



RASG-PA/02 – NE/05
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

FINANCIAMIENTO

(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) distintas alternativas para financiar los proyectos de RASG-PA y los avances realizados en la búsqueda de fuentes de financiamiento.

Referencias:

- Informe de RASG-PA/01
- Informe de RASG-PA ESC
- Hoja de ruta para la seguridad operacional de la aviación a escala mundial (GASR)

1. Introducción

1.1 En los distintos eventos realizados en las Regiones para avanzar en la implementación de los objetivos del GASR a nivel mundial, se ha utilizado la metodología del GASR para analizar 4 de las 12 áreas de focalización. Como resultado del análisis del Área de Focalización 5 o la Iniciativa mundial de seguridad operacional 5 (GSI # 5) se creó el RASG-PA. Para las otras 3 áreas de focalización, GSI # 3, GSI # 12 y GSI # 7, se han acordado varias acciones recomendadas y posteriormente se desarrollaron 3 planes de acción o proyectos.

1.2 Las actividades iniciales de estos proyectos pueden ser implementadas sin requerir recursos adicionales. Sin embargo, para las actividades posteriores de cada uno de los proyectos se requerirán fondos.

1.3 En el caso del proyecto sobre el GSI # 3, se ha logrado obtener una importante contribución de USD\$ 50,000 de la Compañía Boeing, que fue depositada en una cuenta de la Oficina Regional Sudamericana de la OACI. Con esto fondos ha sido posible cubrir el costo de varias misiones de los especialistas jurídicos que desarrollaron un modelo de enmienda para modificar +las leyes de aviación civil de los Estados de la región con el objetivo de proteger las fuentes de información sobre seguridad operacional.

2. Alternativas de financiamiento y herramientas administrativas

2.1 La OACI tiene diversos mecanismos administrativos para movilizar fondos para la implementación de proyectos, entre los cuales se puede mencionar las siguientes opciones:

Depósito Directo a la cuenta de la(s) Oficina(s) Regional(es) de la OACI

2.2 Este mecanismo permite a las Oficinas Regionales de la OACI recibir financiamiento para desarrollar actividades específicas dentro de su programa de trabajo. El donante podría requerir la firma de un Memorando de Entendimiento antes de depositar los fondos. Una vez ejecutada la actividad se presenta un detalle de todos los gastos realizados y se devuelve al donante el excedente.

2.3 Este mecanismo es sumamente ágil y tiene la ventaja que no tiene cargos administrativos adicionales. Sin embargo en caso de recibirse fondos de varias fuentes se tendría que definir un mecanismo para el uso de estos recursos dejando claramente establecido las actividades específicas de cada proyecto que está apoyando el donante.

2.4 Como se indica en el párrafo 1.3, este mecanismo está en funcionamiento para el Proyecto GSI # 3 gracias al aporte de la Compañía Boeing.

Establecimiento de un proyecto regional de cooperación técnica de la OACI

2.5 Este mecanismo permite recibir fondos de distintas fuentes para financiar las actividades de los proyectos que el RASG-PA apruebe. Su implementación es un poco más complicada que la anterior y se recarga por el costo administrativo de la Dirección de Cooperación Técnica de la OACI, que generalmente es de un 10% aproximadamente.

2.6 Se requiere desarrollar un documento de proyecto para la firma por parte de los Estados y/o organizaciones que deseen participar en el financiamiento del mismo. El documento de proyecto también debe ser firmado por el Secretario General de la OACI.

2.7 Es muy importante dejar claramente establecido en el documento de proyecto los mecanismos de coordinación e implementación de las actividades.

Solicitud de un subsidio al Ente de financiación internacional para la seguridad operacional de la aviación (IFFAS).

2.8 El IFFAS es un fondo de aportes voluntarios de donantes que es administrado por la OACI, sin fines de lucro, que funciona como un mecanismo para otorgar asistencia financiera a los proyectos relativos a la seguridad operacional para los cuales los Estados no cuenten con otro medio para proporcionar u obtener los recursos financieros necesarios. La asistencia se aplica principalmente a los proyectos que procuren remediar o mitigar las deficiencias relativas a la seguridad operacional detectadas mediante el Programa Universal de Auditoría de la Vigilancia de la Seguridad Operacional (USOAP) de la OACI como elemento constituyente del Plan global OACI para la seguridad operacional de la aviación (GASP).

2.9 Los donantes interesados en apoyar los proyectos del RASG-PA pueden aportar sus contribuciones al IFFAS. El RASG-PA por su parte hará las solicitudes de subsidio al programa IFFAS para los proyectos correspondientes.

2.10 Para explorar este mecanismo se preparó un borrador de solicitud (*Ver Adjunto A*), esta solicitud debe ser realizada por uno o por un grupo de Estados y se puede indicar como Agencia de Ejecución a una de las Oficinas Regionales de la OACI.

Otras fuentes de financiamiento

2.11 Adicionalmente durante las distintas teleconferencias y reuniones realizadas por el Comité Directivo Ejecutivo del RASG-PA se exploraron otras fuentes de financiamiento sin resultados favorables.

3. Acción sugerida

3.1 Se insta a la Primera 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;
- b) analizar sobre el progreso realizado para financiar los proyectos del RASG-PA; e
- c) instar a los miembros del RASG-PA para que motiven a los Estados y a la industria a apoyar en el financiamiento de los proyectos del RASG-PA utilizando el mecanismo utilizado con la Compañía Boeing.

APÉNDICE

ORGANISMO FINANCIERO INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN (IFFAS)

FORMATO DE SOLICITUD PARA LA ASISTENCIA FINANCIERA

Por favor adjunte a esta solicitud la siguiente documentación, que deberá completarse y firmarse correctamente:

- 1. una carta oficial solicitando la asistencia financiera*
- 2. un esquema completo del proyecto, incluyendo un presupuesto detallado*



Este formato puede ser completado en forma manual o electrónica.
Si se completa en forma electrónica, por favor salve el formato y envíelo por email a:
wamaro@icao.int

En caso contrario

por favor envíe el formulario por fax o correo según se indica:

Secretario, IFFAS

Organización de Aviación Civil Internacional

999 University Street
Montreal, QC, Canada H3C 5H7
Fax: (514) 954-6744

*De acuerdo con la Carta administrativa del IFFAS, la forma primaria de asistencia será a través de préstamos, en cuyo caso se proporcionaría una garantía. Se otorgarán concesiones sólo en casos excepcionales, en base a inhabilidad demostrable de los Estados con respecto al repago, incluso considerando la posibilidad de un plan sin intereses.

A. SOLICITUD

1. Estado Solicitante (o grupo de Estados) y dirección de correo:

La solicitud está siendo presentada por el Presidente del Grupo Regional de Seguridad Operacional de la Aviación - Panamericano (RASG-PA) en forma colectiva y a nombre de XXX Estados de las regiones CAR/SAM, incluyendo xxx Estados de Norte y Centro América, xxx Estados de la región del Caribe y xxx Estados de Sudamérica.

Dirección: Autoridad de Aviación Civil, 4 Winchester Road, Kingston 10, Jamaica, W.I.

2. Nombre y posición de la persona autorizada para presentar la solicitud, negociar y firmar un acuerdo de préstamo / concesión (si son diferentes personas, por favor indicar):

Nombre: Oscar Derby
Posición: Director General, Autoridad de Aviación Civil de Jamaica
Teléfono: +876.920.2250
Fax: 876.920.0194
Dirección e-Mail: jcivav@jcaa.gov.jm

3. Si la solicitud está siendo presentada a nombre de un grupo de Estados ¿tendrá el Estado o persona solicitante la condición legal y autoridad para contratar un préstamo en nombre de estos Estados? (por favor proporcionar detalles):

La concesión del IFFAS se solicita a través del Presidente del Grupo Regional de Seguridad Operacional de la Aviación - Panamericano (RASG-PA) recientemente establecido, con el fin de proporcionar financiamiento a xxx Estado de las regiones correspondientes para la efectiva implementación del proyecto aprobado por RASG-PA, como plan de acción para implementar las mejores prácticas del Plan Global de la Seguridad Operacional de la Aviación de la OACI. Estas actividades serán monitoreadas de cerca por las Oficinas Regionales de la OACI en Lima y México.

Copias del proyecto(s) se incluyen como **Adjuntos XXX**.

4. Razones para explicar porqué la asistencia solicitada no puede ser financiada por medios convencionales:

Los miembros del RASG-PA comprenden no sólo Estados sino distintos sectores de la industria de la aviación. El financiamiento del proyecto del RASG-PA por medios convencionales podría ser difícil de obtener en un grupo tan diverso de organizaciones de la aviación, que incluye Aerolíneas, Operadores de Aeropuertos, fabricantes de aeronaves, Autoridades de Aviación Civil, IATA, IFALPA, RSOOs, etc.

-A3-

La OACI necesita jugar un papel líder en todo este grupo y necesita proporcionar una solución efectiva para la movilización de recursos que pueda garantizar una implementación de proyecto oportuna y orientada a resultados.

5. ¿Puede demostrarse que la asistencia financiera del IFFAS atraerá financiamiento adicional y por lo tanto conducirá a una implementación exitosa del proyecto completo? (por favor proporcionar detalles):

El RASG-PA es un grupo recientemente establecido y tiene a su cargo coordinar la implementación del Plan Global de Seguridad Operacional de la Aviación (GASP). Los resultados del RASG-PA y la estrategia dirigida a trabajar en proyectos con resultados entregables claros y no a través de la conformación de otros subgrupos es un ejemplo notable que podrían seguir otras regiones en el mundo. Los proyectos RASG-PA ofrecen una excelente oportunidad para la visibilidad y expansión del IFFAS.

6. ¿El solicitante ha tomado acciones para obtener asistencia financiera distinta a IFFAS para este proyecto? En caso positivo, por favor proporcionar detalles:

El Comité Directivo Ejecutivo del RASG-PA ha explorado sin éxito otras fuentes de financiamiento. Sólo la Compañía Boeing ha contribuido con recursos financieros que han sido depositados en la Oficina Regional Sudamericana de la OACI. Se necesitarán posteriores recursos para cubrir el ámbito completo del proyecto.

B. DETALLES ESPECÍFICOS DEL PROYECTO

1. Características esenciales del Proyecto

- (a) Título y breve descripción del Proyecto (Por favor adjuntar los detalles por separado)

Título del Proyecto: Flujo Efectivo de Información de Riesgo

(La documentación detallada se incluye como **Anexos I y II**)

Breve Descripción:

El objetivo consiste en asistir a los Estados en la incorporación de cambios en sus leyes y regulaciones de Aviación Civil, y también en el desarrollo de programas para promover el flujo efectivo de información de riesgo sobre la seguridad operacional.

Iniciativa Global de la Seguridad Operacional (GSI) # 3 - *Impedimentos del GASP para reportar errores e incidentes.*

- (b) ¿Es este proyecto resultado de las deficiencias detectadas por el Programa Universal de Auditorias de la Seguridad Operacional de la OACI? En caso positivo, por favor proporcionar detalles relevantes.

Este proyecto se considera un plan de acción con respecto a las acciones recomendadas durante el Primer Taller sobre el Plan Global para la Seguridad Operacional de la Aviación donde se realizó el análisis de brecha del GSI # 3 del GASP.

- (c) ¿Es este proyecto el resultado de las deficiencias detectadas por otros medios? En caso positivo, por favor proporcionar los detalles relevantes.

Favor referirse a (b) arriba.

- (d) Lugar de ejecución del proyecto planificado

Todas las actividades de este proyecto están planificadas para ser ejecutadas en las Oficinas Regionales de Lima y México.

- (e) Fases relevantes del proyecto – enfoque de implementación

Favor referirse a la tabla Gantt que se presenta en el Adjunto XXX

- (f) Tiempos de trabajo involucrados en la implementación del proyecto

Favor referirse a la tabla Gantt que se presenta en el Adjunto XXX

2. Resultados esperados del proyecto, particularmente en relación a los objetivos de IFFAS

- (a) Con respecto al mejoramiento de la seguridad operacional de la aviación (Por favor sírvase relacionar las respuestas a las deficiencias identificadas bajo USOAP, en caso existan deficiencias identificadas):

El éxito para la implementación del concepto de manejo de la seguridad operacional se basa fuertemente en evitar una cultura de culpa. El reporte de errores e incidentes es un elemento esencial para el flujo libre de la información de riesgo de la seguridad operacional que se requiere para evaluar la seguridad operacional de un sistema de aviación en una base continua, y para corregir las deficiencias cuando están justificadas. El reporte viene normalmente de informes voluntarios de profesionales de la aviación que pueden ser auto inculpativas, o de grabaciones que pretenden ser usadas solamente para propósitos de la seguridad operacional. Para poder continuar teniendo disponible esta información sobre seguridad operacional, es esencial poder protegerla de su uso inapropiado. El uso de información sobre seguridad operacional distinto a propósitos relacionados a la misma puede inhibir la futura disponibilidad de dicha información, provocando un efecto adverso en la seguridad operacional.

-A5-

Las buenas prácticas del GASP recomiendan que la legislación del Estado incluya provisiones que protejan la privacidad, prevengan la auto incriminación y adjudiquen adecuadamente la responsabilidad por acciones cometidas. Sin estas características básicas, la revelación completa de la información relacionada con la seguridad operacional será extremadamente difícil.

Los resultados de la encuesta realizada por las Oficinas Regionales de la OACI de Lima y México demuestran que la mayoría de los Estados no tienen ningún tipo de legislación, regulaciones o programas para promover el flujo efectivo de información de riesgo de la seguridad operacional.

- (b) Con respecto a la conformidad con Normas y Prácticas Recomendadas por la OACI y con los Planes Regionales de Navegación Aérea:

El proyecto está directamente relacionado con los nuevos SARPS implementados en los Anexos 1, 6, 8, 11 y 14 que requieren que los Estados implementen un Programa Nacional de Seguridad Operacional y los proveedores de servicios implementen Sistemas de Manejos de de la Seguridad Operacional.

3. Elementos específicos a ser financiados por IFFAS

Favor referirse al Anexo XXX con respecto a las actividades e ítems a ser financiados.

4. Monitoreo del Proyecto

5. El proyecto será monitoreado por el Comité Directivo Ejecutivo del RASG-PA y las Oficinas Regional de la OACI de Lima y México.

6. Presupuesto (en dólares americanos)

1. Misiones de Expertos	\$ XXX
2. Becas	\$ XXX
3. Interpretación y traducción	\$ XXX
4. Misceláneo	\$ XXX
Total	\$ XXXX

(El Anexo XXX muestra el detalle por año de los costos)

-FIN-