

DENTRO DE ESTE NÚMERO

Página 1 – Conozca el RSI QAC

Página 2 – Meet GPAC

Página 3 – AAR Arbitration
and Rules Committees

Página 5 – Contratación antes
de Covid en comparación con
hoy.

Página 6 – Presentaciones de
RSI Education TAG.

Página 7 – Fechas de
Entrenamientos de AAR

Página 8 – Enlaces Útiles

CONOZCA EL COMITÉ DE ASEGURAMIENTO DE CALIDAD DEL INSTITUTO DE SUMINISTRO FERROVIARIO

Presentado por Gary Alderson – AllTranstek, LLC

El Comité de Aseguramiento de Calidad (QAC) del Instituto de Suministro Ferroviario (RSI) está formado por miembros del RSI que ofrecen voluntariamente su tiempo para mantener la calidad dentro del RSI, nuestros miembros y sus proveedores. Los miembros actuales del comité son de diferentes modos de la industria y tienen varios antecedentes en Aseguramiento de Calidad y disciplinas relacionadas. Los miembros actuales del RSI QAC son:

AllTranstek, LLC – Gary Alderson, Gerente, Procesos de Calidad

AllTranstek, LLC – Alfredo Ricardo, Consultor de Calidad y Regulatorio

AllTranstek, LLC – David Ronzani, Director, Cumplimiento Regulatorio de Carros de Ferrocarril

American Industrial Transport Corporation, Jake Sternberg, Ingeniero de Calidad

Amsted Rail – Tom Garner, Gerente de Aseguramiento de Calidad

Amsted Rail - Donna Jacobi, Gerente, Sistemas de Calidad – (RSI QAC Chairperson)

Amsted Rail – Mark Michel, Director de Ingeniería/Gerente de Calidad

Amsted Rail – Ed Weedmark, Gerente, Auditorías de Calidad

Greenbrier Rail Services – Sara Hopper, Gerente Regulatorio

Greenbrier Rail Services – Chad Meinholdt, Director de Aseguramiento de Calidad

Greenbrier Management Services – Paul Conner, Ingeniero de Garantía de Desempeño, Grupo de Servicios Regulatorios

Marmon Rail – Ken Campbell, Gerente de Procesos de Recubrimiento y Revestimiento

Marmon Rail – Jason Riggs, Vicepresidente de Servicios Técnicos

Progress Rail – Bob Wolbert, Director Quality

Railway Supply Institute – Sheena Prevette, Director de Asuntos Regulatorios e Industria

Salco Products, Inc. – Tom DeLafosse, Vice Presidente, Servicios de Aseguramiento Regulatorio

Trace Applications Inc. – Ted Power, Presidente

Trinity Industries – Dean Matzo, Vice Presidente, Calidad

Trinity Industries – Michael Ruby, Director de Aseguramiento de Calidad

Trinity Industries – Jay Tullmieri, Vicepresidente de Gestión de Cartera

Union Tank Car – Jeffery Cameron, Director de Calidad

W.E. Lott Company – Ric Olt, Presidente

El RSI QAC tiene tres grupos de asesoramiento técnico (TAG): el TAG de M-1003, el TAG de Educación y el TAG de este Boletín. El TAG de M-1003 participará con el grupo de trabajo AAR QAC M-1003 para desarrollar la revisión de 2023, la Sección J del MSRP de AAR, Especificación para el Aseguramiento de la Calidad. El TAG de Educación tiene como objetivo desarrollar y formalizar su cartera anual de educación y capacitación, que incluirá capacitación durante la Conferencia de Garantía de Calidad de AAR en febrero de 2023. El TAG del Boletín publica este boletín trimestral a una amplia distribución de personas en toda la industria.

¿QUÉ ES GPAC? EL TRABAJO DE RSI EN WASHINGTON— POR QUÉ SU EMPRESA DEBE PREOCUPARSE POR LOS ASUNTOS GUBERNAMENTALES

Presentado por Jack Todd – Trinity Industries, Inc.

Si está leyendo esto, sabe que los impuestos, la regulación, el transporte, la fuerza laboral, la fabricación y los problemas de energía afectan su negocio. De una forma u otra, todos estos problemas tienen un impacto directo en los empleados de su empresa, los costos operativos y los resultados, lo que a su vez podría afectar su competitividad y capacidad para realizar negocios.

Como Presidente del Comité de Asuntos Gubernamentales y Públicos (GPAC) del Instituto de Suministro Ferroviario (RSI), mi objetivo es elevar el perfil político de los proveedores ferroviarios y mejorar el excelente trabajo realizado por RSI en Capitol Hill y dentro de la Administración en nombre de toda la industria de suministro ferroviario. Al estar comprometidos con su comité RSI relevante, y también con el GPAC, podemos hablar con una voz unida y ser más fuertes que nunca para dar forma a las políticas públicas que nos benefician a todos.

La mejor manera de unirse es participando en el GPAC de RSI. No tiene que ser un cabildero o un profesional de asuntos gubernamentales para estar en GPAC, y lo que pueda aprender sobre asuntos gubernamentales que lo afectan a usted, y a todos nosotros, le dará una ventaja y lo ayudará a tomar decisiones comerciales informadas.

En el GPAC de RSI, discutimos, informamos y planeamos estrategias en torno a los numerosos asuntos gubernamentales que se trabajan a través del proceso legislativo cada año. En pocas palabras, los asuntos que más le importan a su negocio son los mismos asuntos que se legislan en Capitol Hill. RSI GPAC es parte del proceso y está abogando activamente por los proveedores ferroviarios, fabricantes de vagones y arrendadores.

En tiempos como estos, es crítico que usted y su empresa estén informados e involucrados en los asuntos gubernamentales, y RSI es el único defensor independiente de toda la industria de suministro ferroviario en Washington, DC. RSI está trabajando incansablemente para representar a sus miembros y promover los intereses primarios de todos los segmentos de la industria y queremos que usted y su negocio estén en la mesa.



Have an Idea for an Article?

Please submit your drafts to
Gary Alderson at
alderson@alltranstek.com.
or Alfredo Ricardo at
ricardo@alltranstek.com

Interested in Joining RSI QAC?

Contact Sheena Prevette at
sprevette@rsiweb.org



Not Getting the Newsletter and Want to Subscribe?

Contact Sheena Prevette at
sprevette@rsiweb.org

El RSI GPAC está abierto a todas las empresas miembro que tengan interés en el programa de defensa de proveedores ferroviarios de RSI. Los objetivos actuales de la estrategia de promoción de RSI incluyen:

- Proteger y promover los intereses de la industria de suministro ferroviario ante el Congreso y la Administración.
- Educar e influir a legisladores, formuladores de políticas y partes interesadas a escala nacional sobre las políticas clave que afectan a los miembros de RSI.
- Fortalecer y desarrollar continuamente la capacidad y las capacidades de RSI para efectuar cambios y ser un líder de pensamiento en la industria.

Para ser más fuertes como industria, necesitamos su participación e implicación para continuar avanzando en temas que son importantes para todos nosotros. Hay varias maneras de involucrarse más: puede participar en las llamadas mensuales de RSI GPAC Zoom donde discutimos temas de política y compartimos inteligencia sobre nuestros temas prioritarios (también tenemos miembros del Congreso que asisten regularmente como oradores invitados); puede organizar un recorrido por las instalaciones para su miembro del Congreso (el personal de RSI lo ayudará a configurar esto si es nuevo en este proceso); Podemos ayudarlo a escribir una carta de defensa a sus funcionarios electos y programar reuniones en la oficina de su distrito congresional.

Esto es solo una muestra, pero no se equivoque al respecto, grande o pequeño, su voz importa y necesitamos la participación de todos. Para aprender cómo ser más activo en el trabajo de defensa de RSI y unirse al GPAC, comuníquese con Nicole Brewin, vicepresidenta sénior de Asuntos Gubernamentales y Públicos en brewin@rsiweb.org

COMITÉS DE ARBITRAJE Y REGLAS: COORDINACIÓN E INTERFAZ

Presentado por Patrick Ameen – Amsted Rail Company, Inc.

El Comité de Arbitraje y Reglas es uno de los comités más poderosos dentro de toda la estructura del Comité AAR. A veces se dice: "*Todos los caminos conducen a través de ARB*". Eso es literalmente cierto ya que cualquier revisión de los Manuales de Campo u Oficina de las Reglas de *Intercambio de AAR (las "Reglas")* debe ser archivada y debidamente promulgada por el Comité de Arbitraje y Reglas. Esto es cierto incluso para revisiones menores o editoriales.

La gran mayoría de las revisiones técnicas propuestas provienen de seis (6) Comités Técnicos, específicamente el Comité de Ingeniería de Equipos (EEC), el Comité de Sistemas de Frenos, el Comité de Sistemas de Acoplamiento y Fundición de Camiones, el Comité de Vagones de Carga Especialmente Equipados, el Comité de Vagones Cisterna y el Comité de Ruedas, Ejes, Rodamientos y Lubricación (WABL). Ocasionalmente, las revisiones son propuestas por otros comités permanentes de AAR como el Comité de Garantía de Calidad, el Comité de Reglas de Carga Abierta, el Comité Umler y el Comité de Activos de Equipos. El Comité de Estrategia de Salud de Activos y el Comité de Monitoreo del Estado del Equipo pueden solicitar revisiones de las Reglas, sin embargo, generalmente se examinan y coordinan primero a través de los Comités Técnicos de jurisdicción. A veces, los grupos de la industria (es decir, la Asociación Norteamericana de Vagones de Carga) proponen revisiones directamente.

REVISIONES DEL MANUAL DE CAMPO de las REGLAS DE CAMPO de AAR

Los comités técnicos tienen la influencia principal sobre las secciones principales de las reglas de "reparación" de componentes individuales dentro del Manual de Campo:

- Sección A - límites condenatorios definidos y causas de atención de reparación,
- Sección B - reparaciones adecuadas y sustituciones de componentes permitidas,
- Sección C - requisitos de reacondicionamiento de componentes, si procede,
- Sección D - requisitos de soldadura, si procede, y
- Sección E - Información general (sus partes técnicas)



REVISIONES DEL MANUAL DE OFICINA de las REGLAS de INTERCAMBIO de AAR

El Comité de Ingeniería de Equipos (EEC) es el principal "propietario" de la Regla 88, Requisitos mecánicos para la *aceptación*, que contiene los requisitos mecánicos detallados para carros nuevos, recién adquiridos, modificados, de mayor carga bruta ferroviaria, reconstruidos, estado de servicio extendido y carros con estado de vida incrementada. Otros comités técnicos pueden proponer revisiones del artículo 88 y de otras normas del Manual de Oficina (no facturación), aunque generalmente procedan de la CEE.

El Comité de Facturación de Reparación de Carros tiene la propiedad de las partes de facturación e informes de las otras Reglas del Manual de Oficina y, por supuesto, las Matrices de Precios trimestrales.

En cualquier caso, todas las revisiones de las Reglas del Manual de Oficina deben ser aprobadas en última instancia por el Comité de Arbitraje y Reglas..

MANUAL DE OFICINA REGLA 121---COMITÉ DE ARBITRAJE Y REGLAS

La estructura y las funciones del Comité de Arbitraje y Reglamento se detallan en la Regla 121 del Manual de Oficina. Específicamente, ARB debe: "*Considerar las solicitudes de cambios, enmiendas o adiciones, y revisar las Reglas de Intercambio de AAR cuando sea necesario*". (Sección B.2.)

Sección C.1. detalla "Responsabilidad del Comité de Arbitraje y Reglas / Comité Permanente para Avanzar la Revisión de Reglas de Intercambio de AAR". ARB debe:

- a. Evaluar las recomendaciones de los comités mecánicos de AAR para asegurar la consistencia y eficacia de su inclusión en las reglas de intercambio de AAR y los cambios de estructura para facilitar el cumplimiento.
- b. Mientras se evitan juicios técnicos, realizar una evaluación de impacto de los cambios propuestos a las Reglas de Intercambio AAR para determinar la importancia de los factores económicos y de seguridad, y resolver diferencias con los comités patrocinadores y evitar su avance al Comité Mecánico para resolver los elementos en disputa.

- c. Para las propuestas originadas dentro del Comité de Arbitraje y Reglas, preparar y presentar descripciones básicas de la propuesta con las estimaciones de costo-beneficio requeridas; Coordinar la propuesta con el(los) comité(s) mecánico(s) afectado(s), y hacer presentaciones cuando se considere necesario.

Sección C.2. detalla las responsabilidades del comité mecánico para avanzar las revisiones de las Reglas a ARB:

- a. Antes de las acciones, avanzar cada propuesta de revisión de las Reglas de Intercambio de AAR al Comité de Arbitraje y Reglas para su revisión.
- b. Preparar y presentar lo siguiente: (1) Una descripción básica de la propuesta (2) Un costo estimado de implementación (3) Un análisis de costo-beneficio según lo requerido por la Regla 123 (4) Presentaciones cuando se considere necesario.
- c. Hacer presentaciones cuando sea necesario.
- d. Resolver diferencias con el Comité de Arbitraje y Reglas y, según sea necesario, avanzar conjuntamente al Comité Mecánico para resolver elementos disputados.

El proceso de resolución de disputas mencionado anteriormente otorga a cada comité patrocinador el derecho de apelar ante el Comité Mecánico. Esto sólo puede ocurrir 90 días después de que se haya determinado la naturaleza del estancamiento(s) al Director Ejecutivo de Reglas y Normas y se haya informado de que una presentación debidamente procesada ha llegado a un punto muerto que inhibirá su consumación a tiempo.

ARTÍCULO 123 DEL MANUAL DE LA OFICINA – REVISIÓN DEL REGLAS

Se requieren análisis de costo-beneficio, con algunas excepciones bien definidas, cuando el costo total estimado de una revisión propuesta excede de \$5 millones en cualquier año calendario o \$50 millones de NPV en 15 años. Además, cualquier miembro de un comité patrocinador puede solicitar por escrito un análisis de costo-beneficio, independientemente de si se alcanzan los umbrales anteriores.

El Comité de Arbitraje y Reglas determina si las revisiones propuestas de las Reglas son de naturaleza editorial o significativa. Las revisiones puramente editoriales generalmente se manejan a través de Cartas Circulares informativas.

Comentarios sobre las revisiones sustantivas propuestas se solicitan a través de una Carta Circular que permite a las partes interesadas 30 días para presentar comentarios. El Comité de Arbitraje y Reglamento revisa todos los comentarios recibidos antes de la adopción final de las propuestas. Cuando es apropiado, ARB regresa al comité patrocinador con algunos de los comentarios circulares.

COMENTARIOS FINALES

El lenguaje que aborda la coordinación de ARB con los comités patrocinadores ha estado en vigor desde la década de 1980. Antes de la inauguración del Comité de Ingeniería de Equipos en 1992, había comités técnicos autónomos separados, todos reportando directamente al Comité General Mecánico: Frenos y Equipo de Frenos, Construcción de Carros, Acoplamiento y Aparejos de Tracción, y WABL. (EEC se formó en 1997 reportando al Comité de Trabajo de Servicios Técnicos y el Comité de Carros de Carga Especialmente Equipados finalmente se puso bajo la CEE). Hace muchos años, hubo ocasionales disputas acaloradas y puntos muertos entre los comités patrocinadores y ARB sobre propuestas y lenguaje específicos.

El texto del artículo 121 y del artículo 123, junto con la estructura de la CEE, han fomentado un verdadero espíritu de cooperación entre la ARB y los comités técnicos. En mi experiencia, no recuerdo un caso en el que un impasse/disputa de ARB/comité patrocinador se haya remitido al Comité Mecánico o al antiguo Comité de Trabajo de Servicios Técnicos para su resolución.

(Patrick Ameen es Vicepresidente de Relaciones Industriales de Amsted Rail Company, Inc., miembro del Comité de Arbitraje y Reglas de AAR, ex Director de Reglas e Inspección de AAR, Director Ejecutivo Mecánico y Vicepresidente Adjunto de Servicios Técnicos).

CONTRATACIÓN ANTES DE COVID EN COMPARACIÓN CON HOY EN DÍA

Presentado por Debbie Taylor - Edna A. Rice, Executive Recruiters, Inc.

La contratación en los últimos 24 meses ha cerrado el círculo - de intencional a enloquecida de nuevo cautelosa y deliberadamente. Por supuesto, esto no es cierto para todas las posiciones, en todas las geografías con todas las empresas. Pero hubo evoluciones en el proceso de contratación que ocurrieron antes de Covid que se aceleraron con Covid. Las empresas que adoptan estos cambios y ponen en marcha un proceso tienen una mayor retención, más éxito atrayendo talento y están mejor preparadas para el panorama cambiante de la gestión del talento.

Tendencia #1: Las demandas de candidatos cambiaron y no están volviendo a la "normalidad".

Se está restableciendo una nueva normalidad para cada empresa, posición y geografía. El trabajo remoto, los salarios, los paquetes de compensación total, el equilibrio entre la vida laboral y personal y la cantidad de viajes se discuten temprano en cada discusión de contratación. Si bien la flexibilidad de las políticas es el mejor amigo de una empresa cuando se trata de atraer talento.

Tendencia #2: Una marca de contratación es esencial y sirve mejor a una empresa cuando es intencional. Durante Covid, la presión para conseguir a alguien a bordo se hizo intensa. Las empresas "abandonaron" sus estándares y cometieron muchos errores por miedo a no tener a alguien. A medida que Covid está cada vez más en el espejo retrovisor, estamos tendiendo a volver a una contratación intencional más medida. Las organizaciones que identifican intencionalmente su marca de contratación corporativa y ejecutan consistentemente la marca atraen más talento y el talento adecuado.

Con las tendencias anteriores impulsando cambio en nuestra industria, algunas constantes necesitan atención.

Constante #1: Estamos experimentando una creciente brecha de habilidades y debemos atraer a más personas de fuera de la industria en todos los niveles de la organización. Las habilidades necesarias para dirigir nuestras organizaciones hace 20 años son muy diferentes a las de hoy. La necesidad de más tecnología y experiencia técnica continúa creciendo, y luchamos por aportar esta experiencia.

Constante #2: La diversidad, equidad y la inclusión (DEI) son críticas para una fuerza laboral sostenible y de alto rendimiento. Tradicionalmente hemos identificado a personas para roles de "las filas". Si continuamos ese camino, no tendremos suficientes personas para hacer el trabajo, y no tendremos suficientes personas pensando y cuestionando fuera de la caja para traer innovación a nuestra industria. La diversidad y la inclusión son 1) la cosa correcta, 2) garantiza que tengamos suficientes personas para llenar nuestros puestos de trabajo, y 3) trae innovación a través de la diversidad de pensamiento. Las mejores empresas enfocadas en DEI son muy deliberadas sobre la ejecución de programas DEI.

En conclusión, aunque mucho ha cambiado durante Covid, mucho se ha mantenido igual. Hacer que la adquisición de talento sea parte del plan estratégico guiará el panorama en constante cambio.

Si desea discutir con más detalle, por favor envíeme un correo electrónico a debbie@ednarice.com o llame al 713-447-9569.

PRESENTACIONES DEL TAG EDUCATIVO EN LA EXPOSICIÓN RSI

Tom DeLafosse: SVP, Calidad y Cumplimiento Regulatorio - A.Stucki Companies

Estándar RSI-100 - Sumario de la Presentación

Durante la RSI Expo de este año celebrada los días 11, 12 y 13 de octubre en Dallas, Texas, se ofreció una presentación explicando las razones por las que se desarrolló este estándar voluntario. A continuación se hace un breve resumen de su creación.

El 8 de octubre de 2019, la Administración de Seguridad de Tuberías y Materiales Peligrosos (PHMSA) revisó la definición de en qué consistía una "Instalación de Carros Tanque". Antes de esto, tanto FRA como AAR interpretaban que cualquier parte del proceso de fabricación de equipos de servicio requería la certificación de instalaciones AAR. Tareas simples como quemar una forma en plato, perforar un agujero en una brida, enrollar una pieza de acero para formar un inserto de tanque, todo tenía que hacerse bajo el control de una instalación certificada M-1002 y M-1003.

La definición revisada de PHMSA eliminó el requisito de tener equipos de servicio fabricados por una instalación certificada AAR M-1002 y M-1003. Para ser claros, AAR todavía requiere la certificación de instalaciones para instrumentos, dispositivos de alivio de seguridad y válvulas, pero la autoridad de aplicación de FRA se eliminó de todos los fabricantes de equipos de servicio.

Debido a que FRA ahora no supervisa a las compañías que fabrican "Equipos de servicio", han trasladado sus esfuerzos de cumplimiento a los constructores de carros tanque y talleres de reparación en las áreas de Compras / Subcontratación e Inspección Entrante.

Las referencias federales a las que apuntan son 49 CFR 179.7 (4) (5) y (f). Los requisitos, así como la forma en que los aplican son los siguientes:

(4) Procedimientos para asegurar que los materiales de fabricación y construcción recibidos estén debidamente identificados y documentados. (**Nota:** Esto se aplica a la compra/subcontratación y a la inspección entrante. Si sus procedimientos no abordan sus requisitos de inspección entrante, la violación de FRA hará referencia a esta sección.)

(5) Una descripción del programa de fabricación, reparación, inspección, prueba y calificación o mantenimiento, incluidos los criterios de aceptación, para que un inspector pueda identificar las características del vagón cisterna y los elementos a inspeccionar, examinar y probar en cada punto. (**Nota:** Esto se aplica a la producción, inspección y planificación de pruebas. Si su PITP no identifica cómo cumple con esto, la violación de FRA hará referencia a esta sección.)

(f) Ninguna instalación de carros tanque puede fabricar, reparar, inspeccionar, probar, calificar o mantener carros tanque sujetos a los requisitos de este subcapítulo, a menos que esté operando de conformidad con un programa de garantía de calidad y procedimientos escritos requeridos por los párrafos (a) y (b) de esta sección. (**Nota:** Si una instalación identifica sus criterios de inspección entrantes y no los sigue, la violación de FRA hará referencia a esta sección.)

Los requisitos M-1003 de AAR son claros en el Capítulo 2, elementos 2.9 y 2.10.

Para ayudar a las "**Instalaciones de Carros Tanque**" y sus proveedores, RSI formó un equipo para desarrollar el estándar voluntario RSI-100. Hay 8 Planes de Conformidad de Productos (PCP) contenidos en esta norma. El Anexo A enumera un desglose de todos los requisitos críticos para la conformidad (CTC) al ordenar piezas que se encuentran dentro de estos PCP. El Anexo B enumera los requerimientos de documentación para las empresas que son parte de esta norma y deben proporcionarse con cada envío.

Para proveedores con una supervisión robusta de los PCP de parte de sus programas de aseguramiento de calidad, no se requieren auditorías de su Programa de Aseguramiento de Calidad (QAP), pero la supervisión del cumplimiento de los PCP debe documentarse en el formato RSI-100-2. Proveedores sin un QAP robusto deben ser auditados según los requisitos de RSI-100-1.

Para las empresas que eligen utilizar este estándar voluntario, se requiere incorporar sus requisitos en sus QAP. También se requiere evidencia de capacitación junto con señalar a la parte responsable que garantizará que se cumplan los requisitos de las normas. Un sumario mucho más detallado de cómo surgió este estándar y sus antecedentes, videos de capacitación, junto con el estándar en sí, se puede descargar de forma gratuita desde el sitio web de RSI: <https://www.rsiweb.org/data-technical-resources/rsi-100-standard/>

Resumen de la Presentación del TAG de Educación de RSI

Jim Dinell con AllTranstek, LLC hizo una presentación sobre la perspectiva del RSI Education TAG. Estas son las notas de la presentación de Jim:

El RSI Education TAG realizó una presentación en la RSI Expo 2022 el 12 de octubre. El cargo del TAG de Educación es "Promover un sistema de transporte de carga eficiente, seguro, confiable y protegido en América del Norte, el RSI QAC Education TAG se encarga de proporcionar un programa de educación y capacitación relevante". La presentación discutió los Cuatro Objetivos identificados por el Programa Educación TAG 2023 como los siguientes:

Meta 1: Desarrollar una oportunidad de capacitación en persona que se ofrecerá dos veces al año en las instalaciones anfitrionas, ejemplo a continuación:

- Inspección de Acopladores, Traveseros y Bastidores de Sistemas de Trucks: La capacitación cubrirá los requisitos reglamentarios y de rendimiento, las técnicas generales de inspección, así como los métodos de reacondicionamiento y las mejores prácticas.

Meta 2: Desarrollar e impartir dos cursos educativos, ya sea en persona o a través de ejemplos de seminarios web a continuación:

- Recubrimiento (AMPP-NACE): El curso de educación identificará los requisitos de herramientas, el manejo adecuado de instrumentos, preparación del carro, aplicación de recubrimientos, inspección del producto y las expectativas del ciclo de vida de estos.
- Calificando Proveedores y Subcontratistas (AAR M-1003): El curso de educación distinguirá a proveedores de subcontratistas, explicará requisitos reglamentarios y de industria aplicables, identificará el desempeño de la industria y ofrecerá mejores prácticas para lograr cumplimiento.

Meta 3: Contribuir con tres artículos al RSI QA Newsletter TAG en 2023.

Meta 4: Investigar y potencialmente desarrollar contenido de capacitación apropiado para lograr Unidades de Educación Continua (CEUs).



2022 AAR Quality Assurance Training

Root Cause & Corrective Action Class - In Person

The Root Cause Analysis and Corrective Action course is an interactive two-day training program and is designed to improve the problem-solving skills of employees by promoting the understanding of the processes and techniques used for effective root cause analysis and corrective action implementation. The intent is to enhance awareness of the underlying causes of problems that negatively impact many organizations' operations, quality, and profitability. Instructors will utilize lectures, group discussions, hands-on exercises, and other interactive activities to develop the knowledge and skills of the attendees.

Session Dates: June 21-22 (Chicago, IL) December 6-7 (Fort Worth, TX)

M-1003 Basic Auditor Training Class - In Person

The M-1003 Basic Auditor Training is intended to improve the participant's knowledge, background, and skills needed in conducting M-1003 internal or external audits. This course provides a thorough review of the M-1003 requirements; development of an organization's Quality Assurance Manual/Procedures; and administration of a facilities audit program. Personal auditing experience is gained through active interaction in class discussions.

Session Dates: June 7-9 (Kansas City, KS) July 12-14 (Nashville, TN)

September 20-22 (Puerto Vallarta, MX) November 15-17 (San Diego, CA)

M-1003 Advanced Auditor Training - In Person

The M-1003 Advanced Auditor Training Seminar is designed for those parties seeking in-depth training in AAR Quality Assurance Program auditing techniques and practices. Attendees must have attended the AAR Basic Auditor Training seminar. The attendee must have performed at least one internal or external audit prior to attending the seminar. The course will include: case study work, a detailed quality assurance manual review using the QAPE checklist, and various role-playing activities. Hands-on experience is obtained through participation in an on-site compliance audit. Personal protective equipment (PPE) is required for this class including hard hats, safety glasses, hearing protection, and steel toe shoes.

Session Dates: May 17-19 (Tlaxcala, MX) July 26-28 (Greenville, SC)

August 23-25 (Dallas, TX) October 25-27 (Dallas, TX)

Spots are limited.

Register now at:

aar.com/qa-training



For additional information:
Email AAR Quality Assurance at QA@aar.com

USEFUL LINKS

[Railway Supply Institute](#)

[AAR Circulars](#)

[RSI QAC & Previous Newsletters](#)

[MSRP Publication Current Revision Status](#)

[RSI Tank Car Resource Center](#)

[AAR Online Material Nonconformance Reporting System \(Chapter 7\)](#)

[Registry of M-1003 Certified Companies](#)

[AAR FAQ Page includes QAPE](#)

[M-1003 Frequently Asked Questions](#)

[American Society for Quality - Training](#)

[RSI 100](#)

[AAR M-1003 Certification on-line Application](#)

[AAR M1003, Section J Specification for Quality Assurance](#)

[AAR Training Schedule](#)

THE FOLLOWING RSI QAC TEAM MEMBERS WORKED ON THIS NEWSLETTER:

Gary Alderson – AllTranstek

Donna Jacobi – Amsted Rail

Alfredo Ricardo – AllTranstek

Michael Ruby – TrinityRail

Bob Wolbert – Progress Rail

Sheena Prevette – RSI

The information given in this newsletter is for informational and educational purposes only. It is not intended to provide legal advice and should not be relied upon to make business decisions about any existing, future or prior rule, regulation or interpretation.