, ya sea en tierra o en vuelo, las instalaciones cuenten con las medidas necesarias y adecuadas para su protección.

A partir de la creación del CESAC, la generación de normas en materia de seguridad aeroportuaria (algunas nuevas, otras derogando los anteriores e incluyendo nuevos requerimientos) ha sido continua en estos 20 años para dar respuesta a las amenazas del transporte aéreo. Además de la normativa, los avances tecnológicos incorporados por el CESAC en nuestros aeropuertos son los que hacen posible que nuestras terminales sean cada vez más seguras.

Todo esto se evidencia por los resultados arrojados en la pasada auditoría que llevó a cabo la OACI al sistema de seguridad de aviación nacional, donde alcanzó un 97% de puntuación, convirtiéndolo en el segundo país de la región en alcanzar los mejores niveles en materia de seguridad aeroportuaria y de la aviación civil.



FRANK RAINIERI MARRANZINI

Presidente y CEO Grupo Punta Cana

El CESAC se ha convertido en una institución ejemplar, aplicando las normas internacionales, procedimientos de vigilancia y seguridad en materia aeroportuaria establecidos por la OACI, para garantizar la no existencia de actos de interferencia ilícita a la aviación civil en los aeropuertos internacionales, entre otras cosas.

Las relaciones del Aeropuerto Internacional de Punta Cana con el CESAC siempre han sido armónicas y consensuadas cuando ha sido necesario para garantizar la seguridad y cumplimiento de las normas y procedimientos de seguridad internacionales, además de colaborar e interactuar de manera conjunta con sus directivos, en la adecuación y equipamiento de los puntos de chequeos acorde con los requerimientos.

En los años previos al 1997, la seguridad de todos los aeropuertos estaba a cargo de oficiales y personal de la Fuerza Aérea Dominicana (FAD), entidad que no tenía la eficiencia y modernidad que se le requería a la República Dominicana como Estado signatario del Convenio de Aviación Civil Internacional (OACI) firmado en Chicago el 17 de Septiembre del 1944 y ratificado el 27 de Septiembre del 1945, cuyo Anexo 17 sobre Seguridad al Convenio de Aviación Civil Internacional, recomendaba que cada Estado contratante es responsable del establecimiento de Normas y Métodos Recomendados, para la Seguridad y Protección de la Aviación Civil contra los actos de interferencias ilícitas.

..Hoy 21 años después
 podemos decir que el CESAC ha venido evolucionando de manera
 positiva y ha sido parte en la recuperación de la Categoría 1
 que otorga la Administración Federal de Aviación de los Estados
 Unidos (FAA) y la Certificación de todos los aeropuertos
 internacionales del país

Es, debido a lo anterior, que mediante la emisión del Decreto 28-97 del 22 de enero del 1997, de parte del Poder Ejecutivo, se crea el Cuerpo Especializado en Seguridad Aeroportuaria (CESA) el cual estuvo a cargo del Gral. Luis Damián Castro Cruz, (FAD) (DEM), quien tuvo la misión de crear una escuela para el entrenamiento del personal y prepararlo de forma técnica y eficiente en materia de seguridad aeroportuaria, pues para ese entonces no se contaba con el conocimiento necesario en los procedimientos de seguridad aérea.

Luego de varios años de evolución, graduación de varias promociones de AVSEC y la tecnificación de todo el personal, mediante la emisión de la Ley 188-11 del 22 de Julio del 2011 que en su Artículo 6 queda creado el Cuerpo Especializado de Seguridad Aeroportuaria y de la Aviación Civil (CESAC), pasando a ser la única autoridad competente en materia de seguridad de la aviación civil con facultad para aplicar esta ley y las

normas y métodos recomendados, contenidos en el Anexo 17 del Convenio de Aviación Civil Internacional (OACI).

Con el paso del tiempo y la designación de varios directores que han administrado al CESAC de la manera más eficiente posible a lo largo de su historia, incluyendo la capacidad del organismo para anticiparse a las amenazas contra la seguridad de los aeropuertos del país, el mismo ha sido merecedor con la recertificación de la norma ISO 9001-2008 por cuarto año consecutivo tal y como lo explica su actual Director Gral. Aracenis Castillo de la Cruz (FARD), y hoy 21 años después podemos decir que el CESAC ha venido evolucionando de manera positiva y ha sido parte en la recuperación de la Categoría 1 que otorga la Administración Federal de Aviación de los Estados Unidos (FAA) y la Certificación de todos los aeropuertos internacionales del país, entre otras cosas.



DRA. MÓNICA INFANTE

Directora General de Aeropuertos Dominicanos (AERODOM)

La creación de este cuerpo calificado y especializado ha venido a satisfacer la necesidad de eficientización y modernización de los servicios de seguridad en los aeropuertos, lo que ha permitido el funcionamiento regular, eficiente y sobre todo seguro, de los servicios aéreos internacionales, atendiendo así a las recomendaciones de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI).

A cargo de este Cuerpo Especializado se encuentra la gran responsabilidad de salvaguardar las operaciones de la aviación civil y de disponer y hacer

cumplir las normas, métodos y procedimientos sobre seguridad, protección y salvaguarda de la aviación civil, lo que genera regularidad y eficiencia de los vuelos y de las operaciones y actividades aeroportuarias.

El fortalecimiento institucional del CESAC durante estos años ha sido uno de los pilares principales del desarrollo de la aviación civil en nuestro país y del sector turismo.

La seguridad en las instalaciones aeroportuarias y de las operaciones de transporte aéreo es determinante para

El trabajo que ha venido realizando el CESAC desde su creación ha permitido a la República Dominicana colocarse como uno de los países más avanzados, tecnológica y operativamente, en materia de seguridad aeroportuaria.

Esto ha sido reconocido por la OACI, cuando recientemente otorgó una altísima calificación a la República Dominicana de un 96.6% en la auditoría de seguridad.

que cada vez más personas y empresas se interesen en incluir a la República Dominicana entre sus destinos de viaje. Así ha sido reconocido por los organismos internacionales y en diferentes foros internacionales.

En ese contexto, el trabajo que ha venido realizando el CESAC desde su creación ha permitido a la República Dominicana colocarse como uno de los países más avanzados, tecnológica y operativamente, en materia de seguridad aeroportuaria.

Esto ha sido reconocido por la OACI, cuando recientemente otorgó una altísima calificación a la República Dominicana en la auditoría de seguridad que se llevó a cabo a inicios de 2017, en el cual el sistema de seguridad

aeroportuaria del país fue objeto de una evaluación integral.

Para nosotros, esos resultados nos generan un orgullo particular ya que dicha auditoría se llevó a cabo en el principal aeropuerto que operamos, el Aeropuerto Internacional de Las Américas -JFPG.

La relación e interacción entre el operador aeroportuario y el CESAC es fundamental para la correcta y eficiente operación de los aeropuertos. Ha sido construida sobre la base del respeto y profesionalidad, es diáfana y fluye en ambos sentidos. Existe una gran sinergia: conocemos los roles de cada uno y contribuimos en la consecución de sus objetivos orientados siempre en el desarrollo, la facilitación y la evolución de la aviación civil y del país.



SR. TEÓFILO GÓMEZ R.

Administrador General Aeropuerto Internacional del Cibao S.A.

Concentrar la seguridad aeroportuaria contra Actos Ilícitos de los Aeropuertos Dominicanos en una institución militar independiente y especializada, muy aparte de que era necesaria, fue una decisión muy atinada, y aún más con el aumento a nivel global de las amenazas asociadas al terrorismo, el tráfico de personas y de mercancías no autorizadas o no permitidas. Conociendo que los Aeropuertos son muy sensibles a estos tipos de riesgos, el CESAC ha jugado un papel muy efectivo para prevenir y mitigar este tipo de riesgo.

El éxito de esta interacción se basa el apoyo y respeto a las funciones que realiza el CESAC y a una comunicación

transparente y cordial.

Entendemos que el CESAC ha ido evolucionando acorde a los tiempos, tanto a nivel tecnológico como en la preparación de sus miembros para ofrecer un servicio de buena calidad. Es muy importante que el CESAC continúe avanzando y disponer de un presupuesto que le garantice disposición de los equipos y recursos humanos suficientes para la realización de su labor y que asegure cada día más la independencia económica de esa Institución de las administraciones de los aeropuertos.

Quiero destacar el papel jugado por los titulares de esa entidad del 2004 a la fecha, así como del compromiso y entrega de un cuerpo de oficiales técnicos que han llevado esa prestigiosa institución en un referente en Seguridad de la Aviación, a nivel nacional, regional y mundial.



SR. SANTIAGO ROSA

Subdirector General del IDAC

Originalmente creado en enero de 1997, con una visión vanguardista, el Cuerpo Especializado de Seguridad Aeroportuaria (CESA), vino a recoger en una sola entidad todas las actividades de Protección de la Aviación Contra Actos de Interferencia Ilícita. Es después de los eventos de septiembre de 2001 y de la implementación de un Programa Universal de Auditoria de la Seguridad de la Aviación, que se establece la necesidad de adoptar medidas complementarias. Destacan, entre otras, el dotarse de una Norma Jurídica acorde a los requerimientos internacionales (Ley 188-11), certificarse en una Norma de Gestión de Calidad (ISO 9001), contar con una porción fija a través de las Tasas Aeronáuticas, con qué hacer frente a demandas en materia de

sostenibilidad del servicio (Infraestructura, Equipamiento, Recursos Humanos suficientes y calificados, Escuela Modelo Regional, entre otros). Este proceso, asumido con determinación y apoyo del Superior Gobierno, así como de una actitud comprensiva y de cooperación por parte de los socios estratégicos, han devenido en una Institución Modelo en el ámbito de la Seguridad de la Aviación, a nivel nacional, regional, continental y mundial.

Siempre ha existido cooperación estrecha y conciencia del rol que atañe a ambas entidades, la una responsable de la seguridad operacional y la otra de la seguridad de la aviación (Safety y AVSEC, respectivamente).



DIONISIO DE LA ROSA HERNÁNDEZ

CORONEL, FARD. (DEM). SUB DIRECTOR GENERAL DEL CESAC

Pertenecer al CESAC, por 19 años ha sido un honor tanto para mi familia cómo para mi, por las transformaciones que hemos experimentado a través de la capacitación y el ejercicio del mando, así como las satisfacciones, logros y compañeros que hemos tenido a lo largo de esos años en esta institución de respeto y prestigio nacional e internacional.

A mi llegada, al otrora Cuerpo Especializado en Seguridad Aeroportuaria (CESA), en enero de 1998, tenía el rango de 1er. teniente y en ese entonces el General de Brigada

Piloto, Luis Damián Castro Cruz, FAD (DEM) fungía como Jefe del CESA, quien me designó como Encargado de la Sección de Entrenamiento del Departamento de Operaciones de la institución, comenzando así, mi desarrollo, formación y jerarquización dentro del mundo de la aviación. En ese entonces no existía la escuela de seguridad de la aviación y esta Sección era la encargada de la capacitación AVSEC de todo el personal.

Fuimos creciendo en los rangos militares y las posiciones de la seguridad, tanto

19 Años

Pertenecer al CESAC, por 19 años ha sido un honor tanto para mi familia cómo para mi, por las transformaciones que hemos experimentado a través de la capacitación y el ejercicio del mando, así como las satisfacciones, logros y compañeros que hemos tenido a lo largo de esos años en esta institución de respeto y prestigio nacional e internacional.

en las terminales aeroportuarias como en la sede principal; desempeñando importante funciones, en múltiple tiempo, como Operaciones de varios aeropuertos y del CESAC; dirigir en varias ocasiones la Escuela de Seguridad de la Aviación Civil, Director de Seguridad Aeroportuario, Supervisor General, entre otras, hasta lograr alcanzar la posición de Subdirector General y presidente de la Comisión Técnica, contando siempre con el apoyo de mis superiores, iguales y colaboradores.

En síntesis, hemos tenido la oportunidad de participar directa o indirectamente en los momentos estelares, de desafíos y materialización de los grandes proyectos de la institución, provocando en nosotros un gran amor, responsabilidad y compromisos

con nuestro trabajo, los superiores y el CESAC.

De igual manera, nos hemos permitido tener la fortuna de conectar con nuestros homólogos en el hemisferio occidental, así como con la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) y la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC) de quien hemos recibido comunicación de reconocimiento por parte de sus autoridades.

Nuestra gratitud eterna al CESAC, por su acogida e impulso. La historia de mi vida no se podría escribir soslayando a esta sólida y ciclópea institución, porque faltaría la mitad de la misma.



LIC. JOSÉ VALDEZ

Director Jurídico, Instituto Dominicano de Aviación Civil (IDAC)

Con la creación del Cuerpo Especializado en Seguridad Aeroportuaria (CESA) –hoy Cuerpo Especializado en Seguridad Aeroportuaria y de la Aviación Civil (CESAC)- en el año 1997 la República Dominicana se constituye en uno de los primeros estados que visualiza la importancia del transporte aéreo internacional.

Los vínculos de apoyo establecidos a partir de la creación del CESAC, en que el Instituto Dominicano de Aviación Civil (IDAC), como autoridad aeronáutica encargada de la Seguridad Operacional prestó, han continuado

y consolidado en el tiempo, rindiendo resultados positivos para ambas entidades y para el país, dentro de los cuales cabe destacar el hecho de que la República Dominicana haya alcanzado actualmente unos índices de cumplimiento efectivo de las Normas y Prácticas recomendadas internacionalmente por la OACI que están muy por encima del promedio mundial en el marco de los Programas universales OACI de auditorías de vigilancia de la seguridad operacional (USOAP) y de seguridad de la aviación (USAP), al ubicarse en ambos renglones, es decir, en Safety y en Security por encima

Al conmemorar el CESAC 21 años de vida institucional,
 ver el respeto y el reconocimiento nacional e internacional
 que con arduo trabajo de su personal directivo y operativo ha alcanzado,
 en los que hemos tenido la oportunidad de ver de cerca su desarrollo y esfuerzo
 sistemático emprendido hacia la excelencia.

del 90 %, lo que evidencia la sinergia alcanzada entre ambas entidades a través del tiempo.

Al conmemorar el CESAC 21 años de vida institucional, ver el respeto y el reconocimiento nacional e internacional que con arduo trabajo de su personal directivo y operativo ha alcanzado, en los que hemos tenido la oportunidad de ver de cerca su desarrollo y esfuerzo sistemático emprendido hacia la excelencia, y por qué no decirlo, de prestar mi modesta contribución para que logre sus objetivos, nos llena de orgullo y motiva una justa congratulación a su eficiente Director General, el General de Brigada Aracenis Castillo De la Cruz FARD, quien junto a un comprometido equipo de trabajo ha logrado continuar avanzando en el cumpliendo

de las metas y de las responsabilidades institucionales.

La responsabilidad con que la dirección general del CESAC y sus integrantes han asumido su rol de protección de la aviación civil en el ámbito aeroportuario les ha colocado en una posición cimera y de liderazgo en la materia a nivel regional e internacional, sin embargo, la gravedad de los desafíos y de los retos que tiene por delante convoca a todas las entidades del sector aeronáutico y aeroportuario nacional a continuar, y a profundizar de ser necesario, la ayuda, colaboración y comprensión de la misión encomendada al CESAC como autoridad nacional competente en materia de seguridad de la aviación para protegerla contra los actos de interferencia ilícita.



NASIM ANTONIO YAPOR ALBA

Especialista en Transporte Aéreo. Representante del Sector Privado en la JAC y de los Operadores de Aeropuertos Privados en el CONASAC

Con el Cuerpo Especializado de Seguridad de la Aviación Civil hemos creado sinergia para elevar y mantener altos niveles y estándares de seguridad en nuestras operaciones y servicios, cumplir con la aplicación de las normas con el fin común de evitar y mitigar actos ilícitos.

Nuestro objetivo común habitual es proteger nuestras operaciones aéreas y asegurar el libre movimiento para la gente, el comercio; de esta forma, ser competitivos en un mercado globalizado y de constantes cambios .

Nos entusiasma mucho que el CESAC mantenga y cumpla con los requerimientos

de la ley 188-11 y se conserve como un ente colegiado en los cambios y tomas de decisiones, donde participamos los diferentes representantes del sector aeronáutico del país. Esto es garantiza de confianza, cooperación y beneficios mutuo.

Desde la creación del CESAC en el 1997, hemos participado de su evolución y desarrollo interno con la capacitación, organización interna, integración de normas, a través de todos los cambios necesarios aplicados al Programa Nacional de Seguridad de la Aviación (PNSAC).

El CESAC es un gran promotor
 en el cumplimiento de acuerdos internacionales,
 a2 normas y métodos recomendados establecidos
 a través de la OACI y en seguimiento a la estrategia de seguridad nacional.
 El CESAC se mantiene como guardián alerta y vigilante
 para enfrentar los grandes desafíos globales y locales
 que actualmente enfrenta la seguridad de aviación en estos tiempos.

Somos testigos del cumplimiento de la misión del CESAC basado en la observancia y promoción de sus principios y valores bien definidos. Cada dirección dentro del CESAC ha evolucionado de forma coordinada, eficiente y con objetivos claros bien definidos.

El desarrollo institucional y seguimiento al cumplimiento de las normas del CESAC ha contribuido al progreso y competitividad de la Aviación Civil en República Dominicana y ha sido un modelo a seguir en la región y el mundo.

El CESAC es un gran promotor en el cumplimiento de acuerdos internacionales, normas y métodos recomendados establecidos a través de la OACI y en seguimiento a la estrategia de seguridad nacional. El CESAC se mantiene como

guardián alerta y vigilante para enfrentar los grandes desafíos globales y locales que actualmente enfrenta la seguridad de aviación en estos tiempos.

Sus objetivos claros y definidos son garantía y ejemplo de cómo la seguridad impacta positivamente a la facilitación y desarrollo sostenible de la Aviación, lo que se traduce en impacto económico y social positivo para la República Dominicana.

La transparencia en la actuación del CESAC contribuye al buen gobierno y nos compromete al desarrollo integral y búsqueda de excelencia en las demás áreas de la aviación en República Dominicana.



21 años de evolución han servido para conformar una institución profesional, respetada, valorada y convertida en una autoridad competente con una ley diseñada para satisfacer las necesidades de un área de vital importancia para el desarrollo y sostenimiento del país.

SR. UBALDO REYES FERNANDEZ

Director de Seguridad, del Grupo Punta Cana

El origen del CESAC, es una evolución de aquella oficina de seguridad aeroportuaria que se inicia a partir del año 1989, cuando el Estado Dominicano decide tomar medidas trascendentales, debido a los acontecimientos terroristas contra la aviación civil internacional.

Dentro de los primeros pasos se incluyen la designación del Departamento Aeroportuario para gestionar la seguridad aeroportuaria, designando un oficial superior para la conformación de una oficina de seguridad, desde donde se estructuró el plan inicial, mediante el cual se acordó la selección de 30 personas, entre militares y civiles para ser entrenados en el Instituto de Seguridad del Transporte de los Estados Unidos (TSI).

Hay muchos retos por delante, para lo cual debe mantener un espíritu innovador y capacidad de resiliencia. El CESAC, tiene el privilegio, de ser la

primera institución de las Fuerzas Armadas de la República Dominicana en lograr una certificación de calidad ISO 9001, que luego sirvió de punta de lanza para que otras instituciones imitaran este modelo.

Es también la primera institución, designada como cuerpo especializado, que sirvió de plataforma para que se insertara una 5ta columna en la ley orgánica de las fuerzas armadas, como Cuerpos Especializados en donde se agrupan además del CESAC, el CESFRONT, CESMET, CESTUR, CECOM y el CESEP.

Con la creación del CESAC, se inicia también la profesionalización de la seguridad de los aeropuertos de la República Dominicana.

Coloquialmente decimos que somos un matrimonio sin divorcio, ya que la existencia de uno, sustenta la del otro. Es una dinámica de Ganar-Ganar.

El crecimiento, desarrollo y profesionalidad han ido creciendo con los años, es evidente y sus resultados en las auditorías realizadas por la OACI lo demuestran, es la única institución militar de la que tengamos conocimiento que ostenta certificación en la norma ISO 9001.



JOHANN ANTONIO ESTRADA PELLETIER

Dirección de Vigilancia de la Seguridad Operacional (DVSO), del IDAC

La creación del CESAC tuvo innegablemente un fuerte y positivo impacto en el sistema de aviación civil de la república dominicana, mejorando notablemente las condiciones de seguridad en el desarrollo de las operaciones aéreas en los aeropuertos del país.

A través de los años se ha venido desarrollando una interacción armoniosa y muy profesional entre el Cuerpo Especializado de Seguridad Aeroportuaria y de la Aviación Civil y el Instituto Dominicano de Aviación Civil, sobre todo en los asuntos relacionados con la Dirección de Vigilancia de la Seguridad Operacional que realiza la vigilancia de los aeropuertos en lo relacionado con la seguridad operacional.



RUBEN PAULINO ALVAREZ

Vice Almirante (R), M. D. G. (DEM),
Ex Secretario de Las Fuerzas
Armadas del 2 de noviembre 1996
al 27 de febrero 1999

En visita realizada a la sede del CESAC, el 1ero de febrero del 2018, el Sr. Rubén Paulino dijo:
El General de Brigada Castro Cruz, fue la persona que me incentivó a apoyar la creación del CESA, y le dije:

“Ten cuidado y ve al paso con todo lo que tiene que ver con la seguridad de la aviación”.

Testimonios de miembros AVSEC



15 Años

En mis 15 años de servicio, he podido aprender mucho, tanto dentro como fuera del CESAC, soy parte del equipo que representa al CESAC en las negociaciones de acuerdos internacionales.

GISSELY MIGUELINA INFANTE DURAN

CAPITAN ABOGADA, FARD

El 15 de noviembre de 2002 a las 07:00 horas ingresé a la 5ta. Promoción de AVSEC del CESA, un día inolvidable, el procedimiento establecido para la formación militar era riguroso y requería de todo mi esfuerzo para terminarlo, fue difícil en extremo pero gracias a la infinita misericordia de Dios, el apoyo de mis promociones, instructores y superiores en sentido general pude alcanzar la meta de graduarme. Presté servicio en la Escuela de Seguridad de la Aviación Civil, en el Aeropuerto Internacional de las Américas, en el Aeropuerto Internacional de Herrera, en la oficina del Director General, en la Consultoría/Dirección Jurídica del CESAC y actualmente en la Comisión Técnica del CESAC. Durante el tiempo libre pude estudiar en la universidad. Durante los años

siguientes fui designada Encargada de la División Legal AVSEC, además pude aprovechar el tiempo y terminar la Maestría en Derecho Laboral y Administrativo mención Derecho Administrativo que cursaba para la fecha,

En el año 2015 participé en un concurso realizado en el CESAC entre los abogados AVSEC del CESAC, en el cual fui designada en la posición que actualmente ocupo "Secretaria de la Comisión Técnica", he fungido además como instructora en el Diplomado de Seguridad de la Aviación Civil. Además de la posición que ocupo continúo sirviendo al CESAC como abogada en diversos procesos del CESAC, tanto en la consulta como en litigación.

18 Años

Representé al CESAC ante distintos Tribunales de la República, asistiendo en las gestiones durante el proceso para la aprobación de la Ley Núm. 188-11 sobre Seguridad Aeroportuaria y de la Aviación Civil.



WENDY SANTANA RODRÍGUEZ

1ER TENIENTE, ABOGADA, FARD, SUB-DIRECTORA LEGAL AERONÚTICA

La necesidad de que fueran inspeccionadas las pasajeras por personal femenino hizo que el Director General del CESAC a la sazón el Mayor General Piloto Luis Damián Castro Cruz, FARD, hizo que el 11 de noviembre de 1999 fuéramos ingresadas las primeras 10 mujeres al CESAC, dada la urgencia fuimos instruidas con principios muy básicos de la vida militar y de seguridad y muy pronto empezamos a prestar servicio, en mi caso en el Aeropuerto Internacional de Las Américas.

Durante el tiempo libre pude estudiar derecho en la Universidad Autónoma de Santo Domingo, UASD. He representando al CESAC ante distintos Tribunales de la República, asistiendo en las gestiones durante el proceso para la aprobación

de la Ley Núm. 188-11 sobre Seguridad Aeroportuaria y de la Aviación Civil, en la elaboración del borrador del reglamento de aplicación de la citada ley, entre otras muchas otras cosas.

En el año 2015 participé en un concurso realizado en el CESAC entre los abogados AVSEC del CESAC, en el cual fui designada Encargada de la División Legal AVSEC, luego fui designada como Subdirectora Legal Aeronáutica posición que actualmente ocupo he fungido además como instructora en la ESAC, curso en la actualidad la Maestría en Procedimiento Civil en la Universidad Abierta para Adultos, UAPA y soy miembro de la Asociación Latinoamericana de Derecho Aeronáutico, ALADA.



18 Años

Estoy orgulloso de pertenecer a esta gran familia del CESAC, cuando otras instituciones reconocen la labor que realiza este organismo, y como nos hemos constituido en punto de referencia y ejemplo, cuando se habla de gestión y seguridad de la aviación civil.

FRANKLIN ONIL LAGARES SEGURA

1ER. TTE. , FARD

El primero de abril del año 1999, ingresé a este Cuerpo Especializado en Seguridad Aeroportuaria y de la Aviación Civil, como Aspirante AVSEC, perteneciendo a la Primera Promoción “GENERAL DE Brigada PILOTO FRANK ANDRÉS FÉLIZ MIRANDA, FAD., (DEM)” del curso Policía en Seguridad Aeroportuaria.

En septiembre del año 1999, fui designado a prestar servicios en el Aeropuerto Internacional de Las Américas (AILA), donde estuve hasta el 2003; luego trasladado al Aeropuerto Internacional de Punta Cana (AIPC), hasta el 2004.

En las capacitaciones realizadas durante mi trayectoria en el CESAC, se encuentran: Instrucción en Gestión de la Seguridad de la Aviación, Inspectores Nacionales, Entrenamiento para Instructores en Seguridad de Aviación, Entrenamiento para Supervisores

en Seguridad Aeroportuaria, Manejo de Crisis, Curso Policía en Seguridad Aeroportuaria, Diplomado en Gestión y Operaciones Aeroportuarias, Gestión de Seguridad Aeroportuaria, Reconocimiento de Documentos Fraudulentos y Avanzado de Documentos de Viajes y Control de Acceso.

Dentro de las distinciones y reconocimientos que me han otorgado durante estos 18 años y ocho meses, prestando servicios ininterrumpidamente, podemos destacar: en agosto del 2010, reconocido como Auditor Interno de la Norma ISO 9001-2008; en junio del 2015, me fue otorgado el reconocimiento de “AVSEC del Mes”, mediante la valoración de la conducta ética, llevada a cabo por la Comisión de Ética del CESAC; de igual forma, en enero del año 2016, me fue entregada Carta de Encomio por la larga trayectoria de trabajo por el Director General del CESAC.

17 Años

En estos 15 años, Dios me ha dado el privilegio de ver cómo ha evolucionado de forma positiva mi CESAC y el personal AVSEC que se ha esforzado en lograr posiciones que hace 17 años solo eran un sueño.



FRANK RAMIREZ REYES

1ER. TENIENTE, FARD., SUB-DIRECTOR DE LA DIRECCIÓN DE ACREDITACIÓN CERTIFICACIÓN DEL CESAC

Nací en Santo Domingo, Distrito Nacional, el 28 de diciembre de 1974, hijo de la Señora María Antonia Reyes y del Señor Francisco Ramírez Torres.

Realice en la Universidad Dominicana O&M, la carrera de Ingeniería Electrónica, graduándome de la misma en el año 2006.

El 7 de marzo del año 2001, ingresé a la 3RA promoción como Aspirante AVSEC al CESAC, graduándome del curso Policial de Seguridad Aeroportuaria el 17 de octubre del 2001 Y siendo asignado al Aeropuerto Internacional Las Américas (AILA), para servicio, he prestado servicios en diferentes estamentos, como son: Escuela de Seguridad de la Aviación Civil (ESAC), Aeropuerto Internacional Punta Cana (AIPC), Aeropuerto Internacional Cibao (AICI).

En octubre del 2017, fui designado como Sub-Director de la Dirección de Acreditación y Certificación del CESAC. Reconocimiento Recibido:

- En agosto del 2016, recibí por parte del CESAC un certificado de reconocimiento, por haber obtenido la más alta calificación, mediante la valoración de la conducta ética, como AVSEC del mes.

Gracias al apoyo de mis padres, mi familia, al CESAC y a mis Superiores por haber puesto un granito de arena para mi formación durante estos 16 años y 11 meses de haber ingresado a esta prestigiosa institución, he podido crecer como profesional en Seguridad de la Aviación y en mi carrera Militar, logrando así, alcanzar muchas de las metas que me he ido proponiendo a través del tiempo.



15 Años

Acorde a la visión del CESAC, de ser modelo Nacional e Internacional, me propuse la meta de ser un ejemplo entre AVSEC nacional e internacional; y me he dedicado en cuerpo y alma al desarrollo personal, humano e intelectual.

JUAN ALBERTO CASTILLO MERCEDES

1ER. TTE. CONTADOR, FARD

Ingresé a CESAC como aspirante AVSEC el 15 de noviembre del 2002 en la 5ta. promoción AVSEC “VICEALMIRANTE CESAR D’WINT LAVANDIER M DE G. (DEM)” graduándonos del Curso Básico Policial de Seguridad Aeroportuaria, el 6 de noviembre del 2003.

Mi familia está orgullosa de mí; así como yo estoy orgulloso de pertenecer a esta prestigiosa y gran institución. En el 2004, me nombran como el encargado del aula virtual del CESAC. En el 2006, primer Curso de Instructor con la Organización de la Aviación Civil Internacional OACI. En el año 2011, culmino el Curso de Inspectores Nacionales por la OACI. En el 2013, participo en el Simposio sobre Documento de Viaje de Lectura Mecánica Tecnológica

Biométrica y Normas de Seguridad de la OACI.

En el 2014, participé en la Ciudad de México como instructor invitado por la Organización de Aviación Civil Internacional, OACI, al Centro Internacional de Instrucción de Aeropuertos y Servicios Auxiliares, CIIASA OACI, a impartir el curso de Seguridad de la Carga Aérea y Correo.

En el 2016, participo en la Ciudad de México como instructor invitado por la Organización de Aviación Civil Internacional, OACI al Centro Internacional de Instrucción de Aeropuertos y Servicios Auxiliares, CIIASA OACI. Soy miembro de la Comisión de Ética del CESAC. En el 2018, logro graduarme de la maestría en Contabilidad Ejecutiva en la Universidad O&M.

15 Años

pertenezco desde el año 2008 a la Dirección de Control de Calidad AVSEC, para conformar la primera Promoción de Inspectores Nacionales AVSEC del CESAC.

En esta dirección he podido lograr metas profesionales y personales



HENRY YOEL RODRÍGUEZ NIN

1ER. TTE. ABOGADO, FARD

Ingresé el 15 de noviembre del año 2002, como aspirante AVSEC al CESAC, graduarme como oficial de seguridad aeroportuaria en junio del 2003. En el año 2006, fui asignado a la Dirección de Operación del CESAC, junto a otros AVSEC para formar parte de la Unidad de Supervisión, Mantenimiento y Reglaje de los Equipos de Seguridad (SUMARE), siendo el primer equipo en conformar dicha Unidad, la cual tenía como MISIÓN: verificar el correcto funcionamiento de dichos equipos en los aeropuertos del país.

En año 2008, fui seleccionado y asignado a la Dirección de Control de Calidad AVSEC del CESAC, para conformar la primera Promoción de Inspectores Nacionales AVSEC del CESAC. funciones desempeñadas:

- Encargado de la Sección de Documentación y Registro AVSEC.
- Encargado Sección de Coordinación y Seguimiento AVSEC.
- Encargado Sección de Inspectores Nacionales AVSEC.
- Encargado División de Análisis y Control AVSEC.
- Sub-Director de Control de Calidad AVSEC.

En el Año 2014, me certifiqué como Auditor Internacional, bajo el Programa Universal de Auditorías en Seguridad de la Aviación de la OACI En el año 2015, fui seleccionado mediante concurso, como Miembro de la Comisión Técnica del CESAC.



14 Años

Gracias al apoyo de mis padres y mi familia, al CESAC, a mis superiores y a mi esfuerzo y dedicación, durante estos 14 años de haber ingresado a esta institución, he podido crecer como profesional en esta carrera.

WASCAR BIENVENIDO CASTRO GARCÍA

1ER. TTE. ABOGADO, ERD

Nací en el Distrito Nacional, el 10 de enero de 1980, soy hijo de la señora Zaida García y del señor Héctor Bienvenido Castro.

El 21 de julio del año 2003, ingreso como aspirante AVSEC al CESAC, perteneciendo a la sexta promoción AVSEC, graduándome como oficial de seguridad aeroportuaria en febrero del 2003.

Con el paso de los años, he prestado servicio en diferentes estamentos del CESAC, como: Escuela de Seguridad de la Aviación Civil (ESAC), Aeropuerto Internacional Las Américas (AILA), y la Dirección de Asuntos Internos; en los mismos he realizado servicio como Inspector AVSEC de Primera Categoría, Instructor AVSEC y Oficial Investigador.

En enero del 2007, logro graduarme como licenciado en Derecho, para tiempo después ser ascendido al grado de segundo teniente abogado.

En julio del 2011, soy asignado a la Dirección de Acreditación y Certificación del CESAC, desempeñándome como encargado de la División de Acreditación, cargo que ocupó hasta la fecha.

De igual manera, soy encargado de los procesos de Acreditación y Renovación de Certificado del Sistema de Gestión de la Calidad en el CESAC, desde el año 2011.

16 Años

Dieciséis años tan intensos como apasionantes, en una institución con un entorno no tradicional dónde romper paradigmas es un proceso continuo, dónde seguir formándome, aprendiendo y creciendo como profesional es mi meta.



CAROLINA POZO RAMIREZ

2do TENIENTE, PSICOLOGA. FARD

Ingresé el 7 de Marzo del 2001 a la 3ra promoción AVSEC “Primera Promoción Femenina AVSEC”. Mostré mis habilidades tal cual se encontraban en aquel momento... y, ofrecí mi energía mi infinita capacidad de aprendizaje, deseos de trabajar y Disciplina para finalmente, ser AVSEC. Cuando miro atrás y recuerdo aquellas experiencias, me doy cuenta de cómo aquella etapa potenció considerablemente mi capacidad de entrega para lograr las metas propuestas.

Durante todo el tiempo en que he pertenecido a esta prestigiosa institución he recibido capacitación en diferentes temas referentes a la seguridad como son: Manejo de Crisis, Instructor AVSEC, Supervisor AVSEC,

Gerencia AVSEC, Seguridad de la Carga, Preparador de Cursos Trainair Plus entre otros, dichos entrenamientos fueron recibidos en diferentes países como México, Ecuador, Colombia y también en nuestra República Dominicana.

Actualmente me desempeño como Encargada de la Oficina de Acceso a la Información del CESAC.

Agradezco a Dios y a mi superiores por cada oportunidad recibida durante todo este tiempo servido en esta prestigiosa institución, siempre con nuestro lema institucional plasmado en corazón. “La Seguridad es Responsabilidad de Todos”



18 Años

El CESAC me ha permitido crecer en el ámbito profesional y personal, a la vez se ha convertido en la principal fuente de sustento de mi familia, por lo cual puedo afirmar con orgullo, que todo lo que soy, se lo debo en primer lugar a Dios, y luego a esta prestigiosa institución.

ERICK R. GARCÍA GERMÁN

2DO. TENIENTE, FARD. SUPERVISOR AVSEC

Nací el 15 de Octubre del año 1977, en la provincia Santo Domingo Este, R.D, hijo del señor Luis García y la señora Milagros Germán.

El primero de abril del año 1999, ingreso a este Cuerpo Especializado en Seguridad Aeroportuaria y de la Aviación Civil, como aspirante AVSEC, perteneciendo a la 1era. promoción del curso Oficial de Seguridad Aeroportuaria, "GRAL. DE BRIG. PIL., FRANK A. FELIX MIRANDA FAD (DEM)".

En los casi 19 años de servicios prestados al CESAC, de manera ininterrumpida, he sido reconocido tres veces con la distinción de "AVSEC del mes", siendo la última el 7 de julio del 2015, mediante la valora-

ción de la conducta ética, llevada a cabo por la Comisión de Ética del CESAC.

El 22 de enero del año 2016, soy reconocido con una carta de encomio por el Director General del CESAC, por mi eficacia, profesionalismo y dedicación durante mi larga trayectoria de trabajo.

Sin embargo, puedo decir que la experiencia y el sentimiento de ser AVSEC y pertenecer a la primera promoción AVSEC de una institución como el CESAC, es motivo de orgullo y distinción. La satisfacción de pertenecer a una de las mejores instituciones del Estado es indescriptible, basta decir que somos ejemplo y punto de referencia en lo que hacemos a nivel nacional e internacional.

18 Años

Gracias al apoyo de mis padres y mi familia, al CESAC, a mis superiores y a mi propio esfuerzo y dedicación, en estos 18 años de haber ingresado a esta grandiosa institución, he crecido como profesional en esta carrera de Seguridad de la Aviación, logrando alcanzar muchas de mis metas.



ROLANDO B. CASTILLO SOLER

SARGENTO MAYOR, ARD

Nací en el Distrito Nacional, el 28 de diciembre de 1977, soy hijo de la señora Alba Leda Soler de Castillo y del señor Rolando Boanerges Castillo Oviedo.

El 2 de mayo del año 2000, ingresé como aspirante AVSEC al CESAC, perteneciendo a la segunda promoción AVSEC, graduándome como oficial de seguridad aeroportuaria en noviembre del 2000.

En febrero del 2010, soy seleccionado y asignado a la Dirección de Control de Calidad AVSEC del CESAC, siendo parte de la segunda promoción de Inspectores Nacionales AVSEC del CESAC. En Agosto del 2014, logro la certificación como Auditor Internacional de la Organización de

Aviación Civil Internacional (OACI), realizado en Perú, y desde entonces he participado como experto a corto plazo y miembro de equipo en la auditoría realizada a la República Bolivariana de Venezuela (2016).

De igual manera, soy auditor del Sistema de Gestión de la Calidad en el CESAC, desde el año 2010.

He recibido varios reconocimientos por parte del Ministerio de Defensa y del Director General del CESAC, por mi participación en la preparación y ejecución en las auditorías de seguridad, realizada por la OACI a la República Dominicana, en el año 2011 y 2017.



14 Años

Les recuerdo que como servidores de la Patria, es nuestro deber y nuestra obligación, hacer de nuestros valores nuestros recursos más idóneos e inalienables para actuar con decoro y dignidad, poniendo cada vez más en alto el nombre del CESAC y de la República Dominicana.

JHENIFER GÓMEZ RIVERA

SARGENTO CONTADORA, ERD.

ENCARGADA DE LA DIVISIÓN DE IMAGEN INSTITUCIONAL.

Al término de mis estudios Secundarios a la edad de 17 años, quería pertenecer a la milicia. Una prima me comenta y motiva de las oportunidades que ofrecía el CESA, por lo que acudí al llamado de reclutamiento de la 6ta Promoción de Policía de Seguridad Aeroportuaria, ingresando el 21 de julio 2003.

Al graduarme pasé a prestar servicio en los Aeropuertos Internacionales Herrera y Las Américas, actualmente soy la Encargada de la División de Imagen Institucional.

Es un orgullo para mí y le doy gracias a Dios por permitirme ser parte del CESAC. En estos 14 años he podido ser testigo de la evolución que ha tenido la institución y las oportunidades que nos brinda a los

jóvenes que ingresamos a ella a través de la carrera AVSEC, soy paladín de la guía inspiradora de trabajo y el conjunto de valores que el CESAC promueve, mismos que nos impregnan como miembros de esta institución: La disciplina, integridad, lealtad, eficacia, prudencia, eficiencia y excelencia. Son estos valores los que explican la profesionalidad, pulcritud, transparencia y honradez demostrada en el día a día por cada uno de mis hermanos de armas, los cuales al igual que a mí nos corre la sangre azul terciopelo del cielo, como aguas de un inmenso mar en el corazón.



Homenaje Póstumo Miguelina Miguel González

*Gerente de Operaciones del Aeropuerto Internacional del Cibao
1959-2016*

LA MUJER EN LA AVIACIÓN

*“Como mujer de estos tiempos, decidida y sin temores,
estoy muy consciente que las oportunidades no llegan a mi
casa y que por el contrario tengo que salir a buscarlas”*

Miguelina Miguel González.



Galería visual del CESAC





En estos 21 años el CESAC se ha convertido en un referente de seguridad, disciplina, honor e integridad. En este recorrido visual, mostramos con orgullo a los hombres y mujeres custodios de la seguridad de la aviación civil de la República Dominicana cómo homenaje a su trabajo diario, entrega y amor a la patria.







Vista aérea de la sede del Cuerpo Especializado en Seguridad Aeroportuaria y de la Aviación Civil CESAC (Punta Caucedo, Las Américas)







MINICANA 1997-2018

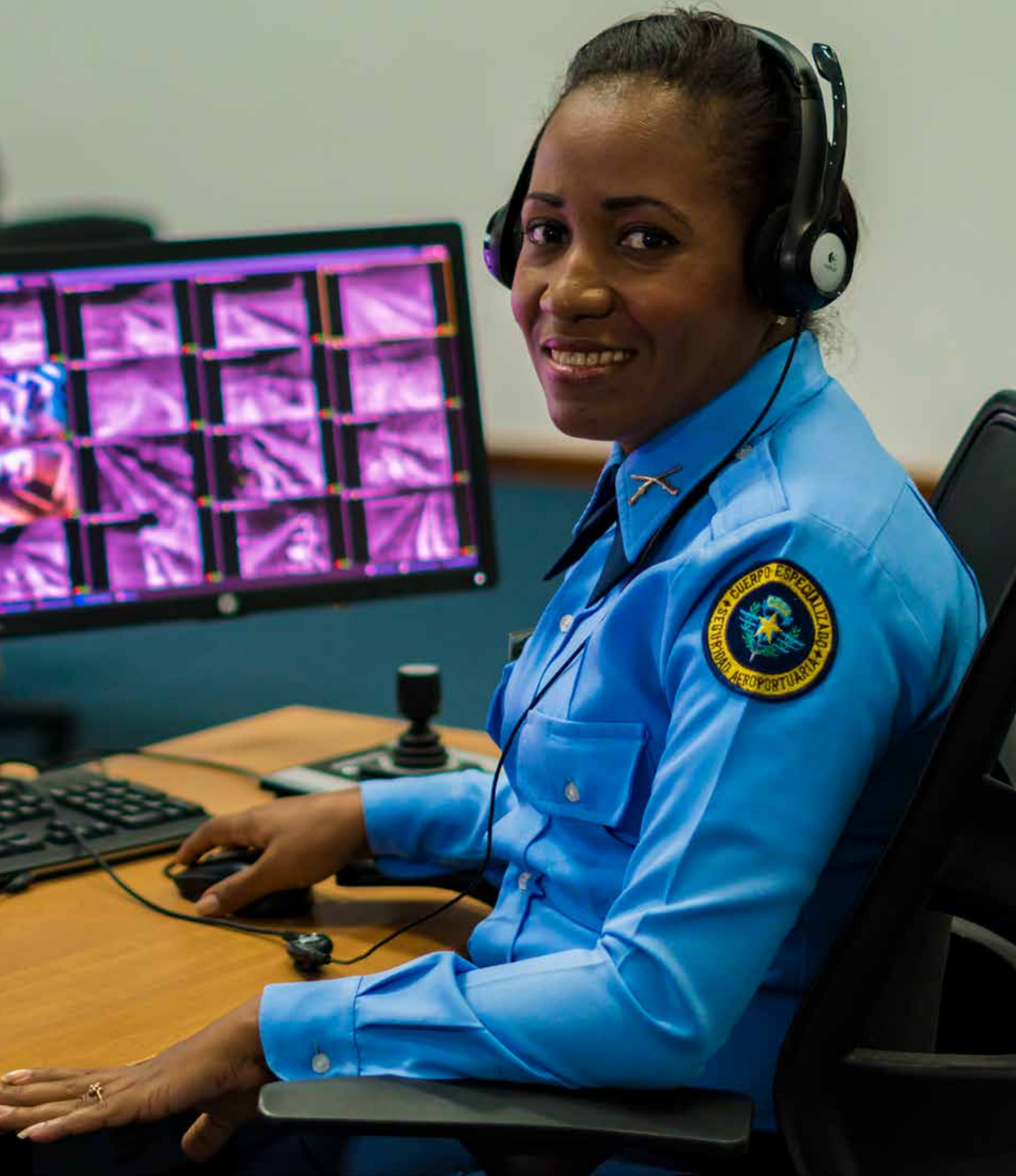














DANGER

No Dogs Allowed
No Pets Allowed









Especializado en Seguridad
de la Aviación Civil
Seguridad de todos!



COMMISSION FOR ENVIRONMENTAL AND NATURE CONSERVATION

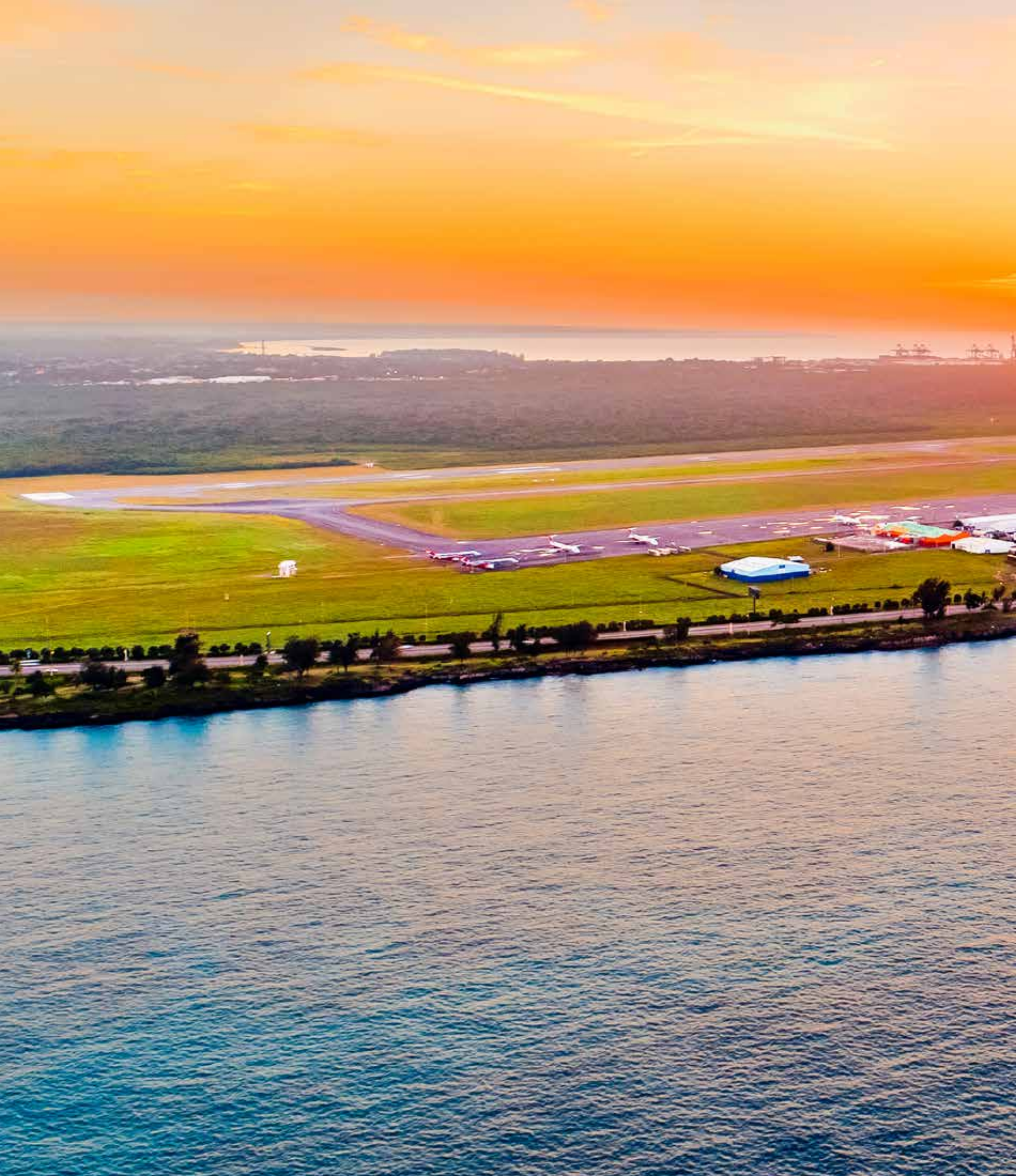
COMMISSION FOR ENVIRONMENTAL AND NATURE CONSERVATION



AVSEC en labores de inspección

Recorrido visual de las Terminales Aeroportuarias

*El Cuerpo Especializado en Seguridad Aeroportuaria y de
la Aviación Civil (CESAC), está presente en las 9 terminales
aéreas de República Dominicana (8 internacionales y 1 local).*





AEROPUERTO INTERNACIONAL DE LAS AMÉRICAS





AERÓPUERTO INTERNACIONAL GREGORIO LUPERÓN





AEROPUERTO INTERNACIONAL PUNTA CANA





AEROPUERTO INTERNACIONAL LA ROMANA





AEROPUERTO INTERNACIONAL MARÍA MÓNTEZ





AEROPUERTO INTERNACIONAL PRESIDENTE JUAN BOSCH





AERÓDROMO DOMÉSTICO ARROYO BARRIL





AEROPUERTO INTERNACIONAL DR. JOAQUÍN BALAGUER





AEROPUERTO INTERNACIONAL JOSÉ ARMANDO BERMÚDEZ
(ANTIGUO AEROPUERTO CIBAO)

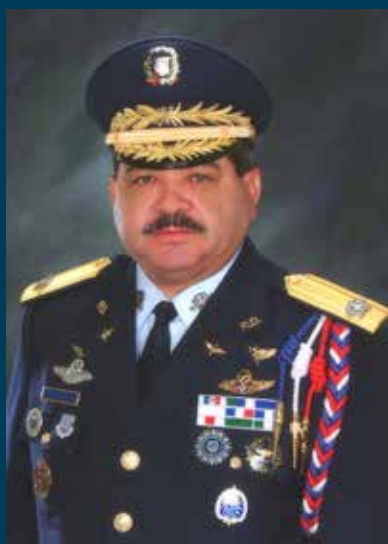




—

Galería de Directores Generales

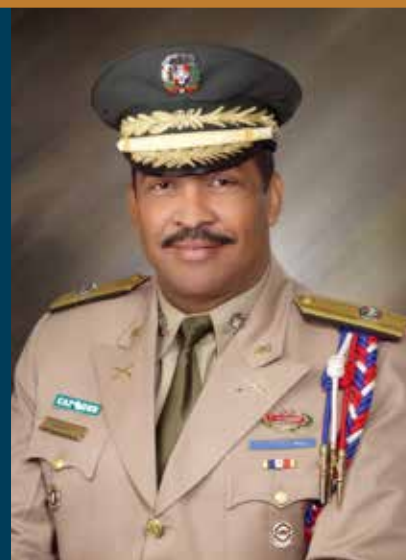
GALERÍA DE DIRECTORES GENERALES CESAC



Luis Damián Castro Cruz
MAYOR GENERAL PILOTO, FAD
28 Ene 1997 / 16 Ago 2000
05 May 2004 / 23 Ago 2004



Máximo Morel Marichal
MAYOR GENERAL PILOTO, FAD
16 Ago 2000 / 07 Ene 2001



Rafael Antonio Alegría Pérez,
MAYOR GENERAL, EN
07 Ene 2001 / 16 Ago 2002



**Manuel de Jesús
Figueroa Félix**
MAYOR GENERAL PARACAIDISTA,
FAD
16 Ago 2002 / 05 May 2004



**Santo Domingo
Guerrero Clase**
GENERAL DE BRIGADA, EN
23 Ago 2004 / 16 Ago 2005



**Ramón Manuel
Hernández Hernández**
GENERAL DE BRIGADA
PARACAIDISTA, FAD
16 Ago 2005 / 02 Mar 2006



Juan Bautista Rojas Tabar,
MAYOR GENERAL PILOTO, FAD
02 Mar 2006 / 16 Ago 2008



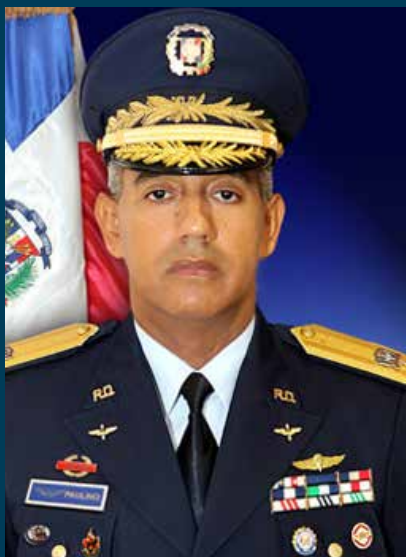
Carlos Robles Díaz
GENERAL DE BRIGADA, EN
19 Ago 2008 / 20 Ago 2009



Pedro René Valenzuela Quiróz
GENERAL DE BRIGADA PILOTO, FAD
20 Ago 2009 / 16 Ago 2010



Zenón Padilla Alcántara
GENERAL DE BRIGADA, EN
16 Ago 2010 / 16 Ago 2012



Miguel Paulino Espinal,
GENERAL DE BRIGADA
PARACAIDISTA, FAD
18 Ago 2012 / 18 Ago 2014



Aracenis Castillo de la Cruz
GENERAL DE BRIGADA DEFENSA
AÉREA, FARD
18 Ago 2014 / Actual

Agradecimientos

Fuerza Aérea de República Dominicana (FARD).

Instituto Dominicano de Aviación Civil (IDAC).

Junta de Aviación Civil (JAC).

Departamento Aeroportuario (DA).

Archivo General de la Nación (AGN).

Aeropuertos Dominicanos (AERODOM).

Grupo Punta Cana.

Archivo del MIDE.

Mayor General® Valentín Jáquez López, ERD.

General de Brigada® Ubaldo Reyes Fernández, ERD.

General de Brigada® William G. Jiménez Polanco, ERD.

General de Brigada Julio Camilo de Los Santos Viola, FARD.

Coronel Paracaidista Fernando Antonio Florian Urbaz, FARD, (DEM).

Coronel Médico Polibio Batista Matos, ERD.

Coronel Carlos Minaya Acosta, FARD (DEM)

Coronel Juan R. Lizardo Pérez, ERD, (DEM)

Coronel Piloto Waskar M. Rodríguez Goris, FARD, (DEM)

Coronel Piloto Edgar M. Yorro Lora, FARD, (DEM)

Coronel Piloto Wascar Darío González Payano, FARD, (DEM)

Coronel Humberto E. Ramos Félix, ERD, (DEM)

Coronel Paracaidista Francisco José Abreu Castillo, FARD, (DEM)

Coronel Paracaidista, Derling M. Mota Tolentino, FARD, (DEM)

Coronel Piloto Moltimer J. de Jesús Eusebio, FARD, (DEM)

Coronel Piloto Wilfredo del Carmen Candelario Aponte, FARD, (DEM)

Coronel Humberto Ramos Félix, ERD, (DEM)

Coronel de Defensa Aérea Juan Bautista Florian Vargas, FARD, (DEM)

Coronel Abogado, Eudy Romilio Ramirez, FARD

Coronel Arquitecto Ernesto Lalondriz Camejo, FARD

Coronel Dentista Daysi M. Gómez Valenzuela, FARD

Teniente Coronel Contador Victor M. Peña Rodríguez, FARD

Teniente Coronel Contador Santo Novas Rocha, ERD	Primer Teniente Frank Ramírez Reyes, FARD	Asimilada Militar Arquitecta Claudia Silfa Vitiello, FARD.
Mayor Eliazar A. Estévez Ramírez, ERD	Primer Teniente Juan A. Castillo Mercedes, FARD	Asimilado Militar Médico Veterinario Santiago Hernández Peguero, MIDE
Mayor Candida Ureña Nolasco, FARD, (DEM)	Primer Teniente Rosa A. Núñez de la Cruz, FARD	Asimilado Militar Lic. Juan José Ureña Veras, MIDE
Mayor Médico Nítida R. Matos Martínez FARD	Primer Teniente Wascar B. Castro García, ERD.	Asimilado Militar José Manuel Castillo Aquino, MIDE
Mayor Abogada Miriam A. Sánchez de Rivera, ERD	Primer Teniente Nairobi Y. Guridy de León, FARD	Lic. Ángela de León Navarro
Mayor Marino de Jesús Freites Dorvil, FARD	Primer Teniente Richard A. Florian Cruz, FARD.	Señor Roberto Acevedo.
Capitán Neliz Y. Ruiz González, ERD	2do. Teniente Indhira Gregorio Espinosa, FARD	Señor Angel María.
Capitán TPD. Andy D. Reyes Ramírez, FARD	2do. Teniente Erick R. García German, FARD	Señor Glen Bautista.
Capitán Ingeniero Tomas García, ERD	2do. Teniente Lupita Novas Gutierrez, FARD	Señor Miguel Mañon Ruiz, Fotógrafo del CESAC
Capitán Cristian Valentín Guerrero, FARD	2do. Teniente, Juan Francisco Concepción Rodríguez, ERD	Ex-AVSEC K-9, Bautista Pierrot.
Capitán Oquerys Matos Medina, ERD	2do. Teniente Esmirna Carolina Cordero Jímenez, ERD	
Primer Teniente Abogado Elvis D. Checo Cespedes, FARD	Sargento Mayor Berlin Terrero Martínez, ARD	
Primer Teniente Guillermina Rodríguez Coca, FARD	Sargento Mayor Fotógrafo Genaro de los Santos de los Santos, FARD	
Primer Teniente, Felix Manuel Díaz Encarnación, ERD, Encargado del Archivo CESAC	Sargento Jeny Guzmán Marte, FARD	

A modo de Epílogo

Una obra que trata la historia, en momentos que todos o la gran mayoría de sus protagonistas aun viven, se convierte en un desafío extraordinario para que su contenido sea interpretado adecuadamente, y no cause impresión de intensiones mas allá de que se relate la realidad; como habrán visto, la formulación de este contenido, hace alusión a los logros, esfuerzos, y momentos de gloria institucional, sin dejar de reconocer que todo avance tiene bemoles. Esperamos que la obra haya despertado tal interés, que futuros directores generales se motiven a realizar otras ediciones que conserven las vivencias, para no perder detalles de la vida institucional.

En los inicios del CESAC, como vimos, se observaba ciertas galimatías para su aceptación como órgano rector de la seguridad del sistema aeroportuario, cabe destacar los esfuerzos, ímpetu y gran voluntad puestos por el entonces Secretario de Estado de las FFAA (SEFFAA), Almirante (r) Rubén Paulino Alvares, MdeG y por el primer Director

General del CESAC, Mayor General Piloto (r) Luis Damián Castro Cruz, FAD, para lidiar con todas las situaciones que implicaba la transformación del citado rol; en aquel momento, los aeropuertos operaban de manera que cada encargado de seguridad dependía directamente del SEFFAA, por lo que había que conjugar los lineamientos militares y el esquema técnico de seguridad de la aviación civil.

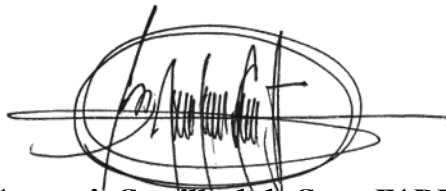
Cada uno de los sucesivos Directores Generales que pasaron por el CESAC dieron continuidad a las iniciativas, acorde a los lineamientos de la OACI, el mando nacional y el Ministerio de Defensa. La institución ha recorrido interesantes vivencias, como las vicisitudes para que se le asignaran recursos para cumplir su misión o las ocasiones en que se colocó bajo el Departamento Aeroportuario y luego nuevamente al Ministerio de Defensa. Todos los sacrificios de hombres y mujeres que están o estuvieron en el CESAC, así como los trascendentes

avances de la Aviación mundial y las transformaciones delictivas, cómo el terrorismo, llevando a la República Dominicana a fortalecer su estructura, generando en el 2011 una moderna pieza legislativa llamada Ley de Seguridad Aeroportuaria y de la Aviación Civil de República Dominicana, la cual consolidó de modo contundente al CESAC.

Al presente, el Excelentísimo Señor Presidente Constitucional de la República Dominicana, Licenciado Danilo Medina Sánchez, Autoridad Suprema de las Fuerzas Armadas y la Policía Nacional selló la estructura de las normativas de seguridad de la aviación civil del país, promulgando el Decreto 376-16 que reglamenta la Ley 188-11 antes citada, con este último instrumento, en la parte correspondiente a legislación, la República Dominicana auditada por la OACI pudo lograr el 100% de cumplimiento.

Es de gran satisfacción, tener el alto privilegio de dirigir esta importante institución, momentos en que su solidez, confiabilidad y listeza no tienen ninguna duda y esto se acentúa con las altas valoraciones de que ha sido objeto, por la Organización Internacional de Aviación Civil, lo que ha merecido reconocimientos del Dr. Bernald Aliú y la Dra. Fan Liú, Presidente y Secretaria General, respectivamente de dicho órgano internacional.

Al concluir, esperamos que la lectura haya sido agradable y edificadora en relación a la evolución del CESAC, así como de lo compleja y sensible que es la tarea, de proteger la aviación civil contra actos de interferencia ilícita.



Aracenis Castillo de la Cruz, FARD
General de Brigada de Defensa Aérea
Director General del CESAC

