



**ADMINISTRACION NACIONAL
DE AVIACION CIVIL ARGENTINA**

Plan de Implementación del Sistema de Gestión de Seguridad Operacional (SSP) del Estado Argentino

2011

ÍNDICE

ÍNDICE	5
RESUMEN EJECUTIVO	7
PLAN DE IMPLEMENTACIÓN DEL SISTEMA DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL (SSP) DEL ESTADO ARGENTINO	9
PARTE 1. INTRODUCCIÓN	9
Antecedentes	9
PARTE 2. DESCRIPCIÓN DE LAS ACTIVIDADES COMPLETADAS DURANTE LA FASE I (PLANIFICACIÓN Y DISEÑO DEL SSP) – PLAN DE IMPLEMENTACIÓN DEL SISTEMA DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL (SSP) DEL ESTADO ARGENTINO	11
Consideraciones generales	11
Establecimiento del Grupo de Trabajo	11
Descripción del sistema	12
Análisis de carencias del SSP (Gap analysis)	12
Identificación del Responsable por el SSP	13
Comunicación de la iniciación del proyecto de implantación del SSP	13
Establecimiento de un programa interno de capacitación	14
Plan de implementación	14
PARTE 3. PROPUESTA DE PLAN DE IMPLEMENTACIÓN	15
Marco legislativo nacional, reglamentaciones específicas, y actividades que deben llevar a cabo cada una de las organizaciones estatales de aviación civil relacionadas con la gestión de la seguridad operacional en el Estado	15
Responsabilidades relativas al cumplimiento de las funciones y responsabilidades relativas al logro de los objetivos con respecto a la gestión de la seguridad operacional en el Estado por parte de las organizaciones estatales de aviación civil	17
Revisión periódica del marco legislativo nacional y de las normas reglamentarias para verificar que siguen siendo válidas, vigentes y apropiadas para el Estado, y que están actualizadas con respecto a las normas internacionales	17
Declaración de política de gestión de la seguridad operacional del Estado	18
Documento marco del sistema de gestión de seguridad operacional del Estado (SSP) y documentación del Estado relativa a la gestión de la seguridad operacional	19
El Responsable por el SSP y responsabilidades de los niveles de administración por la gestión de la seguridad operacional	20
Investigación de accidentes e incidentes	21
Normas para la aplicación de sanciones	22
Normativa de gestión de la seguridad operacional para los proveedores de servicios	22

Programa de reportes de seguridad operacional del Estado.....	23
Performance de seguridad operacional de los SMS de los proveedores de servicios.....	25
Vigilancia de la seguridad operacional.....	25
Colección, análisis e intercambio de datos de seguridad operacional.....	26
Promoción de la seguridad operacional por el Estado.....	26
APÉNDICE 1	29
Grupo de Trabajo Implementación del Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional (SSP) del Estado Argentino	29
Gantt – Fase I.....	30
Nota Grupo de trabajo SSP – Argentina.....	31
APÉNDICE 2 - DESCRIPCIÓN DEL SISTEMA AERONÁUTICO ARGENTINO.....	33
Marco Legislativo	33
Autoridades competentes y normas complementarias de la aviación civil para la seguridad operacional.....	35
APÉNDICE 3 – GAP_ANALYSIS.....	43
Análisis de carencias para la implementación del Sistema de Gestión de Seguridad Operacional del Estado (SSP).....	43
APÉNDICE 4 – IDENTIFICACIÓN DEL RESPONSABLE POR EL SSP	89
Consideraciones Generales.....	89
El contexto nacional.....	89
Propuesta	91
Organigrama	92
APÉNDICE 5 - PROGRAMA DE COMUNICACIÓN SOBRE EL SISTEMA DE GESTIÓN DE SEGURIDAD OPERACIONAL (SSP) DEL ESTADO ARGENTINO	93
Objetivo del programa	93
Medios de comunicación.....	93
Cronograma de comunicaciones	94
APÉNDICE 6 - PROGRAMA DE CAPACITACIÓN DEL SISTEMA DE GESTIÓN DE SEGURIDAD OPERACIONAL (SSP) DEL ESTADO ARGENTINO	95
Introducción	95
Alcance, objetivos, contenido y carga horaria de los cursos GSO.....	95
Prioridades de ejecución.....	98
Plan de implementación.....	99
APÉNDICE 7 – PLAN DE IMPLEMENTACIÓN.....	103
APÉNDICE 8 - PROTECCIÓN DE LA INFORMACIÓN	109

RESUMEN EJECUTIVO

1. Este documento presenta una propuesta para el Plan de Implementación del Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional (SSP) del Estado Argentino, cuyos contenidos son compatibles con las normas y métodos recomendados de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) sobre el tema.
2. La propuesta está basada en la estrategia de implementación del SSP sugerida por OACI, según consta en el *Manual de gestión de la seguridad operacional* (Doc 9859), y en el *Curso de implementación del programa de seguridad operacional del Estado (SSP)* de la OACI.
3. La estrategia sugerida por OACI propone tres fases secuenciales consecutivas, según el detalle siguiente:
 - a) Fase I: planificación y diseño del SSP
 - b) Fase II: SSP inicial – Gestión de riesgos de seguridad operacional
 - c) Fase III: SSP maduro – Garantía de la seguridad operacional
4. La propuesta en este documento está limitada a las siete actividades críticas comprendidas en la Fase I, que culminaron con la formulación del Plan de Implementación del Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional (SSP) del Estado Argentino, y al Plan de Implementación propiamente dicho. Tales actividades abarcan:
 1. - Establecimiento del Grupo de Trabajo
 2. - Descripción del sistema
 3. - Análisis de carencias (*Gap analysis*)
 4. - Identificación del Responsable por el SSP
 5. - Comunicación del proyecto
 6. - Programa de capacitación interno
 7. - Formulación del Plan de Implementación
5. La propuesta en este documento incluye un cronograma de actividades que, de concretarse, permitirá completar el desarrollo del Sistema de Gestión de Seguridad Operacional (SSP) del Estado Argentino siguiendo en forma rigurosa los requisitos de OACI y, por lo tanto, de auditorías internacionales.
6. El Plan de Implementación del SSP del Estado Argentino está contenido en el cuerpo del documento, mientras que el material de apoyo desarrollado está contenido en los apéndices al documento

PLAN DE IMPLEMENTACIÓN DEL SISTEMA DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL (SSP) DEL ESTADO ARGENTINO

INTRODUCCIÓN

ANTECEDENTES

7. Este documento presenta una propuesta para el Plan de Implementación del Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional (SSP) del Estado Argentino. La propuesta está basada en la estrategia de implementación del SSP sugerida por OACI, según consta en el *Manual de gestión de la seguridad operacional* (Doc 9859) y en el *Curso de implementación del programa de seguridad operacional del Estado (SSP)* de la OACI.
8. La estrategia sugerida por OACI propone tres fases secuenciales consecutivas, según el detalle siguiente:
 - a) Fase I: planificación y diseño del SSP.
 - b) Fase II: SSP inicial – Gestión de riesgos de seguridad operacional.
 - c) Fase III: SSP maduro – Garantía de la seguridad operacional.
9. La propuesta en este documento está limitada a las siete actividades críticas comprendidas en la Fase I, que culminaron con la formulación del Plan de Implementación del Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional (SSP) del Estado Argentino, y al Plan de Implementación propiamente dicho. Tales actividades abarcan:
 1. - Establecimiento del Grupo de Trabajo
 2. - Descripción del sistema
 3. - Análisis de carencias (*Gap analysis*)
 4. - Identificación del Responsable por el SSP
 5. - Comunicación del proyecto
 6. - Programa de capacitación interno
 7. - Formulación del Plan de Implementación
10. La propuesta en este documento incluye un cronograma de actividades con vistas a completar el desarrollo de la Fase I del Plan de Implementación del SSP en marzo de 2011. De lograrse, tal circunstancia permitirá a la Argentina encuadrarse dentro de los requerimientos de OACI y, por lo tanto, de los imperativos de eventuales auditorías internacionales

DESCRIPCIÓN DE LAS ACTIVIDADES COMPLETADAS DURANTE LA FASE I (*PLANIFICACIÓN Y DISEÑO DEL SSP*) – PLAN DE IMPLEMENTACIÓN DEL SISTEMA DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL (SSP) DEL ESTADO ARGENTINO

CONSIDERACIONES GENERALES

11. El Plan de Implementación del SSP describe la forma en que el Estado Argentino pondrá en práctica, en forma secuencial y basada en actividades específicas, los procesos, procedimientos y medios que le permitirán cumplir sus responsabilidades relacionadas con la gestión de la seguridad operacional en la aviación civil en todo el ámbito de su territorio nacional y en la medida del alcance de sus compromisos internacionales.
12. La magnitud del SSP, y del Plan de Implementación del mismo, es proporcional a la complejidad del sistema de aviación del Estado Argentino. La definición y ejecución del Plan de Implementación requiere la coordinación entre todas las autoridades con competencias relacionadas con el funcionamiento del sistema de aviación civil del Estado.
13. El Plan de Implementación del SSP presenta al Estado Argentino una estrategia realista para la puesta en marcha de su Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional, basada en la disponibilidad de recursos, de manera tal de manejar adecuadamente la carga de trabajo asociada con la implantación del SSP.

Nota. *En el contexto de este documento, el término "proveedor de servicios" se refiere a toda organización que proporciona servicios de aviación dentro del ámbito de jurisdicción del Estado Argentino. El término incluye a las organizaciones de instrucción reconocidas que están expuestas a riesgos de seguridad operacional mientras prestan servicios, los explotadores de aeronaves, las organizaciones de mantenimiento reconocidas, las organizaciones responsables del diseño de tipo o los fabricantes de aeronaves, los proveedores de servicios de tránsito aéreo y los aeródromos certificados, según corresponda.*

ESTABLECIMIENTO DEL GRUPO DE TRABAJO

14. El *Grupo de Trabajo para la implementación del SSP del Estado Argentino* se conformó con membresía multidisciplinaria. La Administración Nacional de Aviación Civil (ANAC) cursó invitaciones de participación a otras autoridades con competencias relacionadas con

el funcionamiento del sistema de aviación civil del Estado Argentino, que incluyeron a:

- a) la Junta de Investigación de Accidentes de Aviación Civil (JIAAC);
 - b) el Organismo Regulador del Sistema Nacional de Aeropuertos (ORSNA);
 - c) el Servicio Meteorológico Nacional (SMN);
 - d) la Policía de Seguridad Aeroportuaria (PSA); y
 - e) el Instituto Nacional de Medicina Aeronáutica y Espacial (INMAE).
15. El Grupo de Trabajo desarrolló sus tareas respetando un cronograma definido de manera de satisfacer las tareas asignadas en tiempo y en forma. La membrecía del Grupo, el instrumento que le otorgó legitimidad y mandato, y el cronograma de trabajo observado para la concreción de la Fase I están incluidos en el apéndice 1 de este documento.

DESCRIPCIÓN DEL SISTEMA

16. La primera actividad del Grupo de Trabajo, de acuerdo con los lineamientos establecidos por OACI, fue completar la *descripción del sistema*. El *Manual de gestión de la seguridad operacional* (Doc 9859) de la OACI establece que el primer y esencial requisito para la elaboración de un sistema de gestión de seguridad operacional es la descripción del sistema (es decir, del contexto legal e institucional) al cual se aplicará el Sistema de Gestión de Seguridad Operacional. La descripción del sistema permitió al Grupo de Trabajo identificar potenciales vulnerabilidades en los marcos legal e institucional que pueden afectar la gestión de la seguridad operacional en el Estado Argentino. La descripción del sistema se encuentra en el apéndice 2 de este documento.

ANÁLISIS DE CARENCIAS DEL SSP (GAP ANALYSIS)

17. Concretada la descripción del sistema, la actividad inmediata siguiente del Grupo de Trabajo fue la concreción del *análisis de carencias del SSP*. La puesta en práctica del SSP requiere que el Estado Argentino conduzca un análisis de su sistema de aviación civil para determinar cuáles son los componentes y elementos constitutivos del SSP establecidos por la OACI que están actualmente funcionando en el sistema de aviación civil argentino, y qué componentes y elementos se deben agregar o modificar para alcanzar la puesta en práctica del SSP de forma tal de dar cumplimiento a los requisitos establecidos por la OACI. Este análisis se conoce como análisis de las carencias (*gap analysis*) e implica la comparación entre los requisitos del SSP establecidos por la OACI y los recursos existentes en el Estado.

18. El marco de referencia para efectuar la comparación entre los requisitos del SSP y los recursos existentes en el Estado Argentino es la estructura SSP de la OACI. Los contenidos del análisis mismo, según lo propone OACI, se encuentran en el *Manual de gestión de la seguridad operacional* (Doc 9859). Cada elemento de la estructura SSP de la OACI debe evaluarse para determinar si el Estado debe crear o modificar leyes, políticas, reglamentos o procedimientos para satisfacer los requerimientos del elemento en cuestión; para determinar si es necesario desarrollar mecanismos específicos requeridos por el SSP; o si los mecanismos ya existentes en el Estado satisfacen plenamente los requerimientos del elemento en cuestión. Una vez que el análisis de carencias se ha completado y documentado, los mecanismos identificados como faltantes o deficientes formarán, junto con los que ya existen o son eficaces, la base del Plan de Implementación del SSP. El análisis de carencias del SSP del Estado Argentino se encuentra en el apéndice 3 de este documento.

IDENTIFICACIÓN DEL RESPONSABLE POR EL SSP

19. Dado que el SSP es un sistema de gestión del Estado, y como tal comprende a todas las organizaciones del mismo con responsabilidades en aviación civil, es recomendación de la OACI que se identifique un *Responsable por el SSP*. Tal persona es un funcionario del Estado que tiene la responsabilidad administrativa final por la implementación y mantenimiento del SSP en nombre del Estado, incluyendo la coordinación de las actividades para tal efecto entre los distintos organismos relacionados con la aviación civil del Estado e involucrados en el funcionamiento del SSP.
20. La identificación del Responsable por el SSP del Estado Argentino propuesta por el Grupo de Trabajo, y la justificación correspondiente, se encuentran en el apéndice 4 de este documento

COMUNICACIÓN DE LA INICIACIÓN DEL PROYECTO DE IMPLANTACIÓN DEL SSP

21. El Grupo de Trabajo evaluó los medios necesarios para comunicar el inicio y periódico progreso de las actividades de implementación del SSP del Estado Argentino. En una primera etapa, esta comunicación estará destinada a todo el personal pertinente de los distintos organismos relacionados con la aviación civil del Estado e involucrados en el funcionamiento del SSP del Estado Argentino listadas en el párrafo 2.2.1. La comunicación se extenderá a la industria nacional en un futuro. La propuesta del *programa de comunicación* se encuentra en el apéndice 5 de este documento.

ESTABLECIMIENTO DE UN PROGRAMA INTERNO DE CAPACITACIÓN

22. El Grupo de Trabajo estableció los niveles de un *programa interno de capacitación* sobre gestión de la seguridad operacional (SSP y SMS según sea apropiado, dado que el Estado Argentino es a la vez ente regulador y de vigilancia y proveedor de servicios de aviación civil) para todo el personal pertinente de las los distintos organismos relacionados con la aviación civil del Estado e involucrados en el funcionamiento del SSP del Estado Argentino listadas en el párrafo 2.2.1
23. El alcance de la capacitación interna sobre gestión de la seguridad operacional será proporcional al nivel de participación individual de los funcionarios en el SSP, de acuerdo con las funciones y responsabilidades que quepan. Los niveles de capacitación en gestión de la seguridad operacional propuestos se encuentran en el apéndice 6 de este documento.

PLAN DE IMPLEMENTACIÓN

24. Como culminación del desarrollo de la Fase I, una vez completadas las actividades listadas en los párrafo 2.3 a 2.7 anteriores, el Grupo de Trabajo formuló el *Plan de Implementación del Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional (SSP) del Estado Argentino*, que especifica las actividades a llevarse a cabo dentro de las Fases II y III en base al análisis de carencias (ver párrafo 2.4). El cronograma del Plan de Implementación del Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional (SSP) del Estado Argentino se encuentra en el apéndice 7 de este documento. La propuesta del Plan propiamente dicho se detalla a continuación.
-

PROPUESTA DE PLAN DE IMPLEMENTACIÓN

MARCO LEGISLATIVO NACIONAL, REGLAMENTACIONES ESPECÍFICAS, Y ACTIVIDADES QUE DEBEN LLEVAR A CABO CADA UNA DE LAS ORGANIZACIONES ESTATALES DE AVIACIÓN CIVIL RELACIONADAS CON LA GESTIÓN DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL EN EL ESTADO

25. Las competencias de las distintas organizaciones de aviación civil del Estado Argentino responsables por la gestión de la seguridad operacional han sido promulgadas por intermedio de leyes y decretos, cuyo desarrollo tuvo lugar en forma asincrónica y con dispersión cronológica. Esto plantea la posibilidad de:
- a) concurrencia de competencias entre las organizaciones relacionadas con la aviación civil del Estado e involucrados en el funcionamiento del SSP del Estado Argentino;
 - b) competencias no suficientemente explicitadas entre las organizaciones relacionadas con la aviación civil del Estado e involucrados en el funcionamiento del SSP del Estado Argentino;
 - c) concurrencia de competencias en relación a las normas y métodos recomendados (SARPs) contenidos en los Anexos al Convenio sobre Aviación Civil;
 - d) ausencia de instrumentos formales que vinculen operacionalmente a las organizaciones relacionadas con la aviación civil del Estado e involucrados en el funcionamiento del SSP del Estado Argentino; y
 - e) desactualización de las competencias asignadas a las organizaciones relacionadas con la aviación civil del Estado e involucrados en el funcionamiento del SSP del Estado Argentino en la normativa vigente.
26. El Código Aeronáutico y sus leyes, decretos, reglamentos, resoluciones, disposiciones, órdenes y directivas complementarias establecen el marco legislativo nacional y el ordenamiento legal para la gestión de la seguridad operacional en el Estado Argentino, en el más amplio sentido de tal gestión, dentro del contexto de la actividad aeronáutica nacional. La dispersión normativa de los instrumentos de aplicación, la extensión cronológica de su desarrollo, y la naturaleza necesariamente generalista del Código dificultan la incorporación de principios que se consideran esenciales para el ordenamiento de la gestión de la seguridad operacional por el Estado, entendida ésta en el más estricto sentido asignado por la problemática de aviación civil internacional contemporánea. Estos principios incluyen:

- a) gestión proactiva de procesos y actividades relacionados a la gestión de la seguridad operacional;
 - b) unificación normativa;
 - c) separación de funciones de vigilancia y control, y de provisión de servicios por el Estado;
 - d) vigilancia continua de la seguridad operacional;
 - e) recolección, análisis y difusión de información sobre seguridad operacional;
 - f) investigación independiente y con orientación sistémica de accidentes e incidentes; y
 - g) desarrollo de recursos humanos y capacitación.
27. La ejecución coordinada de las actividades subsidiarias y complementarias necesarias para la puesta en práctica de los principios enumerados en el párrafo 3.2 podría mejorarse de manera considerable mediante un instrumento legal centralizador de los distintos aspectos de la gestión de la seguridad operacional. Numerosos Estados han accionado sobre este particular, complementando el instrumento legal básico existente con la sanción de una *ley de seguridad operacional*. En términos globales, el alcance típico de una ley de seguridad operacional abarca los principios fundamentales de la gestión de seguridad operacional del Estado que a nivel de ley básica prescriben o recomiendan los Anexos al Convenio de Chicago. Dicha ley unifica tales principios y sus actividades subsidiarias y complementarias, con referencia específica a los principios del sistema de gestión de la seguridad operacional del Estado (SSP), según la enumeración propuesta en el párrafo 26

Propuesta No. 3.1. – *Establecimiento de un grupo de trabajo integrado por expertos legales y técnicos de las distintas organizaciones relacionadas con la aviación civil del Estado e involucrados en el funcionamiento del SSP del Estado Argentino, para analizar las posibilidades enumeradas en el apartado 25, incisos a), b), c) d), y e), y proponer las medidas de transición que correspondan como resultado de tal análisis, según el cronograma propuesto en el apéndice 7.*

Propuesta No. 3.2. – *Elaboración por el grupo de expertos legales y técnicos de un anteproyecto de ley nacional de seguridad operacional del Estado, según el cronograma propuesto en el apéndice 7.*

RESPONSABILIDADES RELATIVAS AL CUMPLIMIENTO DE LAS FUNCIONES Y RESPONSABILIDADES RELATIVAS AL LOGRO DE LOS OBJETIVOS CON RESPECTO A LA GESTIÓN DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL EN EL ESTADO POR PARTE DE LAS ORGANIZACIONES ESTATALES DE AVIACIÓN CIVIL

28. El Estado Argentino establece requisitos y responsabilidades relativas al cumplimiento de funciones relativas a la gestión de la seguridad operacional por parte de las organizaciones relacionadas con la aviación civil del Estado e involucrados en el funcionamiento del SSP del Estado Argentino, pero no establece responsabilidades relativas al logro de los objetivos por tales organizaciones. Es fundamento básico de la gestión de la seguridad operacional que el cumplimiento de las funciones es solamente una medida de la eficacia de la función de administración superior en lo concerniente a tal gestión, siendo la conjunción del cumplimiento de las responsabilidades relativas al cumplimiento de funciones y el logro de objetivos pre-especificados la verdadera medida de la eficacia de gestión.

***Propuesta No. 4.1.** – Definición de los niveles de administración superior para los cuales debería establecerse responsabilidades relativas al logro de objetivos con respecto a la gestión de la seguridad operacional, y definición genérica de tales objetivos, según el cronograma propuesto en el apéndice 7.*

REVISIÓN PERIÓDICA DEL MARCO LEGISLATIVO NACIONAL Y DE LAS NORMAS REGLAMENTARIAS PARA VERIFICAR QUE SIGUEN SIENDO VÁLIDAS, VIGENTES Y APROPIADAS PARA EL ESTADO, Y QUE ESTÁN ACTUALIZADAS CON RESPECTO A LAS NORMAS INTERNACIONALES

29. La revisión del Código Aeronáutico y de otras leyes especialmente aplicables constituyen una respuesta a circunstancias puntuales y específicas, mientras que las normas reglamentarias (los decretos y las reglamentaciones específicas) se revisan con cierta periodicidad, pero en forma reactiva. La revisión de las normas reglamentarias no observa un patrón o método cronológico que indique pro-actividad normativa, sino que es consecuencia de compromisos internacionales (ciclos de revisión de las normas internacionales conforme a los lineamientos y/o enmiendas propuestas por OACI) o regionales, o respuesta *ex post facto* a eventos de significación que afectan la seguridad operacional.
30. Desde una perspectiva realista, no se considera factible en la práctica establecer criterios para la revisión periódica y pre-establecida del Código Aeronáutico y sus leyes subsidiarias, ni se advierte necesidad y/o conveniencia de tales criterios de revisión.
31. Con la puesta en marcha de la aproximación basada en el monitoreo continuo (*continuous monitoring approach, CMA*) del programa

universal de auditorías de la seguridad operacional (*universal safety oversight audit programme, USOAP*) de la OACI, el Estado Argentino se verá en la obligación de observar en forma continua el estatus de actualización de sus normas reglamentarias con respecto a las normas y métodos recomendados (*Standards and Recommended Practices, SARPs*) de OACI, a los efectos de cumplir con sus obligaciones internacionales.

Propuesta No. 5.1. – *Definición de criterios para la revisión periódica de normas reglamentarias según un patrón o método cronológico que favorezca la proactividad normativa, a fines de asegurar su validez y vigencia como sustento de la gestión de la seguridad operacional por las organizaciones de aviación civil del Estado, según el cronograma propuesto en el apéndice 7.*

Propuesta No. 5.2. – *Revisión y, de ser necesario, establecimiento de los procedimientos internos de la dependencia responsable de que el Estado Argentino esté permanente informado de los ciclos de revisión de las normas internacionales conforme a los lineamientos y/o enmiendas propuestas por OACI, así como de las responsabilidades de su personal, para incorporar los criterios establecidos en la Propuesta No. 5.1, según el cronograma propuesto en el apéndice 7.*

DECLARACIÓN DE POLÍTICA DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL DEL ESTADO

32. El Estado Argentino no ha publicado una declaración de política sucinta, explícita, específica y auto-suficiente en cuanto a la gestión de la seguridad operacional. Tal declaración de política es testimonio del compromiso del Estado de adoptar acciones específicas que garanticen la gestión de la seguridad operacional en todo su territorio nacional. Tales acciones incluyen, por ejemplo, la asignación de los recursos necesarios que permita a sus organizaciones relacionadas con la aviación civil del Estado e involucradas en el funcionamiento del SSP del Estado Argentino asumir sus responsabilidades relativas a la gestión de la seguridad operacional, el establecimiento de un sistema de reportaje de seguridad operacional del Estado, y la revisión periódica de la declaración de política para verificar su relevancia para las actividades de aviación civil del Estado.

Propuesta No. 6.1. – *Definir, según el cronograma propuesto en el apéndice 7, una declaración de política sucinta, explícita, específica y auto-suficiente que refleje el compromiso del Estado en cuanto a acciones concretas para la gestión de la seguridad operacional, que (a) será firmada por una alta autoridad del Estado; (b) se revisará periódicamente; (c) será comunicada a todos los empleados de las organizaciones de aviación civil del Estado; y (d) será comunicada a todos los usuarios del sistema de aviación civil.*

DOCUMENTO MARCO DEL SISTEMA DE GESTIÓN DE SEGURIDAD OPERACIONAL DEL ESTADO (SSP) Y DOCUMENTACIÓN DEL ESTADO RELATIVA A LA GESTIÓN DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL

33. El documento marco del Estado Argentino que describe su sistema de gestión de la seguridad operacional (SSP) es la Disposición (CRA) No. 28/2009 (Programa Nacional de Seguridad Operacional para la Aviación Civil 2008-2011). La Disposición (CRA) No. 28/2009 no refleja el entorno SSP en la forma propuesta por OACI, por cuanto no abarca ciertos aspectos cuya importancia es destacada por la normativa OACI para su explícita consideración en el documento marco del SSP del Estado. Cuatro de los aspectos más importantes (pero no los únicos) ausentes en la Disposición (CRA) No. 28/2009 son (a) la descripción de la relación entre componentes y elementos del SSP; (b) una clara declaración en cuanto a las responsabilidades relativas al logro de objetivos, por parte de las organizaciones relacionadas con la aviación civil del Estado e involucrados en el funcionamiento del SSP del Estado Argentino, con relación al establecimiento y mantenimiento del SSP; (c) las directivas y actividades para planificar, organizar, desarrollar, controlar y mejorar el SSP; y (d) una declaración clara sobre la disponibilidad de los recursos necesarios para la puesta en marcha y el mantenimiento del SSP. En términos generales, el análisis de la Disposición (CRA) No. 28/2009 sugiere más la descripción de un programa de prevención de accidentes que la del sistema de gestión de seguridad operacional del Estado.
34. Más allá del documento marco, y en el más amplio sentido de la documentación del Estado concerniente a la gestión de la seguridad operacional, el Estado Argentino no está dotado de un sistema de archivo centralizado que asegure la generación y la retención de todos los registros necesarios para documentar y para apoyar las actividades de SSP. Existen archivos parciales y disgregados, por ejemplo, en el CIPE, en Aeronavegabilidad, y en Operación de Aeronaves (Programa Anual de Inspecciones). En los archivos existentes, los requisitos de control necesarios para asegurar la identificación, la legibilidad, el almacenaje, la protección, el archivo, la recuperación, el tiempo de retención, y la disposición apropiada de los registros sólo existen parcialmente, por ejemplo, en los aspectos relativos a la identificación, legibilidad, almacenaje y archivo de los registros. En tales casos, por otra parte, se advierten deficiencias en los aspectos relativos a la protección instrumentación, recuperación, tiempo de retención y disposición apropiada. En síntesis, el Estado no cuenta con un sistema integral de gestión de registros y/o archivos

para la gestión de la seguridad operacional (una “biblioteca” centralizada de gestión de la seguridad operacional), ni con un sistema de gestión integrada de datos.

Propuesta No. 7.1. – Actualizar la Disposición (CRA) No. 28/2009, según el cronograma propuesto en el apéndice 7.

Propuesta No. 7.2. – Implementar una plataforma informática con una estructura definida que permita el establecimiento de un sistema de gestión integrada de datos, incluyendo la integración al grado necesario de los programas de archivos dispersos existentes, según el cronograma propuesto en el apéndice 7. Cabe señalar que la reingeniería del sistema integral que se está realizando actualmente contempla la integración de todos los archivos dispersos existentes en una única estructura definida.

EL RESPONSABLE POR EL SSP Y RESPONSABILIDADES DE LOS NIVELES DE ADMINISTRACIÓN POR LA GESTIÓN DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL

35. El Estado Argentino ha identificado y establecido las funciones y responsabilidades de los funcionarios a cargo de las distintas autoridades involucradas en la aviación civil del Estado, pero no ha identificado a una persona que tenga responsabilidad directa en la implementación y mantenimiento del SSP. La identificación del Responsable por el SSP es fundamental para evitar dispersión y/o concurrencia de competencias y redundancia de actividades en relación a la gestión de la seguridad operacional por el Estado.
36. Asimismo, el Estado tampoco ha identificado las responsabilidades con respecto a las funciones y con respecto al logro de los objetivos de la gestión de la seguridad operacional en los distintos niveles de administración, bajo un entorno SSP. La definición de las responsabilidades con respecto a las funciones y con respecto al logro de los objetivos de la gestión de la seguridad operacional en los niveles de administración es fundamental para apoyar a la Persona Responsable por el SSP evitando dispersión y/o concurrencia de competencias y redundancia de actividades.

Propuesta No. 8.1. – Elaboración de un anteproyecto de decreto para designar al Responsable por el SSP, de acuerdo con el apéndice 4 del Plan de Implementación, y según el cronograma propuesto en el apéndice 7.

Propuesta No. 8.2. – Incluir, en la actualización de la Disposición (CRA) No. 28/2009, la definición de las responsabilidades respecto a las funciones y al logro de los objetivos de la gestión de la seguridad operacional en los niveles de administración, según la Propuesta No. 4.1 y el cronograma propuesto en el apéndice 7.

INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES

37. El Estado Argentino ha establecido un proceso de investigación de accidentes e incidentes, y ha identificado a la dependencia a cargo del mismo, la Junta de Investigación de Accidentes de Aviación Civil (JIAAC). Si bien el marco legal existente propicia la independencia de la JIAAC con respecto a otras organizaciones de aviación civil del Estado, no es explícito en cuanto a la independencia del proceso de investigación de accidentes propiamente dicho. Asimismo, se dan dos situaciones puntuales en cuanto a funciones e independencia: se otorga a una organización del Estado (la Dirección Nacional de Transporte Aéreo) que no es la oficialmente designada como la responsable de tal proceso, facultades de elaborar y presentar informes sobre incidentes, accidentes o deficiencias en los servicios de navegación aérea, determinando previsiones y acciones correctivas. Asimismo, la organización del Estado oficialmente designada como la responsable de la investigación de accidentes e incidentes no investiga actualmente incidentes que se producen durante la provisión de servicios de tránsito aéreo. Tales incidentes son investigados por la Dirección Nacional de Servicios de Navegación Aérea.
38. El desglose de competencias en cuanto a las facultades otorgadas a la Dirección Nacional de Transporte Aéreo y la investigación de incidentes por la Dirección Nacional de Servicios de Navegación Aérea plantea un potencial conflicto en lo que se refiere a la independencia de la JIAAC de otras organizaciones estatales con responsabilidades en aviación.
39. Existe una asimetría de significación entre las normas reglamentarias específicas para la investigación de accidentes de aeronaves civiles y el Anexo 13 (*Investigación de Accidentes e Incidentes*) de OACI, por cuanto se le asigna a la JIAAC potestades sancionadoras. Esto constituye una situación sumamente conflictiva no solamente con respecto a las normas internacionales, sino con la razón de ser de la investigación de accidentes, cuya única finalidad es la prevención de los mismos y no la asignación de culpa o responsabilidad.

Propuesta No. 9.1. – *Encuadrar la solución de las carencias identificadas en los apartados 37 a 39 dentro del contexto del desarrollo de la ley de seguridad operacional bajo la Propuesta 3.2, según el cronograma incluido en el apéndice 7. La solución propuesta debe garantizar sin la menor ambigüedad la independencia del proceso de investigación de accidentes e incidentes, a salvo de interferencias o presiones de cualquier naturaleza.*

NORMAS PARA LA APLICACIÓN DE SANCIONES

40. El Estado Argentino ha promulgado normas para la aplicación de sanciones, pero la relación entre la aplicación de sanciones y los sistemas de gestión de la seguridad operacional de los proveedores de servicios (SMS) no está contemplada dentro del ordenamiento legislativo existente. Tal relación, que permita un grado de flexibilidad en cuanto a la resolución de ciertos asuntos de gestión de la seguridad operacional internamente por el proveedor de servicios, bajo condiciones y circunstancias claramente pre-especificadas, sin recurrir a la potestad sancionadora del Estado, es fundamental para generar un entorno favorable para la implementación y mantenimiento de SMS.

Propuesta No. 10.1. – *Encuadrar la solución de las carencias identificadas en el apartado 40 dentro del contexto del desarrollo de la ley de seguridad operacional bajo la Propuesta 3.2, según el cronograma propuesto en el apéndice 7.*

NORMATIVA DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL PARA LOS PROVEEDORES DE SERVICIOS

41. El Estado Argentino ha establecido normativa específica para la gestión de la seguridad operacional bajo SMS para ciertos proveedores de servicios. Estos incluyen operadores aéreos de transporte regular, operadores aéreos de transporte no regular, y talleres de mantenimiento aprobados. Asimismo, se ha publicado material de orientación para los talleres de mantenimiento aprobados. También existe material de orientación SMS para la provisión de servicios de tránsito aéreo.
42. Por otro lado, el Estado no ha establecido normativa específica para la gestión de la seguridad operacional bajo SMS para la provisión de servicios de tránsito aéreo, operación de aeródromos certificados, escuelas de vuelo aprobadas y trabajo aéreo. Tampoco se ha publicado material de orientación en apoyo para la instrumentación de SMS para la industria en las actividades mencionadas.
43. El Estado no construye el desarrollo normativo (normas reglamentarias) sobre la base de un modelo proactivo, sustentado en la identificación de peligros y en el análisis de los riesgos de seguridad operacional por parte del Estado, sino en el modelo de desarrollo normativo reactivo tradicional, es decir, conforme a los lineamientos y/o enmiendas originadas por OACI. No hay criterios de revisión periódica de las normas reglamentarias para asegurar que reglamentos y políticas siguen siendo pertinentes y apropiados para los proveedores de servicios. La revisión periódica basada en los

ciclos de revisión de las normas internacionales no genera pertinencia ni oportunidad.

44. No se ha establecido todavía un proceso estructurado dentro del Estado para evaluar cómo los proveedores de servicios manejarán los peligros identificados por sus SMS, sus consecuencias y los riesgos de seguridad operacional asociados. Esto se debe en parte a la ausencia de capacitación y materiales de guía para los inspectores del Estado. Se han dictado cursos SMS para inspectores de línea aérea y mantenimiento, y también para personal involucrado en la provisión de servicios de tránsito aéreo, pero no existe material de orientación específico para que los inspectores puedan llevar a cabo las inspecciones de los SMS de los proveedores de servicio. La capacitación de inspectores en los aspectos de identificación de peligros y evaluación de riesgos de seguridad operacional debe ser complementada por el desarrollo de material guía para orientar las inspecciones.

Propuesta No. 11.1. – *Desarrollar y poner en marcha mecanismos del Estado para la identificación de peligros y criterios de análisis de riesgos de seguridad operacional, que permitan al Estado la definición de un desarrollo normativo basado en un modelo proactivo, sobre la identificación de peligros y el análisis de los riesgos de seguridad operacional por parte del Estado, según la Propuesta 5.1 y el cronograma propuesto en el apéndice 7. Cabe señalar que la puesta en marcha de un desarrollo normativo basado en un modelo proactivo, sobre la identificación de peligros y el análisis de los riesgos de seguridad operacional por parte del Estado, está condicionado al desarrollo de la plataforma informática (ver Propuesta 7.2) y la reingeniería del sistema integral (ex-SICRA) (ver Propuesta 14.2)*

Propuesta No. 11.2. – *Desarrollar material de orientación para la instrumentación de SMS para la industria, según el cronograma propuesto en el apéndice 7.*

Propuesta No. 11.3. – *Desarrollar normativa SMS específica para las actividades de provisión de servicios de tránsito aéreo, operación de aeródromos certificados, escuelas de vuelo aprobadas y trabajo aéreo, según el cronograma propuesto en el apéndice 7.*

Propuesta No. 11.4. – *Desarrollar una guía de inspección SMS para las inspecciones de los SMS de los proveedores de servicio, según el cronograma propuesto en el apéndice 7.*

PROGRAMA DE REPORTES DE SEGURIDAD OPERACIONAL DEL ESTADO

45. El Estado Argentino no ha establecido una política que promueva que las deficiencias de seguridad operacional, los peligros y los eventos de seguridad operacional se notifiquen adecuadamente. Existe un número de programas de reportes, ejemplos de los cuales son la

Notificación de Incidentes de Tránsito Aéreo (NITA) (disponible en el programa de garantía de calidad de los servicios de tránsito aéreo), el Informe del Personal Aeronáutico (INPA), los informes sobre el Transporte sin Riesgo de Mercancías Peligrosas, los informes de Choques con Aves y Fauna (IBIS), y el Formulario de Novedades y Sugerencias (FONOS). El hecho que no exista una política formal que establezca alicientes, pautas y mecanismos de aplicación universal para reportes de seguridad operacional, hace que el conglomerado de programas de reportes existentes funcione en forma aislada y dispersa, sin puntos de contacto entre sí que permitan la conjunción de datos. De no menor importancia en la implementación de un programa efectivo de reportes sobre seguridad operacional es el hecho que el Estado no ha revisado sus leyes y normas reglamentarias, según lo recomienda la OACI, para establecer las condiciones y circunstancias bajo las cuales se aplica la protección a las fuentes de información sobre seguridad operacional respecto de su uso indebido (definido por la OACI como el uso de la información para usos diferentes para los cuales fue reportada).

46. Así como no existe una política formal que establezca alicientes, pautas y mecanismos de aplicación universal para reportes de seguridad operacional, tampoco el Estado ha establecido una política que promueva y asegure la adecuada divulgación a los usuarios del sistema de deficiencias de seguridad operacional, peligros y eventos de seguridad operacional identificados a través del programa de reportes de seguridad operacional. Existen iniciativas aisladas (por ejemplo, hay un mecanismo de avisos de eventos en el área de aeronavegabilidad), pero no hay ni política ni mecanismos de divulgación a nivel de Estado.

Propuesta No. 12.1. – *Desarrollar una propuesta para el establecimiento de un programa efectivo de reportes de seguridad operacional del Estado, según el cronograma propuesto en el apéndice 7.*

Propuesta No. 12.2. – *Desarrollar una propuesta para el establecimiento de un sistema de divulgación de seguridad operacional, los peligros o los eventos de seguridad operacional según el cronograma propuesto en el apéndice 7.*

Propuesta No. 12.3. – *Proyectar un mecanismo legal – dentro de la Propuesta 3.2 – que permita regular y promover los reportes de seguridad operacional. Tal mecanismo deberá incluir las condiciones y circunstancias bajo las cuales se aplicará la protección a las fuentes de información sobre seguridad operacional respecto de su uso indebido (definido por la OACI como el uso de la información para usos diferentes para los cuales fue reportada), así como la política de divulgación de seguridad operacional, los peligros y los eventos de seguridad*

operacional, según el cronograma propuesto en el apéndice 7. Cabe señalar que la implementación de tanto el programa de reportes de seguridad operacional como del programa de divulgación de deficiencias de seguridad operacional, peligros y eventos de seguridad operacional identificados a través del sistema de reportajes del Estado está condicionado al desarrollo de la plataforma informática (ver Propuesta 7.2) y la reingeniería del sistema integral (ex –SICRA) (ver Propuesta 14.2)

PERFORMANCE DE SEGURIDAD OPERACIONAL DE LOS SMS DE LOS PROVEEDORES DE SERVICIOS

47. El Estado Argentino no ha establecido todavía un entorno SMS que cumpla en forma total con las normas y métodos recomendados de OACI. Ejemplo puntual de esta carencia es el hecho que el Estado no ha convenido individualmente con los proveedores de servicios la performance de seguridad operacional de los respectivos SMS. De esta situación se derivan una serie de carencias secundarias respecto de la normativa OACI: no se acuerda la performance de seguridad operacional teniendo en cuenta los recursos individuales del proveedor de servicios para mitigar los riesgos de la seguridad operacional; no se expresa la performance de seguridad operacional acordada por múltiples indicadores y metas de performance de seguridad operacional, así como por múltiples planes de acción; la performance de seguridad operacional acordada no se revisa periódicamente para asegurar que siguen siendo relevantes y apropiados para el proveedor de servicios; etc.

Propuesta No. 13.1. – Integrar un grupo de trabajo para desarrollar material de orientación para la definición de la performance de seguridad operacional de SMS, según el cronograma propuesto en el apéndice 7. Cabe señalar que la implementación de acuerdos sobre la performance de seguridad operacional individual del SMS de cada proveedor de servicios está condicionado al desarrollo de la plataforma informática (ver Propuesta 7.2) y a la reingeniería del sistema integral (ex –SICRA) (ver Propuesta 14.2)

VIGILANCIA DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL

48. Si bien el Estado Argentino ha establecido los mecanismos para asegurar la vigilancia de la seguridad operacional, la puesta en práctica de los mismos se ve obstaculizada por el encuadramiento de sus actividades bajo normas de gestión administrativa que son incompatibles con el dinamismo propio de la vigilancia de las operaciones de aviación civil. A esto se suma la aparente ausencia de una política de asignación de recursos que garantice la ejecución de los planes de inspección en tiempo y forma.

49. El sistema de datos existente en el ex-SICRA, cuyo rol en apoyo de la vigilancia de la seguridad operacional y de la gestión de la seguridad operacional en el más amplio marco del territorio nacional es de fundamental importancia, adolece de tecnología actual, contiene información incompleta y datos repetidos, coexistiendo con desarrollos informáticos independientes, compartimientos estancos y baja capacitación de personal.

Propuesta No. 14.1. – *Analizar las normas de gestión administrativa bajo las cuales se encuadran las actividades de vigilancia de la seguridad operacional, a efectos de evaluar su compatibilidad con las necesidades de tales actividades, y proponer los cambios necesarios.*

Propuesta No. 14.2. – *Evaluar, dentro de la reingeniería del sistema integral (ex-SICRA) actualmente en curso, los cambios necesarios para convertirlo en la plataforma informática, con las salvaguardas necesarias para la protección de la información, que apoye un sistema integrado de administración de la información de gestión de la seguridad operacional del Estado, que a su vez apoye las actividades de gestión de la aviación civil del Estado Argentino. El apéndice 8 a este documento presenta los aspectos esenciales para la salvaguarda de la información contenida en la plataforma informática propuesta.*

RECOLECCIÓN, ANÁLISIS E INTERCAMBIO DE DATOS DE SEGURIDAD OPERACIONAL

50. El Estado Argentino no ha establecido todavía un entorno SSP que cumpla en forma total con las normas y métodos recomendados de OACI. En consecuencia, no ha establecido todavía los parámetros de eficacia (*Acceptable Level of Safety, ALoS*) para su SSP.

Propuesta No. 15.1. – *Desarrollar los parámetros iniciales de eficacia del SSP del Estado Argentino, sobre la base de un conjunto inicial de indicadores de seguridad operacional y metas de seguridad operacional. Los indicadores de seguridad operacional y sus metas asociadas deben reflejar una combinación de: (a) medición de seguridad operacional, y (b) procesos de alto nivel representativos de las actividades de supervisión de la gestión de la seguridad operacional. Asimismo, deben cuantificar los indicadores de seguridad operacional y las metas de seguridad operacional del ALoS del SSP del Estado Argentino, según el cronograma propuesto en el apéndice 7. Cabe señalar que el desarrollo de parámetros iniciales de eficacia (ALoS) relacionado al SSP está condicionado al desarrollo de la plataforma informática (ver Propuesta 7.2) y a la reingeniería del sistema integral (ex-SICRA) (ver Propuesta 14.2).*

PROMOCIÓN DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL POR EL ESTADO.

51. El Estado Argentino no tiene establecido un programa interno, para las organizaciones estatales con responsabilidades en aviación, para



ANAC

Administración Nacional
de Aviación Civil
Argentina

impartir capacitación sobre gestión de la seguridad operacional, ni medios formales de comunicación sobre información significativa relativa a la seguridad operacional ni a su gestión. No existe tampoco un curso de inducción o formación inicial en los aspectos de la organización de las entidades de aviación civil del Estado. Solamente se proporcionan cursos para la función técnica específica, se dictan cursos SMS para inspectores de operaciones de vuelo y de mantenimiento, y para personal afectado a la provisión de los servicios de tránsito aéreo, y existe un curso SMS para todo el personal de la ANAC de un día de duración. Asimismo, existe dentro de la ANAC una propuesta de curso SSP y una propuesta de curso integrado sobre la gestión de la seguridad operacional.

52. En lo que a comunicación se refiere, no se han establecido procesos de comunicación dentro del Estado para asegurar que la información sobre las funciones y actividades del SSP y los resultados de las mismas estén disponibles en tiempo y en forma a las organizaciones estatales con responsabilidades en aviación. Como consecuencia de ello, tampoco existe un proceso formal ni los medios para supervisar la eficacia de la difusión de la información sobre gestión de la seguridad operacional entre las organizaciones estatales con responsabilidades en aviación. No existen mecanismos para resguardar la información de seguridad y la información sobre las funciones del SSP en un medio conveniente.
53. Carencias similares a las observadas en el ámbito interno en cuanto a la capacitación y difusión de información sobre gestión de la seguridad operacional entre las organizaciones estatales con responsabilidades en aviación existen en el ámbito externo. El Estado Argentino no tiene establecido un programa de capacitación externa sobre gestión de seguridad operacional para los proveedores de servicios, ni ha establecido medios de comunicación de información significativa de seguridad operacional ni de su gestión. No existen procesos de comunicación del Estado que permitan promover nacional e internacionalmente el SSP. Tampoco existe un proceso formal para la difusión externa de la información sobre gestión de la seguridad operacional a los proveedores de servicios y los medios para supervisar la eficacia de este proceso. Al momento, en lo que a capacitación y difusión de la información se refiere, la ANAC dicta cursos SMS a requerimiento de la industria, y la JIACC cuenta con un portal informático.

Propuesta No. 16.1. – Desarrollar un curso de inducción o formación inicial en los aspectos de la organización de las entidades de aviación civil del Estado; evaluar las propuestas de cursos SSP e integrado sobre la gestión de la seguridad

operacional; evaluar los cursos SMS existentes, a efectos de verificar su vigencia y estado de actualización respecto del material de orientación de OACI; establecer un programa de formación de instructores SSP y SMS a nivel nacional para dictar los cursos (interna y externamente); y desarrollar un cronograma de dictado de cursos internos, según el cronograma propuesto en el apéndice 7.

Propuesta No. 16.2. – *Desarrollar un programa de difusión de la información de gestión de la seguridad operacional para las organizaciones estatales con responsabilidades en aviación, que incluya la selección de una apropiada plataforma informática para tal efecto y los mecanismos para verificar la eficacia del programa de difusión, según el cronograma propuesto en el apéndice 7. Cabe señalar que la puesta en marcha del desarrollo de programa formal interno de difusión de la información de gestión de la seguridad operacional está condicionada a su vez al desarrollo de una plataforma informática.*

Propuesta No. 16.3. – *Desarrollar un cronograma de dictado de cursos externos sobre SMS, según el cronograma propuesto en el apéndice 7. Ver Propuesta No. 12.2 para el establecimiento de un sistema de divulgación de seguridad operacional. Cabe señalar que la puesta en marcha del desarrollo de programa formal externo de difusión de la información de gestión de la seguridad operacional está condicionada a su vez al desarrollo de la plataforma informática.*

APÉNDICE 1

GRUPO DE TRABAJO IMPLEMENTACIÓN DEL SISTEMA DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL (SSP) DEL ESTADO ARGENTINO

1. - Lic. Daniel Valente (gestor técnico) – URI
 2. - Ing. Honorio Basualdo (gestor de proyecto) – Coordinador Nacional Proyecto OACI
 3. - Cmte. Rolando Avendaño – UTAR
 4. - Ing. Luis Dávila – DA-DNSO
 5. - Cmte. Jorge Albanese – DNSO
 6. - Dr. Pablo Fusaro – DAJ-DGLTyA
 7. - Dr. Horacio Knobel – UPyCG
 8. - Lic. Alejandro Bastian – DNSNAyA
 9. - Sr. Osvaldo Azpeitia – CIPE
 10. - Sr. Osvaldo Zaffino – CIPE
 11. - Lic. Verónica Camplese – CIPE
 12. - Ing. Claudio Gorla – DA-DNSO
 13. - Ing. Antonio Melchiorre – UPyCG
 14. - Arq. Eva Tilbe – DGIySA
 15. - Sra. Susana Bonfiglio – DSyC-DGLTyA
 16. - Sr. Gabriel Avila - DSyC-DGLTyA
 17. - Ing. Carlos Arcos – JIAAC
 18. - Dra. Gabriela Logatto – UPyCG
-

GANTT – FASE I

Actividades / Tareas		Tmp	Rsp	Avn%	Ene-11				Feb-11				Mar-11				
					1	2	3	4	1	2	3	4	2	3	4	5	
1	Descripción del sistema	1s	Todos	100%													
2	Análisis de carencias Gap Análisis	3s	Todos	100%													
3	Identificación de la Persona Responsable	4s	HK, CG	100%													
4	Medios de Com. identificados y Crono. de Com. establecido	2s	DV y DSyC	100%													
5	1era Com. Distribuida. Inicio de Com. recurrentes	Cnt	DV y SDagos	0%													
6	Prop. de Capacitación. Cronograma definido y personal p/capacitar identificado	3s	OA, VC y OZ	100%													
7	Plan de implementación presentado para aprobación	3s	DM, DV y HB	100%													
8	Briefing p/ Dirección ANAC	2s	DM, DV y HB														

NOTA GRUPO DE TRABAJO SSP – ARGENTINA



Buenos Aires, 14 de Enero de 2011

SEÑOR COORDINADOR NACIONAL

Por medio de la presente me dirijo a Ud a fin de informarle que estamos en condiciones de lanzar el proyecto SSP/Argentina, el cual fuera presentado el día viernes 17 de diciembre del año 2010 en las oficinas de ANAC en Aeroparque.

A tal efecto, y como es de su conocimiento, se dictó un curso SSP donde se sentaron las bases del proyecto y se identificó al personal de las distintas Direcciones Nacionales y Generales para integrar el Grupo de Trabajo que pondrá en marcha la Fase I del proyecto SSP/Argentina.

Los integrantes del Grupo de Trabajo son los Sres. Eva Tilbe, Osvaldo Azpeitia (secundado por Guillermo Safino y Verónica Complese), Susana Bonfiglio, Gabriel Ávila, Antonio Melchiorre, Pablo Fusaro, Jorge Albanese, Alejandro Bastian y Rolando Avendaño.

Cabe mencionar que aun se encuentra pendiente la confirmación de los Sres. Claudio Gorla y Luis Dávila, y se invitara a participar a la Junta de Investigación de Accidentes de Aviación Civil.

El proyecto será co-liderado por el Lic. Daniel Valente (Gestión Técnica) y el Ing. Honorio Basualdo (Gestión de Proyecto), y el Cmte. Daniel Mauriño actuara como el Monitor de la Gestión Integral del Proyecto SSP/ARGENTINA.

El cronograma de trabajo para la Fase I se estima en 90 días, fijándose que el Grupo de Trabajo comenzara sus tareas el miércoles 19 de enero en las instalaciones de Aeroparque. Es dable destacar que la dedicación funcional del personal identificado deberá ser de tiempo completo y prioritaria.





ANAC

Administración Nacional
de Aviación Civil
Argentina



ANAC
ADMINISTRACION NACIONAL
DE AVIACION CIVIL
ARGENTINA

Es por ello que se le solicita tenga a bien efectuar las comunicaciones internas necesarias con los supervisores directos del personal afectado a las tareas de referencia.

Asimismo se comunica que existirá la necesidad puntual de cooperación adicional de otro personal al momento de tratar temas específicos en detalle, pero estos serán requerimientos por periodos de tiempo breves que surgirán durante el avance del Proyecto.

Dada la importancia asignada al Proyecto, se arbitrarán los medios para comunicarles regularmente sobre el progreso del mismo, a los efectos de difusión interna en las Direcciones Nacionales - Generales, y sus dependencias funcionales.

Dr. ALEJANDRO A. GRANADOS
ANAC
ADMINISTRADOR NACIONAL
DE AVIACION CIVIL

AL SEÑOR COORDINADOR NACIONAL
DEL PROYECTO OACI ARG 07/803
Ing. Honorio BASUALDO

S _____ / _____ D

APÉNDICE 2 - DESCRIPCIÓN DEL SISTEMA AERONÁUTICO ARGENTINO

MARCO LEGISLATIVO

1. La República Argentina es un Estado parte en el Convenio sobre Aviación Civil Internacional suscripto en Chicago el 7 de diciembre de 1944 (Convenio de Chicago), aprobado por Ley N° 13.891; es Estado miembro de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) y de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC).
2. Como Estado Contratante del Convenio sobre Aviación Civil Internacional, Argentina participa en la formulación de las Normas y Métodos Recomendados (SARPs) que rigen la aviación civil internacional y ha asumido el compromiso de adoptar las Normas y Métodos Recomendados internacionalmente en sus 18 Anexos, preparando y aprobando la reglamentación nacional concerniente, sujeta a las revisiones periódicas que sean necesarias en armonía con las enmiendas que la OACI apruebe para los Anexos.
3. Como Estado miembro de la CLAC, y conforme a los Acuerdos Regionales concertados, Argentina participa en los procesos de armonización de las normas que regulan la aviación civil.
4. La pirámide legislativa bajo la cual opera el sistema aeronáutico argentino tiene su origen en la Constitución Nacional y convenios Internacionales sobre la materia. La ley básica de aviación civil es el Código Aeronáutico, promulgado por la Ley N° 17.285 sancionada en 1967. La última modificación del Código (Ley N° 22.390) fue sancionada el 13 de febrero de 1981. La política en materia aeronáutica está contenida en el Decreto Ley N° 12.507/56 y, en lo que específicamente concierne a la política nacional de transporte aéreo, rige la Ley 19.030, sancionada el 7 de Mayo de 1971 y modificada por Ley N° 19.534.
5. El Código Aeronáutico está integrado por 15 títulos: Generalidades, Circulación Aérea, Infraestructura, Aeronaves, Personal Aeronáutico, Aeronáutica Comercial, Responsabilidad, Búsqueda, Asistencia y Salvamento, Investigación de Accidentes de Aviación, Seguros, Ley Aplicable, Jurisdicción y Competencia, Fiscalización y Procedimiento, Faltas y Delitos, Prescripción y Disposiciones Finales.
6. A los efectos del Código, aeronáutica civil es el conjunto de actividades vinculadas con el empleo de aeronaves privadas y públicas, excluidas las militares. Sin embargo, las normas relativas a



ANAC

Administración Nacional
de Aviación Civil
Argentina

circulación aérea, responsabilidad y búsqueda, asistencia, y salvamento son aplicables también a las aeronaves militares.

7. Por su carácter general, el Código confiere la ejecución de sus disposiciones a la "autoridad aeronáutica" o a la "autoridad competente". Tanto el Código Aeronáutico como la Ley de Política Aérea omiten definir cuáles serán las autoridades encargadas de su aplicación, atribuyendo al Poder Ejecutivo Nacional la potestad de hacer las pertinentes designaciones. La consecuente designación de las autoridades responsables se realiza a través de normas específicas. Ambos textos legales son complementados con decretos, reglamentos, resoluciones, disposiciones, órdenes, directivas y otros actos administrativos emitidos por diversas autoridades, según la facultad que en cada caso tienen atribuida o delegada.
8. El Código dispone que la autoridad aeronáutica es la que establece las normas generales relativas a circulación aérea, que los servicios de protección al vuelo sean prestados en forma exclusiva por el Estado nacional, y que la planificación, habilitación, control y ejecución de los servicios estén a cargo exclusivo de la autoridad aeronáutica. Sin embargo, prevé que ésta puede, por razones de utilidad pública, efectuar convenios con empresas privadas para la realización de aspectos parciales de aquellos. Dispone también que los servicios están sujetos al pago de tasas que abonarán los usuarios, que todo aeródromo debe ser habilitado por la autoridad aeronáutica, a cuyo fin ésta se ajustará a las normas generales que al efecto determine el Poder Ejecutivo, y que la autoridad aeronáutica fija el régimen y las condiciones de funcionamiento, en cada caso.
9. Asimismo, el Código Aeronáutico dispone que los servicios de transporte aéreo sean realizados mediante concesión otorgada por el Poder Ejecutivo si se trata de servicios regulares, o mediante autorización otorgada por el Poder Ejecutivo o la autoridad aeronáutica, según corresponda, en el caso de transporte aéreo no regular. La autoridad aeronáutica debe establecer las normas operativas a las que se sujetarán los servicios de transporte aéreo, cuyos itinerarios, frecuencias, capacidad y horarios correspondientes a los servicios de transporte aéreo regular y las tarifas en todos los casos, deberán ser sometidos a aprobación previa de dicha autoridad. Similares disposiciones establece con respecto a los servicios de transporte aéreo internacional que exploten las empresas extranjeras. Además, establece que las actividades aeronáuticas comerciales están sujetas a fiscalización por la autoridad aeronáutica.

10. Se estipula en el Código que todo accidente de aviación será investigado por la autoridad aeronáutica para determinar sus causas y establecer las medidas tendientes a evitar su repetición.
11. El Código establece también que la fiscalización del espacio aéreo, aeródromos y demás lugares aeronáuticos en el territorio de la República Argentina y sus aguas jurisdiccionales, sea ejercida por la autoridad aeronáutica, con excepción de la que corresponda a la policía de seguridad y judicial que está a cargo de las policías nacionales existentes. Asimismo, que la organización y funciones de la policía aeronáutica serán establecidas por una ley especial que se dictará al efecto. Por Ley N° 26.102 fue creada la Policía de Seguridad Aeroportuaria (PSA), con jurisdicción en los aeropuertos del Sistema Nacional de Aeropuertos.
12. A los efectos de lograr el cumplimiento de las normas, existen dos decretos de infracciones aeronáuticas, el Decreto 326/82 y el Decreto 2352/83.
13. De conformidad con la Ley de Ministerios N° 22.520 (texto ordenado por Decreto N° 438/92) y ulteriores modificaciones, la administración de las actividades de aviación civil relativas a la seguridad operacional en la República Argentina está organizada en distintas dependencias del Poder Ejecutivo Nacional, como se expone a continuación:
 - a) Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios – Secretaría de Transporte (ANAC, ORSNA y JIAAC);
 - b) Ministerio de Seguridad (PSA); y
 - c) Ministerio de Defensa (SMN e INMAE)

AUTORIDADES COMPETENTES Y NORMAS COMPLEMENTARIAS DE LA AVIACIÓN CIVIL PARA LA SEGURIDAD OPERACIONAL

14. La Secretaría de Transporte del Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios, tiene la responsabilidad de la regulación tarifaria, y las políticas de transporte aero-comercial vinculadas a las concesiones de rutas y acuerdos bilaterales, de conformidad con el artículo 13 del Decreto No. 1770/2007.
15. Al Ministerio de Seguridad le compete la aplicación de la Ley N° 26.102, que establece el Sistema de Seguridad Aeroportuaria y crea la Policía de Seguridad Aeroportuaria (PSA), incorporándola a las fuerzas de seguridad nacionales. Por su parte, el Ministerio de Seguridad tiene a su cargo la elaboración, formulación, implementación y evaluación de las políticas y las estrategias de seguridad aeroportuaria, así como de la dirección superior y la administración general de la Policía de Seguridad Aeroportuaria, comprendiendo



ANAC

Administración Nacional
de Aviación Civil
Argentina

dentro de ello la salvaguarda a la aviación civil nacional e internacional a través de la vigilancia, verificación y control de instalaciones, vehículos, personas, equipajes, correo, cargas, mercancías y cosas transportadas así como de aeronaves y tripulaciones en el ámbito aeroportuario de los aeropuertos integrantes del Sistema Nacional de Aeropuertos (SNA), exclusivamente.

16. Compete al Ministerio de Defensa lo relacionado con la prestación de los servicios del Servicio Meteorológico Nacional (SMN). Es competencia del SMN operar y mantener las comunicaciones meteorológicas de su dependencia, conforme a su responsabilidad como servicio público y a los acuerdos, tratados o convenios nacionales e internacionales que se establezcan, de acuerdo con el artículo 3 del Decreto 1432/2007.
17. Compete al Instituto Nacional de Medicina Aeronáutica y Espacial la determinación de las exigencias psico-fisiológicas que debe satisfacer el personal afectado a la actividad aérea en la atmósfera y el espacio, efectuar los exámenes médicos correspondientes y otorgar la aptitud pertinente, de acuerdo con los decretos 4118/1945 y 10276/1964.
18. Compete a la Administración Nacional de Aviación Civil (ANAC), creada por Decreto 239/2007 como organismo descentralizado en la órbita de la Secretaría de Transporte del Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios, las funciones y facultades establecidas según el artículo 2 del Decreto 1770/2007 que se detallan a continuación:
 - a) realizar las acciones necesarias competentes a la Autoridad Aeronáutica derivadas del Código Aeronáutico, las Regulaciones Aeronáuticas, Convenios y Acuerdos Internacionales, Reglamento del Aire y demás normativas y disposiciones vigentes, tanto nacionales como internacionales;
 - b) ejercer la fiscalización y control de los aeródromos públicos y privados del territorio nacional, los servicios de navegación aérea, las habilitaciones y licencias conferidas, la aeronavegabilidad, las operaciones efectuadas a las aeronaves, el trabajo y transporte aéreo, la explotación de servicios aeronáuticos, el tránsito aéreo y las comunicaciones, la capacitación, formación y entrenamiento del personal de servicios aeronáuticos, los aeroclubes e instituciones aerodeportivas que resulten materia de su competencia, las actividades generales de la Aviación Civil el cumplimiento tanto de la normativa vigente, como de los acuerdos y convenios nacionales e

internacionales suscriptos y que se suscriban en el futuro por la República Argentina;

- c) intervenir en la elaboración de proyectos normativos vinculados a la materia de su competencia, propiciando su revisión y actualización periódica de los reglamentos y procedimiento;
- d) desarrollar un sistema institucional que promueva políticas y planes estratégicos, que regulen el desarrollo y/o el fomento del transporte de la aeronavegación civil, comercial y general;
- e) elaborar y aprobar la planificación a corto, mediano y largo plazo de la Aviación Civil en materia de servicios aeroportuarios y de seguridad aérea, de servicios de seguridad y fomento a la aviación, de regulación aeronáutica, de controles, certificaciones y fiscalizaciones que establezca la normativa vigente, así como también las actividades de gestión interna;
- f) implementar programas y proyectos de diseño relacionados con la construcción y el adecuado mantenimiento de la infraestructura aeroportuaria nacional;
- g) intervenir en el otorgamiento, resolución y rescisión de concesiones y autorizaciones de servicios de transporte aerocomercial, servicios de aeropuertos y de navegación aérea;
- h) ejercer la supervisión de las entidades de instrucción aeronáutica existentes y las que se creen en el futuro, del Centro de Instrucción, Perfeccionamiento y Experimentación (CIPE) y el Instituto Nacional de Aviación Civil (INAC) para la formación, perfeccionamiento, y capacitación de profesionales, técnicos y especialistas en las disciplinas aeronáuticas y el otorgamiento de los títulos respectivos acordes a la legislación aplicable;
- i) estimular la aeronavegación, dentro de un marco compatible con el normal desarrollo de la vida de la comunidad y de protección del medio ambiente, de los usuarios y consumidores de los servicios aeronáuticos, adoptando las medidas de control necesarias para optimizar la seguridad de los vuelos y aplicando las sanciones correspondientes;
- j) disponer la habilitación, fiscalización y registro de licencias y certificaciones del personal de servicios aeronáuticos, de material aeronáutico, de aeronaves, aeroclubes e instituciones aerodeportivas, operaciones de aeronaves, de aeródromos e infraestructura aeronáutica;
- k) administrar y coordinar las acciones y actividades vinculadas con la regulación normativa, la información aeronáutica, la búsqueda y

salvamento, el tránsito aéreo y las comunicaciones, los planes y controles de vuelo, los estudios geográficos y la explotación de los servicios aeronáuticos;

- l) mantener el registro del material aeronáutico y aeronaves, según la normativa legal correspondiente, así como también asesorar sobre tipos y características del material aeronáutico que incorporen las reparticiones públicas nacionales o provinciales;
 - m) promover y apoyar las actividades industriales, de investigación y desarrollo de sistemas para el espacio aéreo, las ciencias y técnicas de aplicación a la aeronáutica civil, coordinando a tal efecto su acción con las autoridades o instituciones educativas correspondientes;
 - n) proteger los derechos de los usuarios y consumidores de los servicios de transporte aerocomercial;
 - o) representar al Estado Nacional ante los organismos internacionales que tengan por cometido el estudio, desarrollo, coordinación y/o apoyo de las actividades aeronáutica;
 - p) recaudar y administrar las tasas por servicios de tránsito aéreo y aplicar multas por faltas al Código Aeronáutico y a las normas vigentes sobre faltas e infracciones, quedando sujeta al control de los organismos competentes del Gobierno Nacional. Dichos recursos serán asignados inicialmente al presupuesto de la Administración Nacional de Aviación Civil (ANAC) para financiar su funcionamiento; y
 - q) asumir las responsabilidades para la Republica Argentina derivadas del Convenio sobre Aviación Civil Internacional de fecha 7 de diciembre de 1944, ratificado por Ley N° 13.891
19. Además, el Objetivo No. 2 de los asignados a la ANAC por el Decreto 1770/2007, es propiciar la aprobación de una nueva ley básica de aviación civil, que contenga, como lo establece su numeral 2.3.1, la designación de la ANAC como la única autoridad responsable de la emisión de normas y del control de su aplicación en todos los aspectos relacionados con los Anexos al Convenio de Chicago, tales como certificación médica aeronáutica, gestión de tránsito aéreo, meteorología aeronáutica, facilitación del transporte aéreo, telecomunicaciones aeronáuticas, búsqueda y salvamento, aeropuertos, seguridad aeroportuaria, y otros que hubieran estado a cargo de distintos organismos.
20. El artículo 12 del Decreto 1770/2007 transfiere a la Administración Nacional de Aviación Civil (ANAC) las misiones y funciones inherentes a la Aviación Civil del Organismo Regulador del Sistema Nacional de Aeropuertos (ORSNA), organismo descentralizado en el ámbito de la

Secretaría de Transporte del Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios, creado por Decreto Nº 375 de fecha 24 de abril de junio de 1997, el que conserva las funciones de regulación y control de los contratos de concesión del Sistema Nacional de Aeropuertos.

21. Dentro del ámbito de la Seguridad Operacional, de acuerdo al Decreto 375/1997, el ORSNA deberá llevar a cabo todos los actos que resulten necesarios a fin de cumplir con los siguientes principios y objetivos:
 - a) propender a la obtención de la infraestructura aeroportuaria adecuada para satisfacer las necesidades de la actividad aeronáutica y asegurar su eficiente explotación;
 - b) fiscalizar la realización de las inversiones aeroportuarias necesarias para alcanzar adecuados niveles de infraestructura que permitan satisfacer los futuros requerimientos de la demanda de tráfico aéreo;
 - c) velar por la operación confiable de los servicios e instalaciones aeroportuarias de acuerdo a las normas nacionales e internacionales aplicables; e
 - d) impulsar la implementación de políticas de tráfico aéreo que contemplen la integración de las diferentes áreas y territorios nacionales, como así también el incremento de capacidades y frecuencias.
22. Según el Art. 17 del Decreto 375/1997, el Organismo Regulador tendrá entre sus funciones las siguientes, las que deben entenderse adecuadas al nuevo marco impuesto por los Decretos 239/2007 y 1770/2007:
 - a) establecer las normas, sistemas y procedimientos técnicos requeridos para administrar, operar, conservar y mantener los aeropuertos integrantes del Sistema Nacional de Aeropuertos y controlar su cumplimiento;
 - b) establecer en coordinación con la Fuerza Aérea Argentina, criterios para el desarrollo por parte del concesionario y/o administrador del aeropuerto de Manuales de Seguridad Aeroportuaria, Manual de Operación Aeroportuaria, Planes de Emergencias Aeroportuarias y Programas de Mantenimiento Mayor y Conservación Rutinaria y controlar su cumplimiento. En estos casos cuando lo considere necesario, dará intervención al concesionario o administrador del aeropuerto y/o a otros sujetos interesados;
 - c) asegurar que el concesionario y/o administrador del aeropuerto cumpla y actualice los planes contenidos en el Plan Maestro del aeropuerto para el mantenimiento y conservación en buenas

condiciones de los bienes afectados al servicio. El Organismo Regulador podrá requerir los informes que estime necesarios para tal fin;

- d) una vez concluido el proceso licitatorio convocado por el artículo 1° del presente, y en caso de futuras concesiones, intervendrá en la elaboración de las bases y condiciones de selección de explotadores y/o administradores de aeropuertos dentro del Sistema Nacional de Aeropuertos. Asimismo establecerá los procedimientos aplicables para el otorgamiento de prórrogas a los contratos de concesión, de conformidad con el marco normativo vigente;
 - e) fijar la superficie de despeje de obstáculos, actuando en coordinación con la Fuerza Aérea Argentina;
 - f) aprobar los Planes Maestros y/o sus modificaciones preparados por el concesionario o administrador del aeropuerto y controlar su cumplimiento;
 - g) autorizar la realización de toda obra que, con carácter de reparación de emergencia, deba efectuarse en los aeropuertos y disponer la suspensión de la construcción de obras no autorizadas y/o remoción de las ya realizadas; y
 - h) realizar la evaluación técnica de las obras de mantenimiento o de mejoras a ejecutar por los concesionarios o administradores de los aeropuertos, pudiendo requerir si lo considera necesario, la asistencia técnica de la Fuerza Aérea Argentina.
23. La Junta de Investigación de Accidentes de Aviación Civil (JIAAC), organismo de la Secretaría de Transporte del Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios, posee las misiones y funciones inherentes conferidas por el Código Aeronáutico. De acuerdo con lo dispuesto en el Decreto Nº 1193/10, tiene como misión:
- a) determinar las causas de los accidentes e incidentes acaecidos en el ámbito de la aviación civil cuya investigación técnica corresponda instituir; y
 - b) recomendar acciones eficaces dirigidas a evitar la ocurrencia de accidentes e incidentes aéreos en el futuro, a fin de promover la seguridad en el citado ámbito.
24. Las funciones de la JIAAC son:
- a) realizar la investigación técnica de los accidentes e incidentes de aviación civil que se produzcan;

- b) determinar o aprobar, según corresponda, las causas probables de los accidentes e incidentes investigados;
 - c) notificar internacionalmente a quien corresponda los accidentes e incidentes graves, de acuerdo a lo establecido en el Anexo 13 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional, ratificado por Ley Nº 13.891;
 - d) recomendar a los organismos pertinentes las acciones eficaces que prevengan la ocurrencia futura de accidentes e incidentes similares a los investigados, promoverlas en el seno de la comunidad aeronáutica civil y en las instituciones públicas y privadas relacionadas con la actividad aérea o que puedan influir sobre ella;
 - e) mantener las relaciones previstas por el Anexo 13 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional, con la ORGANIZACION DE AVIACION CIVIL INTERNACIONAL (OACI) y con los organismos encargados de la investigación de accidentes de aviación civil de otros países;
 - f) cuando la complejidad o las características particulares de la investigación de un accidente así lo requieran, integrar los equipos para la investigación de accidentes e incidentes, con expertos nacionales o internacionales;
 - g) publicar y difundir, como contribución a la seguridad aérea, la recopilación de informes y estadísticas relativas a los accidentes e incidentes de aviación civil y comentarios de los mismos; y
 - h) capacitar al personal en las técnicas y procedimientos para la investigación de accidentes de aviación.
25. El procedimiento para su actuación está previsto en el Decreto 934/1970, que también dispone que aplicará las sanciones que correspondan, por los hechos directamente vinculados con el accidente, que impliquen infracciones, propondrá u ordenará, conforme a las leyes y reglamentaciones vigentes, la instrucción de todo otro sumario o información que corresponda, según las conclusiones de la investigación del accidente y denunciará a las autoridades competentes la comisión de todo delito que surja de la investigación.
26. Con respecto a las Normas y Métodos Recomendados de la OACI, que atañen a la seguridad operacional, contenidos en los Anexos 1 (Licencias al Personal), 6 (Operación Internacional de Aeronaves), 8 (Aeronavegabilidad), 11 (Servicios de Tránsito Aéreo), 13 (Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación) y 14 (Aeródromos), el Estado ha aprobado y publicado las Regulaciones Argentinas de Aviación Civil (RAAC) , el Reglamento de



ANAC
Administración Nacional
de Aviación Civil
Argentina

Aeronavegabilidad (DNAR) y las normativas complementarias de éstas.

APÉNDICE 3 – GAP ANALYSIS

ANÁLISIS DE CARENCIAS PARA LA IMPLEMENTACIÓN DEL SISTEMA DE GESTIÓN DE SEGURIDAD OPERACIONAL DEL ESTADO (SSP)

Pregunta	Situación actual	Comentarios	Medida(s) propuesta(s)	Coordinador Responsable	Plazo tentativo de concreción de la(s) medida(s) propuesta(s)
Componente N° 1 – POLÍTICAS Y OBJETIVOS DE SEGURIDAD OPERACIONAL DEL ESTADO					
Elemento 1.1 – Marco legislativo de la seguridad operacional del estado					
1.1.1 ¿Ha promulgado el Estado un marco legislativo nacional y reglamentaciones específicas que establecen la manera en que se llevará a cabo la gestión de la seguridad operacional en el Estado?	<ul style="list-style-type: none"> • Convenio de Chicago • Ley N° 17.285 (Código Aeronáutico) • Ley N° 22.520 (Ministerios) • Ley N° 26.102 (PSA) • Decreto/Ley 12507 (Política aérea) • Decreto 239/2007 (ANAC) • Decreto 1770/2007 	<p>1. La definición de las competencias de las distintas organizaciones de aviación civil del Estado Argentino responsables por la gestión de la seguridad operacional en el Estado Argentino ha sido promulgada por intermedio de leyes y decretos, cuyo desarrollo tuvo lugar en forma asincrónica y con dispersión cronológica. Esto plantea la posibilidad de:</p> <p>a) concurrencia de competencias entre las organizaciones de aviación civil del Estado Argentino entre sí;</p>	<p>1. <i>Establecimiento de un grupo de trabajo integrado por expertos legales y técnicos de las distintas organizaciones de aviación civil del estado argentino con responsabilidades por la gestión de la seguridad operacional en el estado argentino, para analizar las posibilidades enumeradas en los incisos a), b), c) d), y e), y proponer las medidas que correspondieran como resultado</i></p>		<p>1. <i>Análisis completados seis (6) meses a partir de la iniciación de la tarea.</i></p> <p>2. <i>Borrador completado doce (12) meses a partir de la iniciación de la tarea.</i></p>

Pregunta	Situación actual	Comentarios	Medida(s) propuesta(s)	Coordinador Responsable	Plazo tentativo de concreción de la(s) medida(s) propuesta(s)
	<p>(ANAC)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Decreto 934/1970 (JIAAC) • Decreto 1193/2010 (JIAAC) • Decreto 92/1970 (Aeródromos) • Decreto 375/1997 (ORSNA) • Decreto 163/1998 (ORSNA) • Decreto 1799/2007 (ORSNA) • Decreto 1432/2007 (SMN) • R.A.A.C. (Regulaciones Argentinas de Aviación Civil). 	<p>b) competencias no suficientemente explicitadas entre las organizaciones de aviación civil del Estado Argentino;</p> <p>c) concurrencia de competencias en relación a las normas y métodos recomendados (SARPs) contenidos en los Anexos al Convenio sobre Aviación Civil;</p> <p>d) ausencia de instrumentos formales que vinculen operacionalmente a las organizaciones de aviación civil del estado argentino; y</p> <p>e) desactualización de las competencias asignadas a las organizaciones de aviación civil del Estado Argentino en la normativa vigente.</p> <p>2. El Código Aeronáutico y sus decretos, reglamentos, resoluciones, disposiciones, órdenes y directivas complementarias establecen el</p>	<p><i>de tal análisis.</i></p> <p><i>2. Análisis de factibilidad, por el mismo grupo de expertos legales y técnicos o con su membresía ajustada como correspondiere, del desarrollo de una ley nacional de seguridad operacional sobre la fundamentación y según los lineamientos del comentario 2.</i></p>		

Pregunta	Situación actual	Comentarios	Medida(s) propuesta(s)	Coordinador Responsable	Plazo tentativo de concreción de la(s) medida(s) propuesta(s)
		<p>marco legislativo nacional y el ordenamiento legal para la gestión de la seguridad operacional en el Estado Argentino, en el más amplio sentido de tal gestión dentro del contexto de la actividad aeronáutica nacional. La dispersión normativa de los instrumentos de aplicación así como dispersión cronológica en su desarrollo, y la naturaleza necesariamente generalista del Código, no alientan la incorporación de principios que hoy se consideran esenciales para el ordenamiento de la gestión de la seguridad operacional por el Estado (definiendo a tal gestión en el más estricto sentido que le ha dotado la problemática de aviación civil internacional contemporánea), ni la ejecución coordinada de tales principios, como sería el caso de existir un instrumento legal centralizador. Numerosos Estados Contratantes han accionado sobre este particular complementado el</p>			

Pregunta	Situación actual	Comentarios	Medida(s) propuesta(s)	Coordinador Responsable	Plazo tentativo de concreción de la(s) medida(s) propuesta(s)
		<p>instrumento legal básico existente con la sanción de una <i>ley de seguridad operacional</i>. En términos globales, el alcance típico de una ley de seguridad operacional abarca los principios del sistema de gestión de seguridad operacional del Estado (SSP), con referencia específica al programa de vigilancia de la seguridad operacional del Estado (<i>Safety Oversight</i>), y al programa de investigación de accidentes e incidentes.</p>			
<p>1.1.2 ¿Ha definido el Estado las actividades específicas relacionadas con la gestión de la seguridad operacional en el estado que deben llevar a cabo cada</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Decreto/Ley 12507 (Política aérea) • Ley 26102/06 (PSA) • Decreto 2416/85 (Mercancías Peligrosas) • Decreto 1770/2007 (ANAC) • Resoluciones ANAC 222, 223 y 225/2009 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Ver comentarios 1 y 2 a la pregunta anterior. 2. Se estima necesario clarificar las respectivas competencias del INMAE y del Departamento de Evaluación Médica de la ANAC. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Ver medidas 1 y 2 propuestas para a la pregunta anterior. 2. Clarificar las respectivas competencias del INMAE y del Departamento de Evaluación Médica de la ANAC. 		<ol style="list-style-type: none"> 1. Ver plazos propuestos para a la pregunta anterior. 2. Sesenta (60) días a partir de la iniciación de la tarea.

Pregunta	Situación actual	Comentarios	Medida(s) propuesta(s)	Coordinador Responsable	Plazo tentativo de concreción de la(s) medida(s) propuesta(s)
una de las organizaciones estatales de aviación civil?	<ul style="list-style-type: none"> • Decreto 1496/87 (Aeronavegabilidad) • Decreto 375/97 (ORSNA) • Resoluciones ORSNA 37/2009 y 57/2004 • Decreto 934/70, Decreto 1193/2010 (JIAAC) • Decreto 1432/07 (SMN) • Decreto 4118/1945; Decreto 10276/1964; RAAC Parte 67 (INMAE) 				
1.1.3 ¿Ha establecido el Estado las responsabilidades relativas al cumplimiento de las funciones y las	<ul style="list-style-type: none"> • El Estado ha establecido requisitos y responsabilidades relativas al cumplimiento de funciones. • El Estado no 	1. El cumplimiento de las funciones es solamente una medida de la eficacia de la función gerencial en lo concerniente a la gestión de la seguridad operacional, siendo la conjunción del logro de objetivos pre-especificados y el cumplimiento	1. Definir los niveles de administración superior para los cuales debería establecerse responsabilidades relativas al logro de objetivos con respecto a la gestión de la seguridad operacional, y la definición en		1. Borrador completado tres (3) meses a partir de la iniciación de la tarea.

Pregunta	Situación actual	Comentarios	Medida(s) propuesta(s)	Coordinador Responsable	Plazo tentativo de concreción de la(s) medida(s) propuesta(s)
responsabilidades relativas al logro de los objetivos con respecto a la gestión de la seguridad operacional en el Estado por parte de las organizaciones estatales de aviación?	establece responsabilidades relativas al logro de los objetivos.	de las funciones la verdadera medida de tal eficacia.	<i>términos conceptuales de tales objetivos.</i>		
1.1.4 ¿Se revisa periódicamente el marco legislativo y las reglamentaciones específicas para verificar que siguen siendo válidas, vigentes y apropiadas para el Estado?	<ul style="list-style-type: none"> • La revisión del Código y leyes es respuesta a circunstancias puntuales y específicas. • Los decretos y las reglamentaciones específicas se revisan reactivamente. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. No se considera posible en la práctica ni necesario revisar con criterios de periodicidad el Código y leyes. 2. La revisión de decretos y reglamentaciones específicas es consecuencia de eventos de seguridad o compromisos internacionales o regionales. No se realiza periódica ni metódicamente. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. <i>Ninguna.</i> 2. <i>Definir los criterios de revisión periódica de decretos y reglamentaciones específicas a fines de asegurar su validez y vigencia como sustento de la gestión de la seguridad operacional por las organizaciones de aviación civil del Estado.</i> 		<ol style="list-style-type: none"> 1. <i>Borrador completado tres (3) meses a partir de la iniciación de la tarea.</i>

Pregunta	Situación actual	Comentarios	Medida(s) propuesta(s)	Coordinador Responsable	Plazo tentativo de concreción de la(s) medida(s) propuesta(s)
<p>1.1.5 ¿Se revisa periódicamente el marco legislativo y reglamentaciones específicas para asegurar que están actualizadas con respecto a las normas internacionales?</p>	<ul style="list-style-type: none"> • La revisión del Código, leyes y decretos es respuesta a circunstancias puntuales y específicas. • Las reglamentaciones específicas se revisan periódicamente, basadas en los ciclos de revisión de las normas internacionales. • El desarrollo normativo es reactivo, conforme a los lineamientos y/o enmiendas propuestas por OACI. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. No se considera posible en la práctica ni necesario revisar con criterios de periodicidad el Código y leyes. 2. Con la puesta en marcha del USOAP CMA, el Estado tendrá la obligación de observar en forma continua el status de sus reglamentaciones específicas con respecto a los SARPs de OACI. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. <i>Ninguna. Ver 1.1.4</i> 2. Revisar los procedimientos internos de la dependencia y responsabilidades de la(s) persona (s) responsable (s) que el Estado Argentino esté permanente informada de los cambios a las reglamentaciones específicas. 		<ol style="list-style-type: none"> 1. <i>Borrador completado tres (3) meses a partir de la iniciación de la tarea.</i>
<p>1.1.6 ¿Ha publicado el Estado una</p>	<ul style="list-style-type: none"> • No existe una declaración de 	<ol style="list-style-type: none"> 1. La publicación de una declaración de política sucinta, explícita, 	<ol style="list-style-type: none"> 1. <i>Establecer una actividad para definir una declaración de política</i> 		<ol style="list-style-type: none"> 1. <i>Borrador completado dos</i>

Pregunta	Situación actual	Comentarios	Medida(s) propuesta(s)	Coordinador Responsable	Plazo tentativo de concreción de la(s) medida(s) propuesta(s)
<p>declaración de política de gestión de la seguridad operacional?</p>	<p>política sucinta, explícita, específica y auto-suficiente en cuanto a la gestión de la seguridad operacional.</p>	<p>específica y auto-suficiente en cuanto a la gestión de la seguridad operacional es testimonio del compromiso del Estado de adoptar acciones específicas que la garanticen.</p>	<p><i>sucinta, explícita, específica y auto-suficiente que refleje el compromiso del Estado en cuanto a acciones específicas para la gestión de la seguridad operacional, que</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <i>a) será firmada por una alta autoridad del Estado;</i> <i>b) se revisará periódicamente;</i> <i>c) será comunicada a todos los empleados de las organizaciones de aviación civil del Estado; y</i> <i>d) será comunicada a todos los usuarios del sistema de aviación civil.</i> 		<p><i>(2) meses a partir de la iniciación de la tarea.</i></p>
<p>1.1.7 ¿Está la política de la seguridad operacional del Estado firmada por la Persona</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Ver punto 1.1.6 	<p>1. Ver punto 1.1.6</p>	<p>1. Ver punto 1.1.6</p>		<p>1. Ver punto 1.1.6</p>

Pregunta	Situación actual	Comentarios	Medida(s) propuesta(s)	Coordinador Responsable	Plazo tentativo de concreción de la(s) medida(s) propuesta(s)
Responsable o por una alta autoridad dentro del Estado?					
1.1.8 ¿Se revisa periódicamente la política de seguridad operacional del Estado?	• Ver punto 1.1.6	1. Ver punto 1.1.6	<i>1. Ver punto 1.1.6</i>		<i>1. Ver punto 1.1.6</i>
1.1.9 ¿Se comunica la política de la seguridad operacional del Estado con respaldo explícito a todos los funcionarios de las organizaciones estatales con responsabilidades en aviación civil, para que estén enterados de sus	• Ver punto 1.1.6	1. Ver punto 1.1.6	<i>1. Ver punto 1.1.6</i>		<i>1. Ver punto 1.1.6</i>

Pregunta	Situación actual	Comentarios	Medida(s) propuesta(s)	Coordinador Responsable	Plazo tentativo de concreción de la(s) medida(s) propuesta(s)
responsabilidades individuales de gestión de la seguridad operacional?					
1.1.10 ¿Ha desarrollado el Estado la documentación que describe el SSP, incluyendo la correlación entre sus componentes y elementos?	<ul style="list-style-type: none"> Disposición No. 28/2009. 	1. La disposición No. 28/2009 no describe la relación entre componentes y elementos del SSP.	1. <i>Actualizar disposición No. 28/2009.</i>		1. <i>Borrador completado tres (3) meses a partir de la iniciación de la tarea.</i>
1.1.11 ¿Tiene el Estado un sistema de archivo que asegure la generación y la retención de todos los registros	<ul style="list-style-type: none"> Existen archivos parciales y disgregados. Ejemplos: CIPE, Aeronavegabilidad, Operación de Aeronaves (Programa Anual de 	1. Falta un sistema de gestión integrada de datos (ausencia de una biblioteca centralizada de gestión de la seguridad operacional).	1. <i>Implementar un sistema de gestión integrada de datos, incluyendo la integración de los programas de archivos dispersos existentes al grado necesario. A tal efecto, se propone como alternativa que se asocie tal</i>		1. <i>Plataforma informática en operación y arquitectura de integración establecida dieciocho (18)</i>

Pregunta	Situación actual	Comentarios	Medida(s) propuesta(s)	Coordinador Responsable	Plazo tentativo de concreción de la(s) medida(s) propuesta(s)
necesarios para documentar y para apoyar las actividades de SSP?	Inspecciones).		<i>estructura a los ocho componentes críticos de un programa de vigilancia de la seguridad operacional según lo propone OACI.</i>		<i>meses a partir de la iniciación de la tarea.</i>
1.1.12 ¿Proporciona el sistema de archivo los procesos de control necesarios para asegurar la identificación, la legibilidad, el almacenaje, la protección, el archivo, la recuperación, el tiempo de retención, y la disposición apropiada de los registros?	<ul style="list-style-type: none"> • Parcialmente, por ejemplo en los aspectos relativos a la identificación, legibilidad, almacenaje y archivo de los registros. • Hay deficiencias en los aspectos relativos a la protección instrumentación, recuperación, tiempo de retención y disposición apropiada. 	1. El Estado no cuenta con un sistema integral de gestión de archivos para la gestión de la seguridad operacional.	1. <i>Ver punto 1.1.11.</i>		1. <i>Ver punto 1.1.11</i>

Pregunta	Situación actual	Comentarios	Medida(s) propuesta(s)	Coordinador Responsable	Plazo tentativo de concreción de la(s) medida(s) propuesta(s)
Elemento 1.2 – Responsabilidades de seguridad operacional dentro del Estado					
1.2.1 ¿Ha el Estado identificado y definido los requisitos y las responsabilidades relativas a la función, y las responsabilidades relativas al logro de objetivos, con relación al establecimiento y mantenimiento del SSP?	<ul style="list-style-type: none"> Disposición No. 28/2009 	1. La disposición No. 28/2009 no refleja correctamente el ámbito del SSP, en cuanto a las responsabilidades relativas al logro de objetivos, con relación al establecimiento y mantenimiento del SSP.	1. Ver punto 1.1.10		1. Ver punto 1.1.10
1.2.2 ¿Incluyen los requisitos del SSP directivas y actividades para planificar, organizar, desarrollar, controlar y	<ul style="list-style-type: none"> Disposición No. 28/2009. 	1. La disposición No. 28/2009 no refleja correctamente el ámbito del SSP, en cuanto a directivas y actividades para planificar, organizar, desarrollar, controlar y mejorar el SSP.	1. Ver punto 1.1.10		1. Ver punto 1.1.10

Pregunta	Situación actual	Comentarios	Medida(s) propuesta(s)	Coordinador Responsable	Plazo tentativo de concreción de la(s) medida(s) propuesta(s)
mejorar el SSP?					
1.2.3 ¿Incluyen los requisitos del SSP una declaración clara sobre la disponibilidad de los recursos necesarios para la puesta en práctica y el mantenimiento del SSP?	<ul style="list-style-type: none"> Disposición No. 28/2009 	<p>1. La disposición No. 28/2009 no refleja correctamente el ámbito del SSP, en cuanto a una declaración clara sobre la disponibilidad de los recursos necesarios para la puesta en práctica y el mantenimiento del SSP.</p>	<p>1. <i>Ver punto 1.1.10</i></p>		<p>1. <i>Ver punto 1.1.10</i></p>
1.2.4 ¿Ha identificado y designado el Estado la Persona Responsable que tenga responsabilidad directa en la implantación y mantenimiento del SSP?	<ul style="list-style-type: none"> Se han identificado y establecido las funciones y responsabilidades de los funcionarios a cargo de las distintas autoridades involucradas en la aviación civil del Estado, pero no se ha identificado a un único responsable 	<p>1. La identificación de la Persona Responsable por el SSP es fundamental para evitar dispersión y/o concurrencia de competencias y redundancia de actividades en relación a la gestión de la seguridad operacional por el Estado.</p>	<p>1. <i>Identificar y proponer a la figura de la Persona Responsable por el SSP, de acuerdo con el material de orientación de OACI vigente y las necesidades específicas del contexto de aviación civil del Estado Argentino.</i></p>		<p>1. <i>Treinta (30) días a partir de la iniciación de la tarea.</i></p>

Pregunta	Situación actual	Comentarios	Medida(s) propuesta(s)	Coordinador Responsable	Plazo tentativo de concreción de la(s) medida(s) propuesta(s)
	por el SSP.				
1.2.5 ¿Cumple la Persona Responsable por el SSP con las funciones y responsabilidades requeridas para esta función?	<ul style="list-style-type: none"> • Ver punto 1.2.4 	1. Ver punto 1.2.4	<i>1. Ver punto 1.2.4</i>		<i>1. Ver punto 1.2.4</i>
1.2.6 ¿Coordina la Persona Responsable del SSP las actividades bajo el SSP de las diferentes organizaciones estatales con responsabilidades en aviación?	<ul style="list-style-type: none"> • Ver punto 1.2.4 	1. Ver punto 1.2.4	<i>1. Ver punto 1.2.4</i>		<i>1. Ver punto 1.2.4</i>
1.2.7 ¿Tiene la Persona Responsable del	<ul style="list-style-type: none"> • Ver punto 1.2.4 	1. Ver punto 1.2.4	<i>1. Ver punto 1.2.4</i>		<i>1. Ver punto 1.2.4</i>

Pregunta	Situación actual	Comentarios	Medida(s) propuesta(s)	Coordinador Responsable	Plazo tentativo de concreción de la(s) medida(s) propuesta(s)
<p>SSP el control sobre los recursos necesarios requeridos para la puesta en marcha del SSP?</p>					
<p>1.2.8 ¿Comprueba la persona responsable del SSP que el personal de las organizaciones estatales con responsabilidad es en aviación comprende sus responsabilidades con respecto a las funciones y con respecto al logro de los objetivos de los procesos, decisiones y</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Ver punto 1.2.4 	<p>1. Ver punto 1.2.4</p>	<p><i>1. Ver punto 1.2.4</i></p>		<p><i>1. Ver punto 1.2.4</i></p>

Pregunta	Situación actual	Comentarios	Medida(s) propuesta(s)	Coordinador Responsable	Plazo tentativo de concreción de la(s) medida(s) propuesta(s)
acciones de gestión de la seguridad operacional?					
1.2.9 ¿Están definidas y documentadas en relación al SSP, las responsabilidades respecto a las funciones y con respecto al logro de los objetivos de la gestión de la seguridad operacional en los distintos niveles de administración?	<ul style="list-style-type: none"> No se ha establecido el entorno SSP como tal en el Estado todavía. 	<p>1. La definición de las responsabilidades respecto a las funciones y con respecto al logro de los objetivos de la gestión de la seguridad operacional en los niveles de administración es fundamental para apoyar a la Persona Responsable por el SSP evitando dispersión y/o concurrencia de competencias y redundancia de actividades.</p>	<p>1. <i>Ver punto 1.1.10</i></p>		<p>1. <i>Ver punto 1.1.10</i></p>
Elemento 1.3 – Investigación de accidentes e incidentes					
1.3.1 ¿Ha establecido el	<ul style="list-style-type: none"> El Estado tiene establecido un 	<p>1. Existe una asimetría de significación entre el Decreto</p>	<p>1. <i>Encuadrar la solución de las carencias identificadas dentro</i></p>		<p>1. <i>Ver 1.1.1</i></p>

Pregunta	Situación actual	Comentarios	Medida(s) propuesta(s)	Coordinador Responsable	Plazo tentativo de concreción de la(s) medida(s) propuesta(s)
<p>Estado, como parte de la gestión de la seguridad operacional, un proceso independiente de investigación de accidentes e incidentes, cuyo único objetivo es la prevención de los mismos y no la asignación de culpas o responsabilidad ?</p>	<p>proceso de investigación de accidentes e incidentes, y ha identificado a la dependencia a cargo del mismo</p> <ul style="list-style-type: none"> Ni el Decreto 934/1970 ni Decreto 1193/2010 son explícitos en cuanto a la independencia del proceso de investigación de accidentes. La JIAAC no investiga incidentes ATC. 	<p>934/1970 y el Anexo 13 de OACI, por cuanto el Decreto 934/1970 le asigna al JIAAC potestades sancionadoras.</p>	<p><i>del contexto del desarrollo de la ley de seguridad operacional propuesta bajo el punto 1.1.1</i></p> <ol style="list-style-type: none"> <i>De no ser factible el desarrollo oportuno de la ley de seguridad operacional, constituir un grupo de expertos legales y técnicos para modificar el Decreto 934/1970 y/o el Decreto 1193/2010 a fin de solucionar las asimetrías con el Anexo 13.</i> <i>En ambas alternativas, la propuesta debe garantizar la independencia del proceso de investigación de accidentes de interferencias de cualquier naturaleza.</i> 		<ol style="list-style-type: none"> <i>Borrador completado seis (6) meses a partir de la iniciación de la tarea.</i> <i>Según 1 o 2 anteriores</i>
<p>1.3.2 ¿Mantiene el Estado la independencia de la organización encargada de la</p>	<ul style="list-style-type: none"> El decreto 1193/10 fija la dependencia de la JIAAC a la Secretaría de Transportes, para 	<p>1. El desglose de competencias en cuanto a las facultades otorgadas a la Dirección Nacional de Transporte Aéreo y la investigación de incidentes por la Dirección Nacional</p>	<ol style="list-style-type: none"> <i>Revisar el punto 4 del Decreto 1770/2004.</i> <i>Proponer las medidas necesarias para permitir a la JIAAC la investigación de</i> 		<ol style="list-style-type: none"> <i>Treinta (30) días a partir de la iniciación de la tarea.</i>

Pregunta	Situación actual	Comentarios	Medida(s) propuesta(s)	Coordinador Responsable	Plazo tentativo de concreción de la(s) medida(s) propuesta(s)
<p>investigación de accidentes e incidentes, de otras organizaciones estatales con responsabilidad es en aviación?</p>	<p>mantener la independencia con respecto a otras organizaciones de aviación civil del Estado.</p> <ul style="list-style-type: none"> El decreto 1770/2007, en el punto 4 de las acciones de la Dirección Nacional de Transporte Aéreo, otorga a la misma facultades de elaborar y presentar informes sobre incidentes, accidentes o deficiencias en los servicios de navegación aérea, determinando previsiones y acciones correctivas. 	<p>de Servicios de Navegación Aérea y Aeródromos plantea conflicto con la independencia de la JIAAC de otras organizaciones estatales con responsabilidades en aviación.</p>	<p><i>incidentes ATC.</i></p>		<p><i>2. Seis (6) meses a partir de la iniciación de la tarea</i></p>

Pregunta	Situación actual	Comentarios	Medida(s) propuesta(s)	Coordinador Responsable	Plazo tentativo de concreción de la(s) medida(s) propuesta(s)
Elemento 1.4 – Política de sanciones					
1.4.1 ¿Ha promulgado el Estado normas para la aplicación de sanciones?	<ul style="list-style-type: none"> • Código Aeronáutico • Decreto 326/1982 • Decreto 2352/1983 • Decreto 934/1970 		<i>Ninguna.</i>		
1.4.2 ¿Permiten las normas de aplicación de sanciones flexibilidad a los proveedores de servicios para solucionar, dentro del contexto de sus SMS, ciertas desviaciones de seguridad operacional a satisfacción de la autoridad?	<ul style="list-style-type: none"> • Los sistemas de gestión de la seguridad operacional por los proveedores de servicios (SMS) no están contemplados dentro del ordenamiento legislativo. 	<p>1. La flexibilidad en cuanto a la resolución de asuntos de gestión de la seguridad operacional internamente por el proveedor de servicios, bajo condiciones y circunstancias claramente pre-especificadas, sin que haya acción sancionadora por el Estado, es fundamental para auspiciar la implementación y mantenimiento de SMS.</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. <i>Encuadrar la solución de las carencias identificadas dentro del contexto del desarrollo de la ley de seguridad operacional propuesta bajo el punto 1.1.1</i> 2. <i>De no resultar positivo el análisis de factibilidad de desarrollo de la ley de seguridad operacional, constituir un grupo de expertos legales para evaluar la modificación del Decreto 326/1982 y/o el Decreto 2352/1983 a fin de solucionar</i> 		<ol style="list-style-type: none"> 1. <i>Ver 1.1.1</i> 2. <i>Borrador completado seis (6) meses a partir de la iniciación de la tarea.</i>

Pregunta	Situación actual	Comentarios	Medida(s) propuesta(s)	Coordinador Responsable	Plazo tentativo de concreción de la(s) medida(s) propuesta(s)
			<i>carencia identificada.</i>		
1.4.3 ¿Establece la política de aplicación de sanciones las condiciones y circunstancias bajo las que se tratan las desviaciones de la seguridad a través de los procedimientos establecidos de sanciones?	<ul style="list-style-type: none"> • Código Aeronáutico • Decreto 326/1982 • Decreto 2352/1983 • Decreto 934/1970 		<i>Ninguna.</i>		
Componente N° 2 – GESTIÓN DE RIESGO DE SEGURIDAD OPERACIONAL DEL ESTADO					
Elemento 2.1 – Requerimientos de seguridad operacional para el SMS de los proveedores de servicios					

Pregunta	Situación actual	Comentarios	Medida(s) propuesta(s)	Coordinador Responsable	Plazo tentativo de concreción de la(s) medida(s) propuesta(s)
<p>2.1.1 ¿Ha establecido el Estado los reglamentos específicos que rigen la forma en que los proveedores de servicios detectarán los peligros y gestionarán los riesgos de seguridad operacional?</p>	<ul style="list-style-type: none"> • R.A.A.C. 121 (operadores aéreos de transporte regular) • R.A.A.C. 135 (operadores aéreos de transporte no regular) • R.A.A.C.145 (talleres de mantenimiento) • Hay material de orientación para la R.A.A.C. 145 y para las R.A.A.C. 121 y 135 en la parte de mantenimiento, y para la provisión de servicios de tránsito aéreo. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. No se ha establecido normativa SMS específica para la provisión de servicios de tránsito aéreo, aeródromos, escuelas de vuelo aprobadas y trabajo aéreo. 2. Falta material de orientación en apoyo para la instrumentación de SMS para la industria. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. <i>Desarrollar normativa SMS específica para las actividades de provisión de servicios de tránsito aéreo, aeródromos y escuelas de vuelo aprobadas</i> 2. <i>Desarrollar material de orientación para la instrumentación de SMS tanto para el Estado en su rol como proveedor de servicios como para la industria.</i> 		<ol style="list-style-type: none"> 1. <i>Borrador de la normativa completado seis (6) meses a partir de la iniciación de la tarea.</i> 2. <i>Borradores completados tres (3) meses partir de la iniciación de la tarea.</i>
<p>2.1.2 ¿Se basa el desarrollo normativo (reglamentos</p>	<ul style="list-style-type: none"> • El desarrollo normativo es reactivo, conforme a los lineamientos 	<ol style="list-style-type: none"> 1.El desarrollo normativo que responda a la identificación de peligros y análisis de riesgos de seguridad operacional por parte 	<ol style="list-style-type: none"> 1. <i>Como parte de las actividades del plan de implementación del SSP, analizar y proponer alternativas para la</i> 		<ol style="list-style-type: none"> 1. <i>Seis (6) meses a partir de la iniciación de la</i>

Pregunta	Situación actual	Comentarios	Medida(s) propuesta(s)	Coordinador Responsable	Plazo tentativo de concreción de la(s) medida(s) propuesta(s)
<p>operacionales específicos y políticas de implantación) en la identificación de peligros y el análisis de los riesgos de seguridad operacional por parte del Estado?</p>	<p>y/o enmiendas propuestas por OACI.</p>	<p>del Estado está condicionado al desarrollo de la plataforma informática (ver punto 1.1.11) y la reingeniería del sistema integral (ex – SICRA) (ver punto 3.2.1), que genere acopio de datos y generación de información.</p>	<p><i>implementación de mecanismos del Estado para la identificación de peligros y criterios de análisis de riesgos de seguridad operacional; y</i></p> <p>2. <i>Desarrollar un sistema normativo que responda a la identificación de peligros y análisis de riesgos de seguridad operacional por parte del Estado, para contribuir a la eficacia del SSP.</i></p>		<p><i>tarea.</i></p> <p>2. <i>Ver puntos 1.1.11 y 3.2.1</i></p>
<p>2.1.3 ¿Se examinan periódicamente los requisitos, reglamentos específicos del funcionamiento y políticas de implantación para asegurar que siguen</p>	<ul style="list-style-type: none"> Las reglamentaciones específicas se revisan periódicamente, basadas en los ciclos de revisión de las normas internacionales, lo que no genera pertinencia ni 	<p>1. Ver punto 1.1.4</p>	<p>1. Ver punto 1.1.4</p>		<p>1. Ver punto 1.1.4</p>

Pregunta	Situación actual	Comentarios	Medida(s) propuesta(s)	Coordinador Responsable	Plazo tentativo de concreción de la(s) medida(s) propuesta(s)
siendo pertinentes y apropiados para los proveedores de servicios?	<p>oportunidad.</p> <ul style="list-style-type: none"> El Decreto 671/1994 tiene prevista una revisión periódica. 				
2.1.4 ¿Existe un proceso estructurado dentro del Estado para evaluar cómo los proveedores de servicios manejarán los riesgos de seguridad asociados a los peligros identificados y sus consecuencias, expresados en términos de probabilidad y severidad?	<ul style="list-style-type: none"> Se han dictado cursos SMS para inspectores de línea aérea y mantenimiento, pero no existe material de orientación específico para los inspectores, y para personal involucrado en la provisión de servicios de tránsito aéreo. 	<p>1. La capacitación de inspectores en los aspectos de identificación de peligros y evaluación de riesgos de seguridad operacional debe ser complementada por el desarrollo de material guía para orientar las inspecciones.</p>	<p>1. <i>Desarrollar una guía de inspección SMS.</i></p>		<p>1. <i>Seis (6) meses a partir de la iniciación de la tarea.</i></p>

Pregunta	Situación actual	Comentarios	Medida(s) propuesta(s)	Coordinador Responsable	Plazo tentativo de concreción de la(s) medida(s) propuesta(s)
<p>2.1.5 ¿Se ha establecido una política que promueva que las deficiencias de seguridad operacional, los peligros y los eventos de seguridad operacional se notifiquen adecuadamente?</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Notificación de Incidentes de Tránsito Aéreo (NITA) - disponible en el programa de garantía de calidad de los servicios de tránsito aéreo. • Informe del Personal Aeronáutico (INPA) • Transporte sin Riesgo de Mercancías Peligrosas • Choques con Aves y Fauna (IBIS) • Formulario de Novedades y Sugerencias (FONOS) 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Existe una política del estado sobre reportajes de seguridad operacional. 2. No existe una política que promueva los reportajes de seguridad operacional. 3. Existe un mecanismo de sugerencias y novedades sobre de seguridad operacional, pero no se lo promueve. 4. No se han establecido las condiciones bajo las cuales se aplica la protección respecto de la aplicación de medidas disciplinarias y/o administrativas. 5. La implementación de un programa efectivo de reportajes de seguridad operacional del Estado está condicionado al desarrollo de la plataforma informática (ver punto 1.1.11) y la reingeniería del sistema integral (ex – SICRA) (ver punto 3.2.1) 	<ol style="list-style-type: none"> 1. <i>Desarrollar un borrador de política del Estado que regule y promueva los reportajes de seguridad operacional, incluyendo su promoción. La política debe incluir las condiciones bajo las cuales se aplica la protección respecto de la aplicación de medidas disciplinarias y/o administrativas; así como la política de divulgación de seguridad operacional, los peligros y los eventos de seguridad operacional; y</i> 2. <i>Desarrollar la propuesta para el establecimiento de un programa efectivo de reportajes de seguridad operacional del Estado.</i> 		<ol style="list-style-type: none"> 1. <i>Dieciocho (18) meses a partir de la iniciación de la tarea.</i> 2. <i>Seis (6) meses a partir de la iniciación de la tarea.</i>

Pregunta	Situación actual	Comentarios	Medida(s) propuesta(s)	Coordinador Responsable	Plazo tentativo de concreción de la(s) medida(s) propuesta(s)
<p>2.1.6 ¿Existe una política del Estado sobre la divulgación de deficiencias de seguridad operacional, peligros y eventos de seguridad operacional identificados a través del sistema de reportaje de seguridad?</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Hay un sistema de avisos de eventos en al área de aeronavegabilidad. • No hay ni política ni sistema de divulgación. 	<p>1. La implementación de un programa de divulgación de deficiencias de seguridad operacional, peligros y eventos de seguridad operacional identificados a través del sistema de reportajes del Estado está condicionado al desarrollo de la plataforma informática (ver punto 1.1.11) y la reingeniería del sistema integral (ex – SICRA)(ver punto 3.2.1)</p>	<p>1. Ver punto 2.1.5</p> <p>2. Desarrollar la propuesta para el establecimiento de un sistema de divulgación de seguridad operacional, los peligros o los eventos de seguridad operacional.</p>		<p>1. Dieciocho (18) meses a partir de la iniciación de la tarea.</p> <p>2. Seis (6) meses partir de la iniciación de la tarea.</p>
<p>2.1.7 ¿Incluyen la política de reportajes de seguridad y la política de difusión de las deficiencias de seguridad operacional, peligros</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Ver puntos 2.1.5 y 2.1.6 	<p>1. Ver puntos 2.1.5 y 2.1.6</p>	<p>1. Ver puntos 2.1.5 y 2.1.6</p>		<p>1. Ver puntos 2.1.5 y 2.1.6</p>

Pregunta	Situación actual	Comentarios	Medida(s) propuesta(s)	Coordinador Responsable	Plazo tentativo de concreción de la(s) medida(s) propuesta(s)
<p>y eventos de seguridad operacional conocidas a través del sistema de reportaje de seguridad, las condiciones bajo las que se aplica protección respecto de medidas disciplinarias y/o administrativas?</p>					
Elemento 2.2 – Aprobación de los niveles de seguridad formulados por los proveedores de servicios					
<p>2.2.1 ¿Ha el Estado convenido individualmente con los proveedores de servicios la performance de seguridad operacional de</p>	<ul style="list-style-type: none"> No se ha establecido todavía un entorno SMS que cumple en forma total con las normas y métodos recomendados de OACI. 	<p>1. La implementación de acuerdos sobre la performance de seguridad operacional individual del SMS de cada proveedor de servicios está condicionado al desarrollo de la plataforma informática (ver punto 1.1.11) y la reingeniería del sistema integral (ex – SICRA) (ver punto</p>	<p>1. <i>Ver puntos 1.1.11 y 3.2.1</i></p> <p>2. <i>Integrar un sub-grupo de trabajo para desarrollar material de orientación para la definición de la performance de seguridad operacional de SMS.</i></p>		<p>1. <i>Ver puntos 1.1.11 y 3.2.1</i></p> <p>2. <i>Dieciocho (18) meses a partir de la iniciación de la tarea.</i></p>

Pregunta	Situación actual	Comentarios	Medida(s) propuesta(s)	Coordinador Responsable	Plazo tentativo de concreción de la(s) medida(s) propuesta(s)
los SMS?		3.2.1)			
2.2.2 ¿La performance de seguridad operacional acordados tienen en cuenta los recursos individuales del proveedor de servicios para mitigar los riesgos de la seguridad operacional?	<ul style="list-style-type: none"> Ver punto 2.2.1 	1. Ver punto 2.2.1	1. <i>Ver punto 2.2.1</i>		1. <i>Ver punto 2.2.1</i>
2.2.3 ¿Es la performance de seguridad operacional acordada expresada por múltiples indicadores y metas de desempeño de la	<ul style="list-style-type: none"> Ver punto 2.2.1 	2. Ver punto 2.2.1	2. <i>Ver punto 2.2.1</i>		1. <i>Ver punto 2.2.1</i>

Pregunta	Situación actual	Comentarios	Medida(s) propuesta(s)	Coordinador Responsable	Plazo tentativo de concreción de la(s) medida(s) propuesta(s)
seguridad operacional, en oposición a uno solo, así como por múltiples planes de acción?					
2.2.4 ¿Es la performance de seguridad operacional acordada revisada periódicamente para asegurar que siguen siendo relevantes y apropiados para el proveedor de servicios?	<ul style="list-style-type: none"> • Ver punto 2.2.1 	3. Ver punto 2.2.1	3. Ver punto 2.2.1		1. Ver punto 2.2.1
Componente N° 3 – GARANTÍA DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL POR EL ESTADO					
Elemento 3.1 – Vigilancia de la seguridad operacional					

Pregunta	Situación actual	Comentarios	Medida(s) propuesta(s)	Coordinador Responsable	Plazo tentativo de concreción de la(s) medida(s) propuesta(s)
<p>3.1.1 ¿Ha establecido el Estado los mecanismos para asegurar la vigilancia de la seguridad operacional?</p>	<ul style="list-style-type: none"> • DOA-DNSO: elabora y ejecuta el <i>Programa Anual de Inspección de Seguridad Operacional</i>, dirigido a explotadores nacionales y extranjeros. Incluye inspecciones de rutas, de escalas y base; inspecciones de plataforma e inspecciones de personal con funciones aeronáuticas. • DLP-DNSO: <i>Plan Anual de Inspección de Escuelas Técnicas, Centros de Entrenamientos y EIPAs (Escuelas de Instrucción y Perfeccionamiento Aeronáutico).</i> 	<p>1. Si bien los mecanismos para asegurar la vigilancia de la seguridad operacional existen, la puesta en práctica de los mismos se ve obstaculizada por el encuadramiento de sus actividades bajo normas de gestión administrativa que son incompatibles con el dinamismo propio de la vigilancia de las operaciones de aviación civil. A esto se suma la aparente ausencia de una política de asignación de recursos que garantice la ejecución de los planes de inspección en tiempo y forma.</p> <p>2. El sistema de datos SICRA, cuyo rol en apoyo de la vigilancia de la seguridad operacional y de la gestión de la seguridad operacional</p>	<p>1. <i>Analizar las normas administrativas bajo las cuales se encuadran las actividades de vigilancia de la seguridad operacional, a efectos de evaluar su compatibilidad con las necesidades de tales actividades, y proponer los cambios necesarios.</i></p> <p>2. <i>Evaluar el SICRA en su totalidad a los efectos de introducir los cambios necesarios para convertirlo en un sistema integrado de datos en apoyo a las actividades de gestión de la aviación civil del estado.</i></p>		<p>1. <i>Tres (3) meses a partir de la iniciación de la tarea.</i></p> <p>2. <i>Dieciocho (18) meses a partir de la iniciación de la tarea.</i></p>

Pregunta	Situación actual	Comentarios	Medida(s) propuesta(s)	Coordinador Responsable	Plazo tentativo de concreción de la(s) medida(s) propuesta(s)
	<ul style="list-style-type: none"> • DA-DNSO: <i>Plan Anual de Inspección de Talleres y Explotadores.</i> • <i>Plan Anual de Inspecciones de Aeródromos.</i> • DPI-DGIySA: <i>Plan Anual Infraestructura y Pavimentos.</i> • <i>Plan anual de inspecciones del ORSNA (apuntan a control de calidad).</i> • DTA: <i>Plan Anual de Inspecciones a los ACCs.</i> • DCNV-DNSNAyA: <i>Plan Anual de Verificación de Radio Ayudas y Ayudas Visuales. Plan de Inspección de Radares.</i> • DSA-DGIySA. <i>Plan</i> 	<p>en el más amplio marco del territorio nacional es de fundamental importancia, adolece de tecnología actual, contiene información incompleta y datos repetidos, coexistiendo con desarrollos informáticos independientes, compartimientos estancos y baja capacitación de personal.</p>			

Pregunta	Situación actual	Comentarios	Medida(s) propuesta(s)	Coordinador Responsable	Plazo tentativo de concreción de la(s) medida(s) propuesta(s)
	<p><i>Anual de Inspección de los SEI (Servicio de Extinción de Incendio)</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • SICRA. <p>45.</p>				
<p>3.1.2 ¿Incluyen las inspecciones, auditorías y encuestas, mecanismos para asegurar que los controles reglamentarios del riesgo de seguridad operacional están correctamente integrados en el SMS de los proveedores de servicios?</p>	<ul style="list-style-type: none"> • No se ha establecido todavía un entorno SMS que cumple en forma total con las normas y métodos recomendados de OACI. 	<p>1. Ver punto 2.1.4</p>	<p><i>1. Ver punto 2.1.4</i></p>		<p><i>1. Ver punto 2.1.4</i></p>

Pregunta	Situación actual	Comentarios	Medida(s) propuesta(s)	Coordinador Responsable	Plazo tentativo de concreción de la(s) medida(s) propuesta(s)
3.1.3 ¿Aseguran las inspecciones, auditorías y encuestas que las actividades regulares de control de los riesgos de seguridad operacional se llevan a la práctica conforme a su diseño?	<ul style="list-style-type: none"> No se ha establecido todavía un entorno SMS que cumple en forma total con las normas y métodos recomendados de OACI. 	1. Ver punto 2.1.4	<i>1. Ver punto 2.1.4</i>		<i>1. Ver punto 2.1.4</i>
3.1.4 ¿Aseguran las inspecciones, auditorías y encuestas que las actividades regulares de control de los riesgos de seguridad operacional tienen el efecto previsto?	<ul style="list-style-type: none"> No se ha establecido todavía un entorno SMS que cumple en forma total con las normas y métodos recomendados de OACI. 	1. Ver punto 2.1.4	<i>1. Ver punto 2.1.4</i>		<i>1. Ver punto 2.1.4</i>

Pregunta	Situación actual	Comentarios	Medida(s) propuesta(s)	Coordinador Responsable	Plazo tentativo de concreción de la(s) medida(s) propuesta(s)
3.1.5 ¿Consideran las inspecciones, auditorías y encuestas aquellos cambios que podrían afectar el programa de la seguridad del Estado (SSP) y sus parámetros de eficacia (ALoS), las recomendaciones para la mejora continua y el compartir las mejores prácticas a través del Estado?	<ul style="list-style-type: none"> No se ha establecido todavía un entorno SMS que cumple en forma total con las normas y métodos recomendados de OACI. 	1. Ver punto 2.1.4	<i>1. Ver punto 2.1.4</i>		<i>1. Ver punto 2.1.4</i>
3.1.6 ¿Existe un proceso para evaluar la eficacia de los cambios	<ul style="list-style-type: none"> No se ha establecido todavía un entorno SMS que cumple en forma total con las normas y métodos 	1. Ver punto 2.1.4	<i>1. Ver punto 2.1.4</i>		<i>1. Ver punto 2.1.4</i>

Pregunta	Situación actual	Comentarios	Medida(s) propuesta(s)	Coordinador Responsable	Plazo tentativo de concreción de la(s) medida(s) propuesta(s)
relacionados con el SSP?	recomendados de OACI.				
Elemento 3.2 – Colección, análisis e intercambio de datos de seguridad operacional					
3.2.1 ¿Ha establecido el Estado los mecanismos para asegurar la captura y el almacenaje de datos de peligros operacionales y riesgos de seguridad operacional a nivel del Estado?	<ul style="list-style-type: none"> La JIAAC cuenta con el sistema ECCAIRS Ver punto 2.1.5 	<ol style="list-style-type: none"> ECCAIRS solo informa sobre consecuencias. No captura peligros ni deficiencias de seguridad operacional. Además, solo se utiliza a los efectos de notificación de eventos a OACI y otras partes interesadas. Ver punto 2.1.5 	<ol style="list-style-type: none"> <i>Como parte de la evaluación integral del SICRA, introducir los cambios necesarios para convertirlo en la plataforma informática que apoye un sistema integrado de gestión de la información de gestión de la seguridad operacional del Estado.</i> <i>Ver punto 3.1.1</i> 		<ol style="list-style-type: none"> <i>Dieciocho (18) meses a partir de la iniciación de la tarea.</i>
3.2.2 ¿Ha establecido el Estado los mecanismos para convertir en información los datos	<ul style="list-style-type: none"> Ver puntos 2.1.5, 3.1.1 y 3.2.1 	<ol style="list-style-type: none"> Ver puntos 2.1.5, 3.1.1 y 3.2.1 	<ol style="list-style-type: none"> <i>Ver puntos 2.1.5, 3.1.1 y 3.2.1</i> 		<ol style="list-style-type: none"> <i>Ver punto 3.2.1</i>

Pregunta	Situación actual	Comentarios	Medida(s) propuesta(s)	Coordinador Responsable	Plazo tentativo de concreción de la(s) medida(s) propuesta(s)
<p>agregados almacenados, y promover el intercambio de información de seguridad operacional con los proveedores de servicios y/u otros Estados, según corresponda?</p>					
<p>3.2.3 ¿Ha establecido el Estado parámetros de eficacia (ALoS) para el SSP?</p>	<ul style="list-style-type: none"> No se ha establecido todavía un entorno SSP que cumple en forma total con las normas y métodos recomendados de OACI. 	<p>1. El desarrollo de parámetros de eficacia (ALoS) relacionado al SSP está condicionado al desarrollo de la plataforma informática (ver punto 1.1.11) y la reingeniería del sistema integral (ex – SICRA) (ver punto 3.2.1)</p>	<p><i>1. Desarrollar un conjunto inicial de indicadores de seguridad operacional y metas de seguridad operacional que reflejen una combinación de (a) medición de seguridad operacional, y (b) procesos de alto nivel representativos de las actividades supervisión de la gestión de la seguridad operacional.</i></p> <p><i>2. Cuantificar los indicadores de seguridad operacional y las</i></p>		<p><i>1. Tres (3) meses a partir de la iniciación de la tarea.</i></p> <p><i>2.Ver puntos 1.1.11 y 3.2.1</i></p>

Pregunta	Situación actual	Comentarios	Medida(s) propuesta(s)	Coordinador Responsable	Plazo tentativo de concreción de la(s) medida(s) propuesta(s)
			<i>metas de seguridad operacional del ALoS del SSP del Estado Argentino</i>		
3.2.4 ¿Combina el ALoS relativo al SSP elementos de medición de la seguridad operacional y medición de la eficacia de la seguridad operacional?	<ul style="list-style-type: none"> • Ver punto 3.2.3 	1. Ver punto 3.2.3	<i>1. Ver punto 3.2.3</i>		<i>1. Ver punto 3.2.3</i>
3.2.5 ¿Está el ALoS relativo al SSP relacionado con la complejidad de las actividades de aviación dentro del Estado?	<ul style="list-style-type: none"> • Ver punto 3.2.3 	1. Ver punto 3.2.3	<i>1. Ver punto 3.2.3</i>		<i>1. Ver punto 3.2.3</i>
3.2.6 ¿Existe un protocolo para elaborar y	<ul style="list-style-type: none"> • Ver punto 3.2.3 	1. Ver punto 3.2.3	<i>1. Ver punto 3.2.3</i>		<i>1. Ver punto 3.2.3</i>

Pregunta	Situación actual	Comentarios	Medida(s) propuesta(s)	Coordinador Responsable	Plazo tentativo de concreción de la(s) medida(s) propuesta(s)
mantener un conjunto de parámetros para medir la implementación realista del SSP?					
Elemento 3.3 – Definición sobre la base de datos de las áreas de prioridad sobre las cuales concentrar la vigilancia operacional					
3.3.1 ¿Ha desarrollado el Estado criterios para dar prioridad a las inspecciones, auditorías y encuestas hacia las áreas de seguridad operacional de mayor preocupación o necesidad?	<ul style="list-style-type: none"> • Ver punto 3.2.1 	1. Ver punto 3.2.1	<i>1. Ver punto 3.2.1</i>		<i>1. Ver punto 3.2.1</i>
3.3.2 ¿La priorización de	<ul style="list-style-type: none"> • Ver punto 3.2.1 	1. Ver punto 3.2.1	<i>1. Ver punto 3.2.1</i>		<i>1. Ver punto 3.2.1</i>

Pregunta	Situación actual	Comentarios	Medida(s) propuesta(s)	Coordinador Responsable	Plazo tentativo de concreción de la(s) medida(s) propuesta(s)
<p>las inspecciones y auditorías es resultado del análisis de datos sobre áreas de peligros, sus consecuencias en las operaciones, y riesgos de seguridad operacional evaluados?</p>					
<p>Componente N° 4 – PROMOCIÓN DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL POR EL ESTADO</p>					
<p>Elemento 4.1 – Capacitación, comunicación y diseminación de información sobre seguridad operacional en forma interna</p>					

Pregunta	Situación actual	Comentarios	Medida(s) propuesta(s)	Coordinador Responsable	Plazo tentativo de concreción de la(s) medida(s) propuesta(s)
4.1.1 ¿Proporciona el Estado internamente, dentro de las organizaciones estatales con responsabilidad es en aviación formación, conocimiento y comunicación sobre información significativa relativa a la seguridad operacional?	<ul style="list-style-type: none"> • Se proporcionan cursos para la función técnica específica. • Se dictan cursos SMS para POI y PMI. • Existe un curso SMS para todo el personal de la ANAC de un día. • Existe una propuesta de curso SSP. • Existe una propuesta de curso integrado sobre la gestión de la seguridad operacional. 	<p>1. No existe un curso de inducción o adoctrinamiento inicial en los aspectos de la organización de las entidades de aviación civil del Estado.</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. <i>Desarrollar un curso de inducción o adoctrinamiento inicial en los aspectos de la organización de las entidades de aviación civil del Estado;</i> 2. <i>Evaluar las propuestas de cursos SSP e integrado sobre la gestión de la seguridad operacional;</i> 3. <i>Evaluar los cursos SMS existentes;</i> 4. <i>Desarrollar un cronograma de dictado de cursos internos; y</i> 5. <i>Llevar a cabo las acciones necesarias para la formación de instructores SSP y SMS a nivel nacional, para dictar los cursos interna y externamente.</i> 		<p><i>1 a 4. Tres (3) meses a partir de la iniciación de la tarea.</i></p>
4.1.2 ¿Existen procesos de	<ul style="list-style-type: none"> • Ver punto 3.2.1 	<p>1. Ver punto 3.2.1</p>	<p><i>1. Ver punto 3.2.1</i></p>		<p><i>1. Ver punto 3.2.1</i></p>

Pregunta	Situación actual	Comentarios	Medida(s) propuesta(s)	Coordinador Responsable	Plazo tentativo de concreción de la(s) medida(s) propuesta(s)
<p>comunicación dentro del Estado para asegurar que la información sobre las funciones del SSP y los productos están disponibles en tiempo y en forma a las organizaciones estatales con responsabilidad es en aviación?</p>					
<p>4.1.3 ¿Existe un proceso formal para la difusión de la información de seguridad operacional entre las organizaciones estatales con responsabilidad</p>	<ul style="list-style-type: none"> • La JIAAC emite boletines de accidentes. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. No hay otros medios de comunicación de seguridad operacional. 2. No hay mecanismos para supervisar la eficacia. 3. La selección de una apropiada plataforma informática para la difusión de información sobre la gestión de la seguridad operacional está condicionada al 	<ol style="list-style-type: none"> 1. <i>Desarrollar un programa formal de difusión de la información de seguridad operacional en las organizaciones estatales con responsabilidades en aviación, que incluya la selección de una apropiada plataforma informática para tal efecto y los mecanismos para verificar</i> 		<ol style="list-style-type: none"> 1. <i>Tres (3) meses a partir de la iniciación de la tarea.</i>

Pregunta	Situación actual	Comentarios	Medida(s) propuesta(s)	Coordinador Responsable	Plazo tentativo de concreción de la(s) medida(s) propuesta(s)
es en aviación y los medios para supervisar la eficacia de este proceso?		desarrollo de la plataforma informática (ver punto 1.1.11) y la reingeniería del sistema integral (ex- SICRA) (ver punto 3.2.1).	<i>su eficacia.</i>		
4.1.4 ¿Son los procesos de comunicación (escritos, reuniones, electrónico, etc.) dimensionados en función del tamaño y el alcance de las organizaciones estatales con responsabilidad es en aviación?	• Ver punto 4.1.3	1. Ver punto 4.1.3	<i>1. Ver punto 4.1.3</i>		<i>1. Ver punto 4.1.3</i>
4.1.5 ¿Se mantiene la información de seguridad y la información sobre las funciones del	• Ver punto 4.1.3	1. Ver punto 4.1.3	<i>1. Ver punto 4.1.3</i>		<i>1. Ver punto 4.1.3</i>

Pregunta	Situación actual	Comentarios	Medida(s) propuesta(s)	Coordinador Responsable	Plazo tentativo de concreción de la(s) medida(s) propuesta(s)
SSP en un medio conveniente?					
Elemento 4.2 – Capacitación, comunicación y diseminación de información sobre seguridad operacional en forma externa					
4.2.1 ¿Proporciona el Estado la educación externa, el conocimiento de los riesgos de seguridad operacional y la comunicación de la información significativa de seguridad operacional?	<ul style="list-style-type: none"> • Se dictan cursos SMS a requerimiento de la industria. • La JIACC tiene un portal informático. 	1. No existe un programa formal de capacitación externa.	1. <i>Desarrollar un cronograma de dictado de cursos externos sobre SMS.</i>		1. <i>Tres (3) meses a partir de la iniciación de la tarea.</i>
4.2.1 ¿Existen procesos de comunicación establecidos dentro del Estado que permiten promover	• Ver punto 4.1.3	1. Ver punto 4.1.3	1. <i>Ver punto 4.1.3</i>		1. <i>Ver punto 4.1.3</i>

Pregunta	Situación actual	Comentarios	Medida(s) propuesta(s)	Coordinador Responsable	Plazo tentativo de concreción de la(s) medida(s) propuesta(s)
nacional e internacionalmente el SSP?					
4.2.2 ¿Existe un proceso formal para la difusión externa de la información de seguridad operacional a los proveedores de servicios y los medios para supervisar la eficacia de este proceso?	• Ver punto 4.1.3	1. Ver punto 4.1.3	<i>1. Ver punto 4.1.3</i>		<i>1. Ver punto 4.1.3</i>
4.2.3 ¿Existen procesos de comunicación dentro del Estado para asegurar que la información sobre las funciones del	• Ver punto 4.1.3	1. Ver punto 4.1.3	<i>1. Ver punto 4.1.3</i>		<i>1. Ver punto 4.1.3</i>

Pregunta	Situación actual	Comentarios	Medida(s) propuesta(s)	Coordinador Responsable	Plazo tentativo de concreción de la(s) medida(s) propuesta(s)
SSP y los productos están disponibles en tiempo oportuno a los proveedores de servicios del Estado?					
4.2.4 ¿Son los procesos de comunicación (escritos, reuniones, electrónico, etc.) acorde a la dimensión y el alcance de los proveedores de servicios del Estado?	• Ver punto 4.1.3	1. Ver punto 4.1.3	<i>1. Ver punto 4.1.3</i>		<i>1. Ver punto 4.1.3</i>
4.2.5 ¿Se establece y mantiene la información de seguridad y la información	• Ver punto 4.1.3	1. Ver punto 4.1.3	<i>1. Ver punto 4.1.3</i>		<i>1. Ver punto 4.1.3</i>

Pregunta	Situación actual	Comentarios	Medida(s) propuesta(s)	Coordinador Responsable	Plazo tentativo de concreción de la(s) medida(s) propuesta(s)
sobre las funciones del SSP y los productos en un medio conveniente?					

APÉNDICE 4 – IDENTIFICACIÓN DEL RESPONSABLE POR EL SSP

CONSIDERACIONES GENERALES

1. De acuerdo con el *Manual de gestión de la seguridad operacional* (Doc 9859) de la OACI, el Estado Argentino debe designar una persona a la que se asigne la responsabilidad final por la coordinación de las actividades necesarias para la implementación y mantenimiento del Sistema de Gestión de Seguridad Operacional del Estado (SSP) .
2. Según el mencionado documento, el Responsable por el Sistema de Gestión de Seguridad Operacional del Estado debe tener conocimientos acorde con los temas relativos a la gestión de la seguridad operacional y estar interiorizado de los asuntos que son del ámbito del SSP, de manera tal de permitir un adecuado manejo de las cuestiones propias del sistema de gestión de la seguridad operacional que son de su competencia. El Doc 9859 también recomienda que el Responsable por el Sistema de Gestión de Seguridad Operacional del Estado tenga formación aeronáutica y conocimientos de sistemas de gestión.

EL CONTEXTO NACIONAL

3. El Estado Argentino ha depositado sus obligaciones como ente regulador y fiscalizador, emanadas de los Anexos al Convenio de Chicago, en organismos con dependencia de diferentes Ministerios. Los niveles más altos de la administración nacional – el Jefe de Gabinete de Ministros y los Ministros – poseen funciones relativas a la asignación presupuestaria, la determinación de políticas, fiscalizaciones o auditorías. Dado su elevado rango no llevan a cabo, en sus respectivas áreas, tareas operativas que tengan una incidencia directa en la gestión de la seguridad operacional.
4. Por su parte, las áreas especializadas – las direcciones y administraciones del Estado – tienen responsabilidad operativa, en función de su respectivo conocimiento de los asuntos que forman parte de su actividad cotidiana. En el ámbito de la Aviación Civil de la República Argentina, estas organizaciones son el SMN, ORSNA, PSA, INMAE, JIAAC y ANAC.
5. El hecho que la autoridad total para la implementación de las políticas relativas a la gestión de la seguridad operacional no recaer en una sola organización del Estado, es un factor fundamental para definir la futura dependencia del Responsable por el Sistema de Gestión de Seguridad Operacional del Estado dentro del organigrama de la



ANAC

Administración Nacional
de Aviación Civil
Argentina

Administración Pública Nacional. Es por ello que el perfil del Responsable por el Sistema de Gestión de Seguridad Operacional del Estado debe incluir una capacidad de coordinación tal que permita al Estado Argentino optimizar la asignación de recursos y minimizar la potencial duplicación de esfuerzos entre las diversas autoridades competentes.

6. Considerando las responsabilidades y funciones recomendadas por la OACI al Responsable por el Sistema de Gestión de Seguridad Operacional del Estado, el Grupo de Trabajo concluyó que para lograr la capacidad de coordinación entre organizaciones que responden funcionalmente a diferentes Ministerios, la persona designada debe ser del más alto nivel de gobierno posible.
7. En función de lo antedicho, se advirtió que el Artículo 16 de la Ley de Ministerios (Modificada por Ley Nº 26338) confiere a la JEFATURA DE GABINETE DE MINISTROS, entre otras, las siguientes funciones:
 - a) Ejercer las atribuciones de administración que le delegue el Presidente de la Nación, respecto de los poderes propios de éste. (inc. 3)
 - b) Entender en la organización y convocatoria de las reuniones y acuerdos de gabinete, coordinando los asuntos a tratar. (inc. 4)
 - c) Coordinar y controlar las actividades de los Ministerios y, de las distintas áreas a su cargo realizando su programación y control estratégico, a fin de obtener coherencia en el accionar de la administración e incrementar su eficacia. (inc. 5)
 - d) Entender en el perfeccionamiento de la organización y funcionamiento de la Administración Pública Nacional, procurando optimizar y coordinar los recursos humanos, técnicos, materiales y financieros con que cuenta. (inc. 10)
 - e) Intervenir en la elaboración y control de ejecución de la Ley de Presupuesto, como así también en los niveles del gasto y de los ingresos públicos, sin perjuicio de la responsabilidad primaria del Ministro Secretario del área y de la supervisión que al Presidente de la Nación compete en la materia. (inc. 15)
 - f) Entender en la evaluación y priorización del gasto, efectuando el diagnóstico y seguimiento permanente de sus efectos sobre las condiciones de vida de la población. (inc. 23)
 - g) Entender en la distribución de las rentas nacionales, según la asignación de Presupuesto aprobada por el Congreso, y en su ejecución. (inc. 24)
 - h) Intervenir en los planes de acción y los presupuestos de las sociedades del Estado, entidades autárquicas, organismos descentralizados o



ANAC

Administración Nacional
de Aviación Civil
Argentina

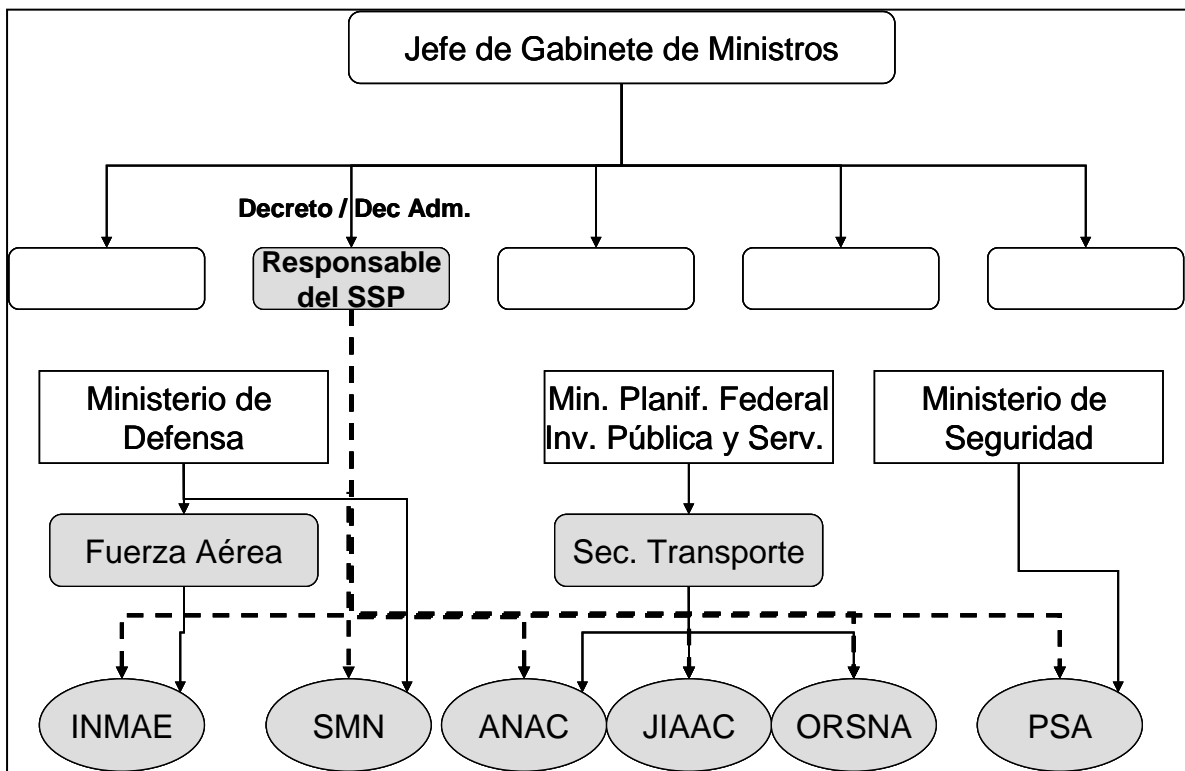
- desconcentrados y cuentas y fondos especiales, cualquiera sea su denominación o naturaleza jurídica en su área; así como en su intervención, liquidación, cierre, privatización, fusión, disolución o centralización. (inc. 26)
- i) Entender en la conducción de la gestión y obtención de cooperación técnica y financiera internacional que otros países u organismos internacionales ofrezcan, para el cumplimiento de los objetivos y políticas de su competencia, en coordinación con los demás organismos del Estado, para su implementación. (inc. 38); y
 - j) Entender en la aplicación de los tratados internacionales relacionados con los temas de su competencia, e intervenir en la formulación de convenios internacionales en los asuntos propios de su área. (inc. 39)
8. Se advirtió además, que en el organigrama de la Jefatura de Gabinete de Ministros existen diversos coordinadores dependientes del Jefe de Gabinete de Ministros, a cargo de programas específicos - como por ejemplo y entre muchos otros - el Coordinador Estratégico Agropecuario, el Coordinador de Asuntos Regionales, etc. Teniendo presente estos antecedentes se propone que las responsabilidades y funciones recomendadas por la OACI para el Responsable por el Sistema de Gestión de Seguridad Operacional del Estado podrían ser adecuadamente apoyadas ubicando ese cargo en el mismo nivel orgánico asignado a los responsables de los programas ejemplificados en este párrafo.
9. Se advirtió además, que en el organigrama de la Jefatura de Gabinete de Ministros existen diversos coordinadores dependientes del Jefe de Gabinete de Ministros, a cargo de programas específicos - como por ejemplo y entre muchos otros - el Coordinador Estratégico Agropecuario, el Coordinador de Asuntos Regionales, etc. Teniendo presente estos antecedentes se propone que las responsabilidades y funciones recomendadas por la OACI para el Responsable por el Sistema de Gestión de Seguridad Operacional del Estado podrían ser adecuadamente apoyadas ubicando ese cargo en el mismo nivel orgánico asignado a los responsables de los programas ejemplificados en este párrafo.

PROPUESTA

10. Considerando lo expuesto en los puntos 1 y 2 anteriores, el Grupo de Trabajo propone que la persona que ocupe el cargo de Responsable por el Sistema de Gestión de Seguridad Operacional del Estado, que estará a cargo de la coordinación de las actividades necesarias para la implementación y mantenimiento del Sistema de Gestión de Seguridad Operacional del Estado del Estado debe:

- a) ser designada por el Poder Ejecutivo;
- b) depender directamente del Jefe de Gabinete, con el objeto de tener capacidad de tomar las decisiones que permitan la coordinación entre las diferentes organizaciones del Estado Argentino para optimizar la asignación de recursos y minimizar la potencial duplicación de esfuerzos entre las diversas autoridades competentes; y
- c) tener conocimientos acorde con los temas relativos a la gestión de la seguridad operacional y estar interiorizado de los asuntos que son del ámbito del SSP de manera tal que permita un adecuado manejo de las cuestiones propias del Programa que son de su competencia.

ORGANIGRAMA



APÉNDICE 5 - PROGRAMA DE COMUNICACIÓN SOBRE EL SISTEMA DE GESTIÓN DE SEGURIDAD OPERACIONAL (SSP) DEL ESTADO ARGENTINO

OBJETIVO DEL PROGRAMA

1. El objetivo del programa de comunicación sobre el sistema de gestión de la seguridad operacional (SSP) del Estado Argentino es difundir, entre todo el personal de las organizaciones de aviación civil del Estado Argentino o con responsabilidades en la misma, información sobre las actividades del Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional (SSP), incluyendo el progreso de su desarrollo y las actividades operativas diarias del mismo. Otro objetivo fundamental del programa de comunicación es la promoción del SSP a nivel de la industria aeronáutica nacional así como de la comunidad de aviación civil internacional.
2. El programa de comunicación sobre el SSP es una actividad continua, que debe iniciarse con el desarrollo del SSP y continuar en forma ininterrumpida durante toda la vida del mismo. El contenido de las comunicaciones abarca aspectos tales como información que asegure que el personal tiene conocimiento, a un nivel compatible con sus funciones y responsabilidades, del SSP y sus procesos y procedimientos; la provisión de información crítica sobre la gestión de la seguridad operacional; las razones por las cuales se toman determinadas acciones, tanto las relativas a la gestión de la seguridad operacional como las de naturaleza administrativa en apoyo a aquélla, las razones por las cuales se incorporan o cambian los procedimientos operativos y/o de seguridad operacional, etc. El propósito es mantener al personal informado sobre las actividades que son la razón de ser de las organizaciones a las que pertenecen, a través de la provisión de clara información que, además de informar y educar, evite que se generen distorsiones.

MEDIOS DE COMUNICACIÓN

3. Entre los medios para poner en marcha el programa de comunicación se encuentran circulares de noticias, boletines y portales.
4. La propuesta del Grupo de Trabajo, por razones de practicidad, eficacia y seguridad, considera como más adecuadas las siguientes herramientas para la comunicación: una Intranet para el alcance interno dentro de la ANAC, una Extranet para cuando un miembro de la ANAC se encuentre fuera del alcance de la Intranet y un *web-site*

para comunicar entre las organizaciones de aviación civil del Estado Argentino o con responsabilidades en la misma, a la industria

5. aeronáutica nacional y a la comunidad aeronáutica internacional. Los contenidos de las comunicaciones deben ser ajustados en función de la audiencia a la que son dirigidos.

CRONOGRAMA DE COMUNICACIONES

6. El cronograma del programa de comunicación sobre el sistema de gestión de seguridad operacional del Estado Argentino está condicionado al desarrollo de las capacidades informáticas de la ANAC.
 7. Basado en la proyección del tal desarrollo, se anticipa que la primera comunicación, para la audiencia interna, podrá ser distribuida en mayo de 2011, seguida por una primera comunicación para la industria aeronáutica nacional y la comunidad aeronáutica internacional en junio de 2011. Sucesivas comunicaciones serán bi-mensuales, con comunicaciones puntuales cuando las circunstancias así los justifiquen.
-

APÉNDICE 6 - PROGRAMA DE CAPACITACIÓN DEL SISTEMA DE GESTIÓN DE SEGURIDAD OPERACIONAL (SSP) DEL ESTADO ARGENTINO

INTRODUCCIÓN

1. La implementación y funcionamiento del sistema de gestión de la seguridad operacional (SSP) del Estado Argentino hace necesario que el personal de las organizaciones de aviación civil del Estado o que interviene en actividades relacionadas a la misma reciba capacitación - acorde al nivel de responsabilidad y participación en el SSP - en temas relacionados con la gestión de la seguridad operacional.
2. El Grupo de Trabajo ha establecido cuatro niveles de capacitación en gestión de la seguridad operacional (GSO) para el personal de las organizaciones de aviación civil del Estado o que interviene en actividades relacionadas a la misma, detallados a continuación. La programa de capacitación propuesta incluye recurrencia en la capacitación:
 - a) curso GSO inicial
 - b) curso GSO para funciones de conducción.
 - c) curso GSO avanzado
 - d) capacitación GSO para la Alta Dirección
 - e) curso GSO recurrente
3. El énfasis inicial del dictado de cursos será en el personal de la ANAC con funciones de supervisión e inspección, según lo expuesto en el punto 3 de este apéndice, y se extenderá a otras funciones dentro de la ANAC así como a personal de otras organizaciones con responsabilidades en aviación civil en la medida que los recursos disponibles lo permitan.

ALCANCE, OBJETIVOS, CONTENIDO Y CARGA HORARIA DE LOS CURSOS GSO

4. Se detallan a continuación los cursos de GSO, sus audiencias, objetivos generales, contenidos y cargas horarias. Todos los niveles de capacitación son de carácter obligatorio

Curso GSO inicial

- a. *Destinatarios:* todo el personal de la Autoridad Aeronáutica Civil (AAC).
- b. *Objetivos de capacitación*

- i. Familiarizar al personal con las políticas, objetivos y fundamentos de la GSO.
 - ii. Proporcionar una descripción de las responsabilidades de seguridad operacional, incluyendo los procedimientos de reportes de seguridad operacional.
- c. *Contenido*
- i. Política y objetivos de la gestión de la seguridad operacional.
 - ii. Peligros, consecuencias y riesgos de seguridad operacional.
 - iii. Gestión de riesgos de seguridad operacional.
 - iv. Sistemas de reportes de seguridad operacional.
- d. *Duración:* 6 hs cátedra.

Nota. – Para el personal de la ANAC, este curso se impartirá como parte del "Curso Introductorio" para el personal ingresante o separadamente para todo el personal ya ingresado que no tenga capacitación en GSO. En la estimación del Grupo de Trabajo, este caso solo podrá ser abastecido por intermedio de capacitación distancia.

Curso GSO para funciones de conducción

- a. *Destinatarios:* Personal de la ANAC con cargo de Director, Jefe de Departamento o Jefe de División.
- b. *Objetivos de capacitación*
 - i. Familiarizar al personal con los conceptos de gestión de la seguridad operacional, identificación de peligros y gestión de riesgos de seguridad operacional, apropiados a sus roles, funciones y responsabilidades.
 - ii. Familiarizar a los participantes con las responsabilidades de la conducción de la GSO, incluyendo la conformidad con los requisitos de seguridad organizacionales, gestión y asignación de recursos, y promoción interdepartamental eficaz de la comunicación de seguridad y la promoción activa del SSP.
- c. *Contenido*
 - i. Política y objetivos de la gestión de la seguridad operacional.
 - ii. Procesos de identificación de peligros y gestión de riesgos de seguridad operacional.
 - iii. Roles y responsabilidades en materia de gestión de la seguridad operacional.
 - iv. *ALoS* y performance de la seguridad operacional.
 - v. Sistemas de reportes de seguridad operacional de los proveedores de servicios y productos aeronáuticos.
 - vi. Recolección y análisis de datos de seguridad
 - vii. Garantía de la seguridad operacional

viii. Promoción de la seguridad operacional.

d. *Duración:* 16 hs cátedra.

Curso GSO avanzado

a. *Destinatarios:* Personal de la ANAC con funciones técnicas de inspección y/o control relacionadas directamente con la vigilancia de la seguridad operacional.

b. *Objetivos de capacitación*

- i. Familiarizar al personal con las responsabilidades de gestión de la seguridad operacional, incluyendo la conformidad con requisitos de seguridad organizacionales.
- ii. Aplicar los conceptos de gestión de seguridad operacional a situaciones específicas.
- iii. Asesorar y/o supervisar la implementación de sistemas de gestión de la seguridad operacional (SMS) en las organizaciones inspeccionadas/controladas, de conformidad con la normativa vigente.

c. *Contenido*

- i. Política y objetivos de la gestión de la seguridad operacional.
- ii. Procesos de identificación de peligros y gestión de riesgos de seguridad operacional.
- iii. Introducción al sistema de gestión de la seguridad operacional (SMS). Roles y responsabilidades.
- iv. *ALoS* y performance de la seguridad operacional.
- v. Reportes de seguridad operacional.
- vi. Sistemas de reportes de seguridad de los proveedores de servicios y productos aeronáuticos.
- vii. Análisis del Faltante.
- viii. Implementación del sistema de gestión de la seguridad operacional (SMS)

d. *Duración:* 36 hs cátedra.

Capacitación en GSO para la alta dirección

a. *Destinatarios:* Administrador Nacional, Directores Nacionales y Generales, Jefes de Unidades, Asesores de la ANAC y Autoridades con rango equivalente en las organizaciones relacionadas con la aviación civil del Estado Argentino.

b. *Objetivos de capacitación*

- i. Proporcionar un panorama general sobre los componentes del sistema de gestión de la seguridad operacional (SSP).

- ii. Promover la importancia de las responsabilidades respecto del SSP.

c. *Contenido*

- i. Organización del SSP
- ii. Roles y responsabilidades respecto del SSP
- iii. Políticas y objetivos de seguridad operacional.
- iv. Gestión del riesgo.
- v. Garantía de la seguridad.
- vi. Promoción de la seguridad.

d. *Duración:* 4 hs cátedra

Curso GSO recurrente anual

a) *Destinatarios:* Personal de la ANAC con funciones técnicas de inspección y/o control relacionadas directamente con la vigilancia de la seguridad operacional.

b) *Objetivo de capacitación*

- i. Mantener la actualización del personal respecto de la GSO en forma permanente con respecto a novedades y desarrollos sobre el tema.
- ii. Aplicar mediante estudio de casos los conceptos de Gestión de Seguridad Operacional a situaciones específicas de acuerdo con la experiencia acumulada.

c) *Contenido*

- i. Procesos de identificación de peligros y gestión de riesgos.
- ii. Reportes de seguridad operacional.
- iii. Sistemas de reportes de seguridad de los proveedores de servicios y productos aeronáuticos.
- iv. Garantía y promoción de la seguridad operacional.

d) *Duración:* 4 hs cátedra.

PRIORIDADES DE EJECUCIÓN

5. De acuerdo con las necesidades actuales dentro de la ANAC, se han establecido las siguientes prioridades para el desarrollo y dictado de los mismos:

a) *Curso GSO avanzado.* Los operadores y prestadores de servicios están desarrollando sus SMS y el Estado aún no está debidamente preparado para ejercer sus funciones de vigilancia sobre el particular, incluyendo la responsabilidad por la aceptación del SMS del proveedor de servicios. Por ello, el desarrollo e impartición del curso al personal con funciones técnicas de inspección y/o control relacionadas directamente con la vigilancia de la seguridad operacional es prioritario a efectos que puedan brindar adecuada respuesta como funcionarios de la ANAC.

- b) *Curso GSO para funciones de conducción.* Por las características del curso y el alcance, se ha asignado una segunda prioridad a éste. La necesidad es no obstante muy atendible, ya que el personal participante está relacionado directamente con la planificación y asignación de recursos para la ejecución de las tareas de gestión de la seguridad operacional, incluyendo las actividades de vigilancia de la seguridad operacional.
- c) *Curso GSO inicial.* Si bien es muy útil que todo el personal de las organizaciones relacionadas con la aviación civil del Estado Argentino esté consustanciado con el sistema de gestión de seguridad operacional, sea cual fuere su tarea dentro de la organización, la tarea es de formidable magnitud. Debido al tamaño de la población a capacitar, y el hecho que en general sus tareas no impactan en forma *directa* en la gestión de la seguridad operacional, se le ha asignado una tercera prioridad a esta capacitación, se espera el desarrollo de una plataforma tipo *e-learning* a los efectos de dar amplia difusión con un costo adecuado.
- d) *Capacitación en GSO para la alta dirección.* Esta capacitación será de carácter obligatorio al acceder a una función de mando superior, según lo expuesto en el inciso 2.1.4. La prioridad es del mismo nivel la asignada al curso GSO avanzado, es decir, primera prioridad.
- e) *Curso GSO Recurrente.* El personal de inspectores que haya sido capacitado con el Curso GSO avanzado deberá mantener una actualización anual, en forma obligatoria, por medio del curso GSO Recurrente. La prioridad es del mismo nivel la asignada al curso GSO avanzado, es decir, primera prioridad.

PLAN DE IMPLEMENTACIÓN

- 6. Requerimientos de capacitación
 - a) Curso GSO Avanzado: actualmente la ANAC tiene un total de **261** inspectores discriminados de la siguiente forma:
 - a. 90 Inspectores de la Dirección de Aeronavegabilidad
 - b. 110 Inspectores de la Dirección de Operación de Aeronaves
 - c. 20 Inspectores de la Dirección de Licencias al Personal
 - d. 08 Inspectores de la Dirección Nacional de Transporte Aéreo
 - e. 33 Inspectores de la Dirección de Servicios de Navegación Aérea y Aeródromos
 - e.1. 05 Inspectores ATS
 - e.2. 02 PANSOPS
 - e.3. 03 AIS
 - e.4. 04 Cartografía Aeronáutica
 - e.5. 04 Comunicaciones
 - e.6. 03 Serv. Operativos
 - e.7. 02 SAR
 - e.8. 10 Aeródromos (*próximamente pasarían a depender de Infraestructura*)

- b) Curso GSO para Funciones de Conducción: se hace necesario capacitar un total de **195** directivos, discriminados como sigue:
 - a. 35 Jefes de Departamento
 - b. 16 Jefes de Departamento Regionales
 - c. 15 Jefes de División
 - d. 53 Jefes de Aeródromos
 - e. 53 Jefes de Operaciones
 - f. 23 Auxiliares de Jefe de aeródromo (*en AD internacionales*)
- c) Curso GSO Inicial: Todo el personal de los organismos alcanzados por el Programa de Seguridad Operacional del Estado, siendo su número aproximado de **7500** funcionarios, discriminados de la siguiente manera:
 - a. 4000 (ANAC)
 - b. 150 (ORSNA)
 - c. 100 (INMAE)
 - d. 30 (JIAAC)
 - e. 3100 (PSA)
 - f. 50 (SMN)
- d) Capacitación en GSO para la Alta Dirección. Involucra un total de **27** funcionarios discriminados según el siguiente detalle:
 - a. 01 Administrador
 - b. 04 Asesores
 - c. 03 Directores Nacionales
 - d. 02 Directores Generales
 - e. 18 Directores
 - f. 04 Directores Regionales

Personal de Instructores - Requisitos:

- a) Haber aprobado las exigencias del Curso GSO Avanzado
- b) Haber aprobado las exigencias del Curso de Técnicas de la Instrucción, reconocido por la Autoridad Aeronáutica competente.

Mecanismos de habilitación

- 7. El procedimiento de habilitación como Instructor de los cursos de Gestión de Seguridad Operacional (GSO) deberá ser el siguiente:
 - a) Haber impartido instrucción como Instructor Auxiliar, bajo la Supervisión de un Instructor Principal en el Curso GSO Inicial.
 - b) Haber impartido instrucción como Instructor Auxiliar, bajo la Supervisión de un Instructor Principal en el Curso GSO para Funciones de Conducción
 - c) Haber impartido instrucción como Instructor Auxiliar, bajo la Supervisión de un Instructor Principal en el Curso GSO Avanzado
- 8. Cumplida esta secuencia y siendo habilitado por el instructor principal en cada uno de los cursos, estará en condiciones de brindar instrucción sobre Seguridad Operacional, en forma autónoma.

Puesta en marcha del Plan de Capacitación

Cursos GSO							
Nivel Curso GSO	Población a capacitar	Cantidad de alumnos por curso	Cantidad de cursos	Horas cátedra por curso	Horas cátedra necesarias	Cursos con 1 instructor	Cursos con 2 instructores
Inicial	7500	20	375	6	2250	2250	
Conducción	195	20	9,75 /10	16	160		320
Avanzado	261	20	13,05/ 13	36	468		936
Alta Dirección	27	20	1,35/2	4	8		16
Recurrente	261	20	13,05/ 13	4	52		104
						2250	1376

Instructores GSO							
Nivel Curso GSO	Población a capacitar	Cantidad de alumnos por curso	Cantidad de cursos	Horas cátedra por curso	Horas cátedra necesarias	Cursos con 1 instructor	Cursos con 2 instructores
Avanzado	14	14	1	24	24	-	48
Técnicas de Instrucción	14	14	1	78	78	78	
						78	48

9. Se requiere un total de horas cátedra de capacitación con docentes al frente del curso de 1502 y un total de 2250 horas cátedra mediante la modalidad de capacitación a distancia.

APÉNDICE 7 – PLAN DE IMPLEMENTACION

Nro	Tarea	Coord	2011												2012												2013															
			Abr	May	Jun	Jul	Ago	Sep	Oct	Nov	Dic	Ene	Feb	Mar	Abr	May	Jun	Jul	Ago	Sep	Oct	Nov	Dic	Ene	Feb	Mar	Abr	May	Jun	Jul	Ago	Sep	Oct	Nov	Dic							
0	Redefinición y ajuste de las tareas. Confirmación de requerimientos	Equipo SSP	12 sem																																							
1	Propuesta No. 3.1. – Establecimiento de un grupo de trabajo de expertos legales y técnicos de las distintas organizaciones relacionadas con la aviación civil del Estado e involucradas en el funcionamiento del SSP del Estado Argentino, para analizar las posibilidades enumeradas en el apartado 3.1 del Plan, incisos a), b), c) d), y e), y proponer las medidas que correspondan como resultado de tal análisis.	DAJ				26 sem																																				
2	Propuesta No. 3.2. – Elaboración por el grupo de expertos legales y técnicos de un anteproyecto de Ley Nacional de Seguridad Operacional del Estado.	DAJ											48 sem																													
3	Propuesta No. 4.1. – Definición de los niveles de administración superior para los cuales debe establecerse responsabilidades relativas al logro de objetivos con respecto a la gestión de la seguridad operacional, y definición en términos conceptuales de tales objetivos.	UPyCG					24 sem																																			
4	Propuesta No. 5.1. – Definición de criterios para la revisión periódica de normas reglamentarias decretos y reglamentaciones específicas según un patrón o método cronológico que auspicie favorezca la pro-actividad normativa, a fines de asegurar su validez y vigencia como sustento de la gestión de la seguridad operacional por las organizaciones de aviación civil del Estado.	UPyCG							24 sem																																	

Nro	Tarea	Coord	2011												2012												2013																																										
			Abr	May	Jun	Jul	Ago	Sep	Oct	Nov	Dic	Ene	Feb	Mar	Abr	May	Jun	Jul	Ago	Sep	Oct	Nov	Dic	Ene	Feb	Mar	Abr	May	Jun	Jul	Ago	Sep	Oct	Nov	Dic																																		
24	Propuesta No. 16.2. – Desarrollar un programa formal de difusión de la información de gestión de la seguridad operacional para las organizaciones estatales con responsabilidades en aviación, que incluya la selección de una apropiada plataforma informática para tal efecto y los mecanismos para verificar la eficacia del programa de difusión. Condicionado al desarrollo de la plataforma informática.	UPyCG																																																																			
25	Propuesta No. 16.3. – Desarrollar un cronograma de dictado de cursos externos sobre SMS. Ver Propuesta No. 12.2 . Condicionado al desarrollo de la plataforma informática ver propuesta 14.2.	CIPE																																																																			

APÉNDICE 8 – PROTECCIÓN DE LA INFORMACIÓN

1. De la Propuesta No. 14.2. (*Evaluar el SICRA en su totalidad a los efectos de introducir los cambios necesarios para convertirlo en la plataforma informática que apoye un sistema integrado de gestión de la información de gestión de la seguridad operacional del Estado, que a su vez apoye las actividades de gestión de la aviación civil del Estado Argentino*), se aprecia que de la misma se desprenden varias actividades de considerable magnitud asociadas con tecnología de la información, comunicaciones, redes de datos, etc.
2. Sea cual fuere el medio para el procesamiento, almacenamiento, traslado, soporte, etc. hay que considerar enfáticamente que el elemento con que se está trabajando es *información* y la misma debe ser tratada de acuerdo con la normativa vigente y las políticas establecidas.
3. El Estado Argentino ha establecido el "Modelo de Política de Seguridad de la Información para Organismos de la Administración Pública Nacional" ("Política Modelo").
4. La presente "Política Modelo" fue aprobada por la OFICINA NACIONAL DE TECNOLOGÍAS DE INFORMACIÓN (ONTI) de la SUBSECRETARÍA DE GESTIÓN PÚBLICA de la JEFATURA DE GABINETES DE MINISTROS, en virtud de las facultades conferidas por la Decisión Administrativa Nº 669/2004 y por la Resolución SGP Nº 45/2005, con el objeto de facilitar a los Organismos de la Administración Pública Nacional la redacción o bien adecuación de su propia Política de Seguridad de la Información. El objetivo de implantar una "Política Modelo" es proteger los recursos de información del Organismo y la tecnología utilizada para su procesamiento, frente a amenazas, internas o externas, deliberadas o accidentales, con el fin de asegurar el cumplimiento de la confidencialidad, integridad, disponibilidad, legalidad y confiabilidad de la información, implementando medidas de seguridad efectivas a efectos de asegurar su vigencia y nivel de eficacia.
5. Esta Política se aplica en todo el ámbito del Organismo, a sus recursos y a la totalidad de los procesos, ya sean internos o externos vinculados a la entidad a través de contratos o acuerdos con terceros.
6. El desarrollo e instrumentación del Sistema Integrado de Gestión de la Información de Gestión de la Seguridad Operacional del Estado, que a su vez apoye las actividades de Gestión de la Aviación Civil del Estado Argentino de acuerdo con el Modelo de Política de Seguridad de la Información para Organismos de la Administración Pública Nacional, permite operar en las diversas actividades de la aviación civil de un alto estándar en el tratamiento de la información, potenciando el desarrollo de aplicaciones informáticas confiables y seguras, como portales web para los servicios de ARO-AIS, sistemas de e-learning para capacitación del personal, elaboración de reportes de seguridad operacional, colección, análisis e intercambio de datos de seguridad operacional, evaluación teórica de competencia profesional, habilitaciones psicofísicas, etc.

