



RASG-PA/02 – NE/04
12/10/09

Organización de Aviación Civil Internacional
**Segunda Reunión de Grupo Regional de Seguridad Operacional de la Aviación -
Panamericano**
(RASG-PA/02)
Bogotá, Colombia, 3 al 6 de noviembre de 2009

**Cuestión 3 del
Orden del Día:**

Estado de el(los) Proyecto(s) del RASG/PA

USO DE LOS FORMULARIOS DE MARCOS DE TRABAJO (PFFs)

(Presentada por la Secretaría)

RESUMEN

Esta nota de estudio presenta a la Segunda Reunión del Grupo Regional de Seguridad Operacional de la Aviación - Panamericano (RASG-PA) los marcos de trabajo de los GSI 3, 7 y 12 como una herramienta para planificar los objetivos globales de mediano y largo plazo de acuerdo con los objetivos de la Hoja de Ruta para la seguridad operacional de la aviación a escala mundial (GASR).

Referencias:

- Informe de RASG-PA/01
- Informe de RASG-PA ESC

1. Introducción

1.1 En RASG-PA/01 se recordó que la implementación de la GASR debe ser realizada de una forma sistemática y siguiendo los pasos establecidos y se propuso la utilización de una herramienta de gestión que consiste en un formulario que define los objetivos globales y sus fechas estimadas de implementación conocido como Formularios de Marco de Trabajo o en inglés (Performance Framework Forms PFF).

1.2 Esta herramienta desarrollada por OACI es ampliamente utilizada en el área de navegación aérea para asistir a las regiones del mundo en el desarrollo de planes de navegación aérea de acuerdo con el Plan Mundial de Navegación Aérea (GANP).

1.3 RASG-PA/01 convino que estos formularios deberían ser también utilizados como una herramienta de gestión para establecer un marco general de trabajo para alinear las actividades de RASG-PA de forma consistente con los planes globales y regionales, incluyendo las fechas estimadas para estas actividades.

2. Propuesta de Formularios de Marcos de Trabajo para los GSIs 3, 7, y 12

2.1 Como un ejercicio inicial, la Secretaría preparó un PFF para cada uno de los tres GSIs que ya han sido objeto de análisis por la Región. En los **Apéndice A, B y C** se incluyen estos formularios para consideración, comentarios y revisión por parte de RASG-PA/02.

3. Acción sugerida

3.1 Se insta a la Segunda Reunión del Grupo Regional sobre Seguridad Operacional de la Aviación - Panamericano (RASG-PA/02) a:

- a) tomar nota y comentar sobre la información proporcionada en esta nota de estudio; y
- b) analizar los tres borradores de los PFFs desarrollados por la Secretaría como un propuesta inicial e identificar oportunidades de mejora a los mismos.

APÉNDICE A

GSI-12 USO DE LA TECNOLOGÍA PARA MEJORAR LA SEGURIDAD OPERACIONAL				
Objetivos				
12a	Definir las brechas tecnológicas probadas. La industria trabaja en forma unificada para identificar áreas donde la tecnología podría brindar considerables beneficios en términos de la seguridad operacional.			
12b	Instalar tecnologías comprobadas que hayan sido desarrolladas para mejorar la seguridad operacional.			
12c	Integrar medidas para cerrar la brecha tecnológica.			
Beneficios				
<ul style="list-style-type: none"> Los Estados y la industria tendrán directrices claras con respecto a la tecnología requerida para mejorar la seguridad operacional de la aviación 				
<i>Estrategia</i>				
<i>Corto Plazo (2008-2010)</i>				
<i>Largo Plazo (2011-2015)</i>				
Tarea	Descripción	INICIO - FINAL	RESPON-SABILIDAD	ESTADO
GSI # 12a)	12a1) Información de la seguridad operacional reactiva, proactiva y predictiva recolectada y compartida anualmente de instituciones/industria, y consenso logrado con respecto a las principales preocupaciones de la seguridad operacional de la región	2008-2015	RASG-PA	En ejecución
	12a-2-3 Tecnologías disponibles para atender las preocupaciones identificadas e informadas a todos los socios	2010-2015	RASG-PA	
GSI # 12 b)	12 b 1-2-3 Casos de negocios y recursos financieros proporcionados a la industria/proveedores de servicios para implantar las tecnologías comprobadas requeridas para mejorar la seguridad operacional.	2011-2015	RASG-PA	
GSI 12 c)	12 c GREPECAS, Oficinas Regionales de la OACI, Proyectos Regionales de Cooperación Técnica, foros de ALTA e IATA, fabricantes de equipos de aeronaves y navegación aérea informados sobre eventos y medios existentes con respecto a la tecnología disponible para mejorar la seguridad operacional	2010-2015	Todos los socios	

GSI-12 USO DE LA TECNOLOGÍA PARA MEJORAR LA SEGURIDAD OPERACIONAL				
Objetivos				
12a	Definir las brechas tecnológicas probadas. La industria trabaja en forma unificada para identificar áreas donde la tecnología podría brindar considerables beneficios en términos de la seguridad operacional.			
12b	Instalar tecnologías comprobadas que hayan sido desarrolladas para mejorar la seguridad operacional.			
12c	Integrar medidas para cerrar la brecha tecnológica.			
Beneficios				
<ul style="list-style-type: none"> • Los Estados y la industria tendrán directrices claras con respecto a la tecnología requerida para mejorar la seguridad operacional de la aviación 				
<i>Estrategia</i>				
<i>Corto Plazo (2008-2010)</i>				
<i>Largo Plazo (2011-2015)</i>				
Tarea	Descripción	INICIO - FINAL	RESPON-SABILIDAD	ESTADO
	12 c) Notas de estudio presentadas en la reuniones del RASG-PA informando sobre la implementación de tecnología para mejorar la seguridad operacional	2010-2015	Miembros del RASG-PA	
Referencias	GSI-12 y Área de Focalización 12 del GASR			

APÉNDICE B

(GSI-7) FALTA DE UNIFORMIDAD EN EL USO DE LOS SISTEMAS DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL (SMS)				
Objetivos				
7a	Publicación de las normas SMS de la OACI. Confirmar la obligación de un SMS formal (obligatorio) a través de todos los sectores y disciplinas de la industria.			
7b	Desarrollar un plan para incorporar el SMS a los procesos de auditoría.			
7c	Desarrollar procesos de auditoría para evaluar el funcionamiento del SMS.			
7d	Implantar la revisión del SMS durante las auditorías.			
7e	Definir las interfaces entre las áreas de focalización de la industria y desarrollar un plan para la integración de los programas SMS a través de todas las interfaces.			
Beneficios				
<ul style="list-style-type: none"> • Todo profesional de la aviación entiende el funcionamiento e importancia de los Sistemas de Gestión de la Seguridad Operacional • La seguridad operacional se favorece constantemente usando el SMS en forma consistente 				
<i>Estrategia</i>				
<i>Corto Plazo (2008-2010)</i>				
<i>Largo Plazo (2011-2015)</i>				
Tarea	Descripción	INICIO - FINAL	RESPON-SABILIDAD	ESTADO
GSI 7 a)	Incorporación del marco del SMS de la OACI requerido por los SARPS dentro de las regulaciones nacionales de la aviación	2009-2010	Estados	
GSI 7 b-c-d	Incorporación de las normas SMS de auditoría dentro de la siguiente etapa del USOAP de la OACI en uniformidad con los SARPS de la OACI	2010-2015	OACI	
GSI 7 b-c-d	Incorporación por parte de IOSA de auditorías sobre la implementación del SMS de acuerdo con las normas del Estado del Explotador	2010-2015	IATA	
GSI 7 b-c-d	Definición por parte de las AACs del nuevo perfil y los requerimientos de competencia de los Inspectores de Seguridad, a fin de evaluar correctamente la efectividad del SMS	2010-2015	AACs	

(GSI-7) FALTA DE UNIFORMIDAD EN EL USO DE LOS SISTEMAS DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL (SMS)				
Objetivos				
7a	Publicación de las normas SMS de la OACI. Confirmar la obligación de un SMS formal (obligatorio) a través de todos los sectores y disciplinas de la industria.			
7b	Desarrollar un plan para incorporar el SMS a los procesos de auditoría.			
7c	Desarrollar procesos de auditoría para evaluar el funcionamiento del SMS.			
7d	Implantar la revisión del SMS durante las auditorías.			
7e	Definir las interfaces entre las áreas de focalización de la industria y desarrollar un plan para la integración de los programas SMS a través de todas las interfaces.			
Beneficios				
<ul style="list-style-type: none"> • Todo profesional de la aviación entiende el funcionamiento e importancia de los Sistemas de Gestión de la Seguridad Operacional • La seguridad operacional se favorece constantemente usando el SMS en forma consistente 				
<i>Estrategia</i>				
<i>Corto Plazo (2008-2010)</i>				
<i>Largo Plazo (2011-2015)</i>				
Tarea	Descripción	INICIO - FINAL	RESPON-SABILIDAD	ESTADO
GSI 7 d	Requerimiento de los operadores y proveedores de servicios de tener implantados los mecanismos SMS para la compartición segura de la información de seguridad operacional.	2013-2015	Industria	
Referencias	GSI-7 y Área de Focalización 7 del GASR			

APÉNDICE C

GSI-3: Notificación de Errores e Incidentes				
Objetivos				
3a	Los Estados introducen cambios legislativos en apoyo de la “cultura justa”, fomentan los sistemas de notificación abierta y protegen los datos recolectados con el único fin de mejorar la seguridad operacional.			
3b	La OACI implanta la revisión de las actividades de los Estados a fin de identificar las brechas que existen en su legislación y fomentar los sistemas de notificación abierta. Desarrollar un plan para cerrar las brechas.			
3c	Cotejar los datos regionales sobre la seguridad operacional.			
3d	Implantar el uso compartido de datos a nivel internacional/sistema mundial de notificación de datos.			
Beneficios				
<ul style="list-style-type: none"> • Alienta al personal a reportar errores. • Existirá un flujo libre de datos que es necesario para evaluar el sistema de la seguridad operacional de la aviación en una base continua y corregir deficiencias cuando existe la justificación. • Enfoque proactivo y predictivo de la gestión de la seguridad operacional. 				
<i>Estrategia</i>				
<i>Corto Plazo (2008-2010)</i>				
<i>Largo Plazo (2011-2015)</i>				
Tarea	Descripción	INICIO - FINAL	RESPON-SABILIDAD	ESTADO
GSI # 3 a)	3a1) Desarrollo de una propuesta de modelo de la Ley de Aviación Civil, incluyendo cláusulas para la protección de la información de la seguridad operacional.	2008-2009	RASG-PA	En ejecución
	3a2) Nombramiento por las AACs de un oficial a cargo del desarrollo de la propuesta nacional de enmienda.	2009/2010	AACs	
	3a3) Creación por las AACs de equipos nacionales a cargo de adelantar la propuesta de enmienda (incluyendo los distintos socios).	2009-2011	AACs	
	3a4) Lobby de los equipos nacionales para la obtención de la aprobación del Congreso.	2011-2015	AACs	
	3a5) Seminarios regionales para la creación de conciencia sobre la implantación de los cambios legislativos.	2011	ORs	

GSI-3: Notificación de Errores e Incidentes				
Objetivos				
3a	Los Estados introducen cambios legislativos en apoyo de la “cultura justa”, fomentan los sistemas de notificación abierta y protegen los datos recolectados con el único fin de mejorar la seguridad operacional.			
3b	La OACI implanta la revisión de las actividades de los Estados a fin de identificar las brechas que existen en su legislación y fomentar los sistemas de notificación abierta. Desarrollar un plan para cerrar las brechas.			
3c	Cotejar los datos regionales sobre la seguridad operacional.			
3d	Implantar el uso compartido de datos a nivel internacional/sistema mundial de notificación de datos.			
Beneficios				
<ul style="list-style-type: none"> • Alienta al personal a reportar errores. • Existirá un flujo libre de datos que es necesario para evaluar el sistema de la seguridad operacional de la aviación en una base continua y corregir deficiencias cuando existe la justificación. • Enfoque proactivo y predictivo de la gestión de la seguridad operacional. 				
<i>Estrategia</i>				
<i>Corto Plazo (2008-2010)</i>				
<i>Largo Plazo (2011-2015)</i>				
Tarea	Descripción	INICIO - FINAL	RESPON-SABILIDAD	ESTADO
GSI # 3b3)	3b1) Aprobación de RASG-PA para la implantación del plan de cambios legislativos.	2009	RASG-PA	
	3b2) Revisión del estado de los planes de implantación por reuniones plenarias del RASG-PA.	2010-2015	RASG-PA	
	3b3) Preparación y distribución por las Oficinas Regionales de la OACI de encuestas recurrentes sobre el plan de implantación.	2010-2015	ORs-AACs	
	3b4) Información de los Estados a las Oficinas Regionales sobre las dificultades de la implantación.	2010-2015	AACs-ORs	
	3b5) Definición de las soluciones regionales para las dificultades de la implantación.	2010-2015	RASG-PA	

GSI-3: Notificación de Errores e Incidentes				
Objetivos				
3a	Los Estados introducen cambios legislativos en apoyo de la “cultura justa”, fomentan los sistemas de notificación abierta y protegen los datos recolectados con el único fin de mejorar la seguridad operacional.			
3b	La OACI implanta la revisión de las actividades de los Estados a fin de identificar las brechas que existen en su legislación y fomentar los sistemas de notificación abierta. Desarrollar un plan para cerrar las brechas.			
3c	Cotejar los datos regionales sobre la seguridad operacional.			
3d	Implantar el uso compartido de datos a nivel internacional/sistema mundial de notificación de datos.			
Beneficios				
<ul style="list-style-type: none"> • Alienta al personal a reportar errores. • Existirá un flujo libre de datos que es necesario para evaluar el sistema de la seguridad operacional de la aviación en una base continua y corregir deficiencias cuando existe la justificación. • Enfoque proactivo y predictivo de la gestión de la seguridad operacional. 				
<i>Estrategia</i>				
<i>Corto Plazo (2008-2010)</i>				
<i>Largo Plazo (2011-2015)</i>				
Tarea	Descripción	INICIO - FINAL	RESPON-SABILIDAD	ESTADO
GSI 3 3c3)	3c1) Fuentes de datos a ser cotejadas, identificadas y categorizadas como reactivas, proactivas y predictivas.	2010-2015	RASG-PA-CDE	
	3c2) Acuerdos en los mecanismos para compartición y recolección regional de datos de la seguridad operacional para evitar la duplicación de esfuerzos.	2010-2015	ORs RASG-PA-CDE	
	3c3) Compartición de información por parte de los poseedores de datos de seguridad operacional sobre una base rutinaria acordada.	2010-2015	Miembros del RASG-PA	
	3c4) Incorporación de los resultados de los datos de seguridad operacional en el Informe Anual de la Seguridad Operacional del RASG-PA.	2010-2015	RASG-PA CDE	

GSI-3: Notificación de Errores e Incidentes				
Objetivos				
3a	Los Estados introducen cambios legislativos en apoyo de la “cultura justa”, fomentan los sistemas de notificación abierta y protegen los datos recolectados con el único fin de mejorar la seguridad operacional.			
3b	La OACI implanta la revisión de las actividades de los Estados a fin de identificar las brechas que existen en su legislación y fomentar los sistemas de notificación abierta. Desarrollar un plan para cerrar las brechas.			
3c	Cotejar los datos regionales sobre la seguridad operacional.			
3d	Implantar el uso compartido de datos a nivel internacional/sistema mundial de notificación de datos.			
Beneficios				
<ul style="list-style-type: none"> • Alienta al personal a reportar errores. • Existirá un flujo libre de datos que es necesario para evaluar el sistema de la seguridad operacional de la aviación en una base continua y corregir deficiencias cuando existe la justificación. • Enfoque proactivo y predictivo de la gestión de la seguridad operacional. 				
<i>Estrategia</i>				
<i>Corto Plazo (2008-2010)</i>				
<i>Largo Plazo (2011-2015)</i>				
Tarea	Descripción	INICIO - FINAL	RESPON-SABILIDAD	ESTADO
GSI 3 d)	BP 3d-1-2 – Implantación por parte de las AACs y la industria de una taxonomía común para las bases de datos de seguridad operacional y un intercambio de información en un ambiente abierto.	2015	AACs- Industria	
	BP 3d-1-2-3 Acuerdos internacionales entre los Estados para compartir la de-identificación de datos de seguridad operacional usando taxonomía común.	2016	AACs	
	BP 3 d-4 Implantación de Seminarios/Talleres para apoyar a los Estados y la industria, y compartir experiencias en el análisis de datos de seguridad operacional de manera objetiva y científica.	2014	RASG-PA	
	BP 3 d-4 Capacidad desarrollada de los Estados y la Industria para el análisis de datos de seguridad operacional de manera objetiva y científica.	2015	AACs- Industria	
	BP 3d-4 Un ambiente abierto para la compartición de datos de seguridad operacional nacionales y regionales.	2016	AACs- Industria	
Referencias	GSI-3; y Área de Focalización 3 del GASR			