



ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL
Oficina Regional Sudamericana - Proyecto Regional RLA/99/901
Sistema Regional de Cooperación para la Vigilancia de la Seguridad Operacional
Vigésimo Tercera Reunión Ordinaria de la Junta General
(Cartagena de Indias, Colombia, 26 de julio de 2011)

Asunto 3: Informe sobre el cumplimiento del programa de actividades establecido por la Junta General para el año 2011

- Informe sobre el Programa IDISR

(Nota de estudio presentada por el Coordinar General)

Resumen

Esta Nota de Estudio presenta a la Junta General del SRVSOP, el informe de cumplimiento del Programa de intercambio de datos de inspecciones de seguridad en rampa (IDISR) de los años 2008, 2009, 2010 y Primer semestre del 2011 y una estrategia para el cumplimiento de dicho programa.

1. Antecedentes

1.1 El programa de intercambio de datos de inspecciones de seguridad en rampa (IDISR) fue creado por el Sistema Regional de Cooperación para la Vigilancia de la Seguridad Operacional (SRVSOP) de Latinoamérica en respuesta a la **Resolución A35-7 - Estrategia unificada para resolver las deficiencias relacionadas con la seguridad operacional**. Esta resolución fue emitida por la Asamblea General de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) en su 35° sesión, realizada en la ciudad de Montreal, Canadá, en octubre de 2004.

1.2 De conformidad con el Manual IDISR es responsabilidad del Comité Técnico del Sistema Regional presentar en cada Reunión Ordinaria de la Junta General del Sistema un análisis de la información recabada por el programa, acciones tomadas, y los avances logrados.

2. Informe de cumplimiento del Programa de intercambio de datos de inspecciones de seguridad en rampa (IDISR).

2.1 Los resultados del cumplimiento del Programa de intercambio de datos de inspecciones de seguridad en rampa (IDISR) se presentan en el Adjunto A de esta nota de estudio y corresponden a los años 2008, 2009, 2010 y Primer semestre del 2011.

3. Estrategia de cumplimiento

3.1 Para alcanzar los objetivos del Programa IDISR, es necesario que los Estados cumplan con sus respectivos planes anuales IDISR.

Adjunto A

INFORME SOBRE EL PROGRAMA DE INTERCAMBIO DE DATOS DE INSPECCIONES DE SEGURIDAD EN RAMPA (IDISR) DEL SRVSOP – AÑOS 2008, 2009, 2010 Y PRIMER SEMESTRE AÑO 2011

1. Orígenes del Programa IDISR

- 1.1 El Programa de intercambio de datos de inspecciones de seguridad en rampa (IDISR) fue creado por el Sistema Regional de Cooperación para la Vigilancia de la Seguridad Operacional (SRVSOP) de Latinoamérica. Tiene sus orígenes en la **Resolución A35-7 - Estrategia unificada para resolver las deficiencias relacionadas con la seguridad operacional**. Esta resolución fue emitida por la Asamblea General de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) en su 35° sesión, realizada en la ciudad de Montreal, Canadá, en octubre de 2004.

Mediante esta resolución la Asamblea promulgó los siguientes aspectos:

- ✓ *Alentó* a los Estados contratantes a utilizar plenamente toda la información disponible sobre seguridad operacional en el desempeño de sus funciones de vigilancia de la seguridad operacional incluso durante las inspecciones, tal como lo prevé el Artículo 16 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional;
 - ✓ *Encargó* al Consejo que elabore medios prácticos de facilitar el intercambio de dicha información sobre seguridad operacional entre los Estados contratantes;
 - ✓ *Recordó* a los Estados contratantes la necesidad de que vigilen todas las operaciones de aeronaves, incluidas las extranjeras dentro de su territorio, y de que adopten las medidas que resulten necesarias para proteger la seguridad operacional; e
 - ✓ *Instó* a todos los Estados contratantes a intercambiar con los demás Estados contratantes información crítica relativa a la seguridad operacional.
- 1.2 En la Décima Segunda Reunión de la Junta General del Sistema Regional de Cooperación para la Vigilancia de la Seguridad Operacional (SRVSOP) realizada en la ciudad de Fortaleza, Brasil, el 9 de agosto de 2005, se acordó la Conclusión JG12/09 - Propuesta para la implantación de un Programa de intercambio de datos de inspecciones de seguridad en rampa y se encargó al Comité Técnico del Sistema Regional desarrollar una propuesta para ser considerada por la próxima Junta General dentro del programa de actividades del 2006.
- 1.3 En el año 2006 el Comité Técnico desarrolló el Programa de intercambio de datos de inspección en rampa (IDISR).
- 1.4 Este programa fue aprobado como parte del Programa de trabajo del 2007, en la Décimo Quinta Reunión Ordinaria de la Junta General (JG/5) (Panamá, Panamá, 10 de noviembre de 2006), mediante Conclusión JG 15/11.
- 1.5 Finalmente, la Segunda Reunión del Comité Ejecutivo Directivo del Grupo Regional sobre Seguridad Operacional de la Aviación - Panamericano (RASG-PA ESC/2) (Lima, 24 al 25 de marzo de 2009) alcanzó la Conclusión RASG-PA ESC/2/2 – Intercambio de los resultados de datos de las inspecciones de seguridad en rampa, donde se alienta a los Estados de las regiones

panamericanas a intercambiar datos respecto a las inspecciones de seguridad en rampa a través del sistema IDISR basado en la Web. como un medio para identificar peligros y tendencias, utilizando el formato estándar provisto en el Doc 8335 de OACI.

2. Funcionamiento del programa IDISR

2.1 En los Estados miembros del Sistema que participan del Programa IDISR, las aeronaves de explotadores extranjeros pueden ser sometidas a una inspección en rampa, principalmente en lo que respecta a los documentos y manuales de la aeronave, las licencias de vuelo de la tripulación, las condiciones visibles de la aeronave y la presencia y estado del equipo de seguridad obligatorio de la cabina. Las referencias de dichas inspecciones figuran en el Anexo 1 (Licencias del personal), Anexo 6 (Operación de aeronaves) y Anexo 8 (Aeronavegabilidad) al Convenio sobre Aviación Civil Internacional.

2.2 Estas inspecciones se llevan a cabo de acuerdo a procedimientos comunes de todos los Estados miembros del SRVSOP. En base a los resultados de estas inspecciones, se confeccionan informes que también siguen un formato común. En caso de encontrarse no conformidades significativas, las mismas se comunican al explotador y a la Autoridad de Aviación pertinente (Estado del explotador o Estado de matrícula) para que adopte medidas correctivas no solo en relación con la aeronave inspeccionada sino también con respecto a otras aeronaves que puedan estar implicadas cuando se trate de una irregularidad de carácter general. Todos los datos de los informes, así como la información complementaria, se centralizan y comparten en una base de datos desarrollada y gestionada por el Comité Técnico del SRVSOP.

2.3 Características del Programa IDISR:

- a) El Programa IDISR se aplica a todos los explotadores de servicios aéreos extranjeros mientras realizan sus operaciones en los Estados miembros del SRVSOP, con aviones cuyo peso (masa) máximo certificado de despegue (MCTW) sea superior a 5 700 Kg.
- b) Los informes remitidos por los Estados miembros, estarán a disposición del resto de Estados miembros del Sistema Regional a través del CT, mediante los informes centralizados que se emitan.
- c) Los Estados miembros deben asegurar la confidencialidad de la información del programa; no debiendo suministrar ningún tipo de información técnica u otro tipo de información, o material perteneciente a este programa a terceras partes fuera del SRVSOP.
- d) Intrínsecamente, el Programa controla el cumplimiento de las normas de la OACI aplicables a las tripulaciones, las aeronaves y su operación.

3. Integración del programa IDISR con los sistemas de gestión de la seguridad operacional

3.1 Las inspecciones IDISR proporcionan una indicación general sobre la seguridad operacional de los explotadores extranjeros inspeccionados.

3.2 A pesar que la indicación es limitada en virtud que no se puede obtener una imagen completa de la seguridad de la aeronave o explotador debido al escaso tiempo disponible para realizar la inspección, los datos y las tendencias que aportan estas inspecciones pueden ser significativas para la seguridad operacional en especial cuando se descubren ítems cuya calificación reflejan un

nivel de gravedad mayor (Cat 3).

3.3 El programa IDISR es útil:

- a) como instrumento proactivo y predictivo en virtud que puede buscar y capturar información, la misma que contribuiría a determinar tendencias potenciales negativas, ya que un número elevado o un número recurrente de resultados acerca de un explotador particular constituye un excelente indicador de debilidades potenciales, tanto en lo que respecta a la gestión de control de calidad de dicho explotador como en el nivel de supervisión de la seguridad ejercido por las autoridades nacionales de aviación civil responsables del Estado en el que se certificó al explotador. También es posible detectar tendencias negativas similares en relación con tipos específicos de aeronaves.
- b) En tiempo real, las inspecciones del programa IDISR pueden contribuir directamente a la explotación segura de la aeronave concreta que acaba de ser inspeccionada al instar a las autoridades de inspección a garantizar la adopción inmediata de medidas correctivas antes de que se lleve a cabo cualquier otra operación de dicha aeronave.

4. Base de datos centralizada del programa IDISR

- 4.1 La base de datos centralizada del programa IDISR es gestionada por el Comité Técnico del SRVSOP en la Oficina Regional Sudamericana de la OACI en Lima, Perú.
- 4.2 Aunque es gestionada y mantenida por el Sistema Regional, la inclusión de informes en la base de datos sigue siendo responsabilidad de los inspectores calificados y autorizados pertenecientes a las Administraciones de Aviación Civil de los Estados participantes en el programa IDISR. Durante los años 2008, 2009, 2010 y el Primer semestre del 2011, los Estados participantes en el programa IDISR han realizado 535 inspecciones que arrojaron 369 hallazgos que figuran en el *Apéndice A* de este informe.
- 4.3 La información incluida en la base de datos se considera confidencial en el sentido de que solo se comparte con otros Estados participantes y el público en general no tiene acceso a ella.
- 4.4 Los inspectores que hayan cumplido con los requisitos del programa IDISR para realizar inspecciones de rampa, se les otorga un nombre de usuario y una contraseña para acceder a la base de datos a través de una conexión segura en Internet y cargar el resultado de su inspección de rampa. Actualmente, 10 Administraciones de Aviación Civil han calificado inspectores IDISR.

5. Implantación del Programa IDISR

- 5.1 En el año 2007 se comienza con la formación de inspectores para la futura implantación del programa. Desde ese entonces y hasta el momento se han impartido seis cursos. Cinco de ellos desarrollados por el Comité Técnico del SRVSOP, y uno de ellos desarrollado por la Autoridad Aeronáutica de Venezuela bajo los auspicios y supervisión del Comité Técnico. Una vez que el Sistema Regional dictó los dos primeros cursos de capacitación, (años 2007 y 2008) se procedió, en el año 2009, a la implantación del programa IDISR.
- 5.2 Mediante Conclusión JG 19/14, la Décimo Novena Reunión Ordinaria de la Junta General (Lima, Perú, 11 al 12 de diciembre de 2008), aprobó la implantación del Programa de intercambio de datos de inspecciones de seguridad en rampa (IDISR) en los Estados del SRVSOP a partir del

mes de enero de 2009.

- 5.3 Para el efecto, el Comité Técnico del Sistema Regional con fecha 17 de diciembre de 2008 remitió a las Administraciones de Aviación Civil de los Estados del SRVSOP la carta de solicitud para que las Administraciones citadas presenten los planes de implantación del programa referido.
- 5.4 Sobre el particular los siguientes Estados han remitido sus planes y han iniciado la implantación del Programa IDISR:
- ✓ a partir del 2008: Argentina, Chile, Perú, Paraguay y Venezuela
 - ✓ a partir del 2009: Bolivia, Ecuador y Uruguay;
 - ✓ a partir del 2010: Brasil; y
 - ✓ a partir de 2011: Cuba.
- 5.5 Panamá es el único Estado que no dispone de personal calificado y por lo tanto todavía no ha ingresado ninguna información a la base de datos IDISR.

6. Capacitación realizada sobre el Programa IDISR

Curso	Lugar y fecha	Nro. de participantes
Primer curso IDISR	Lima, Perú, 12 al 15 de noviembre de 2007	16 inspectores de los Estados del SRVSOP. Participación de instructores del Sistema Regional y de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea de España (AESA).
Segundo curso IDISR	Lima, Perú, 27 al 31 de octubre de 2008	20 inspectores de los Estados del SRVSOP. Participación de instructores del Sistema Regional y de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea de España (AESA).
Tercer curso IDISR	Quito/Guayaquil, Ecuador, 13 al 17 de abril de 2009	24 inspectores de Ecuador, 2 inspectores de Bolivia: Participación de un instructor del Sistema Regional.
Cuarto curso IDISR	Lima, Perú, 23 al 27 de noviembre de 2009	27 inspectores de los Estados del SRVSOP. Participación de 2 instructores del Sistema Regional y 2 instructores de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea de España (EASA).
Quinto curso IDISR	Brasil/Río de Janeiro 23 al 27 de Agosto de 2010	24 inspectores de Brasil, 1 inspector de Argentina, 2 inspectores de Venezuela y 3 inspectores de Cabo Verde. Participación de 2 instructores del Sistema Regional, un instructor de SENASA y un instructor del Bureau Veritas.
Programa IDISR	República Bolivariana de Venezuela	10 inspectores de la República Bolivariana de Venezuela.

7. Participación del SRVSOP en el taller sobre inspecciones de rampa organizado por las EASA

7.1 A solicitud de la EASA, el SRVSOP fue invitado a participar en el taller sobre inspecciones de rampa que fue organizado por dicha agencia en la ciudad de Abu Dhabi, Emiratos Árabes Unidos, del 25 al 26 de mayo de 2011.

7.2 En este taller el SRVSOP expuso las siguientes temas:

- ✓ Estandarización de las inspecciones de rampa en un contexto regional/global; y
- ✓ Programa de intercambio de datos de inspecciones de seguridad en rampa (IDISR) del SRVSOP;

7.3 Además de las presentaciones del SRVSOP, se realizaron las siguientes presentaciones:

- ✓ El programa SAFA de la Comunidad Europea;
- ✓ El programa de inspecciones de rampa de los Emiratos Árabes Unidos;
- ✓ El programa de inspecciones de rampa de América Central – IROE;
- ✓ El programa de inspecciones de rampa de la India;
- ✓ La base de datos de SAFA; y
- ✓ La metodología de análisis de EASA.

7.4 Tres paneles interactuaron en el taller con los siguientes temas:

- ✓ Primer panel: Armonización mediante capacitación; calificaciones de los inspectores; estandarizaciones de las inspecciones de rampa en un contexto regional/global (SRVSOP); organización y planificación; capacitación para inspectores y el equipo de trabajo del inspector.
- ✓ Segundo panel: Seguimientos de los reportes y análisis de los datos.
- ✓ Tercer panel: Manejo de las diferencias a las normas de los Anexos al Convenio de Chicago; requerimientos de monitoreo del área de la puerta de la cabina de pilotaje; anotación de la competencia del idioma inglés y los requisitos de las plantillas del certificado de explotador de servicios aéreos (AOC) y de las especificaciones relativas a las operaciones (OpSpecs).

8. Principales resultados de las inspecciones del programa IDISR

8.1 Resultados de las inspecciones en general

8.1.1 El enfoque cuantitativo es el primer punto de partida relacionado con los resultados, que son desviaciones de las normas de la OACI. Este enfoque cuantitativo consiste en comparar el número total de hallazgos con el número total de inspecciones y con el número total de ítems inspeccionados.

8.1.2 Durante la inspección, se utiliza una lista de verificación del SRVSOP que consta de un total de 60 ítems. En la mayoría de los casos, no se controlan todos los ítems durante una inspección ya que el período de tiempo que transcurre entre la llegada de la aeronave y su salida no es suficiente para realizar una inspección completa. Por consiguiente, la relación entre el número total de hallazgos y el número total de ítems inspeccionados puede ofrecer una mejor interpretación que una relación basada solamente en el número de inspecciones. En el cuadro siguiente se presentan los resultados:

8.2 Hallazgos de las inspecciones y sus categorías

<i>Datos generales por año</i>	<i>2008</i>	<i>2009</i>	<i>2010</i>	<i>2011¹</i>	<i>Total general</i>
Total de inspecciones	123	208	81	123	535
Total de ítems inspeccionados	3 351	5 131	3 201	5 145	16 828
Total de hallazgos	207	88	27	47	369
Hallazgos por inspección	1.683	0.423	0.333	0.382	0.690
Hallazgos por ítem inspeccionados	0.062	0.017	0.008	0.009	0.022

8.2.1 No solo hay que tener en cuenta el número absoluto de los hallazgos de las inspecciones sino también su importancia. Para ello se han definido tres categorías de hallazgos. Un hallazgo de Categoría 1 que significa un nivel de gravedad **menor**; un hallazgo de Categoría 2 es un nivel de gravedad **significante** y un hallazgo de Categoría 3 es un hallazgo que tiene un nivel de gravedad **mayor**. Los términos menor, significativo y mayor se refieren al nivel de desviación con respecto a las normas de la OACI. El propósito principal de la categorización de los resultados es clasificar el cumplimiento de una norma y la importancia del incumplimiento de dicha norma.

8.2.2 Las inspecciones y las categorías de los hallazgos se registran en la base de datos y los resultados se presentan en el cuadro del Apéndice B de este informe.

9. Tendencias

9.1 De las muestras recogidas en los años 2008, 2009, 2010 y Primer semestre del 2011 se puede concluir que la cantidad de hallazgos por inspección han disminuido sistemáticamente en relación a los resultados del año anterior. Además de esto, la categoría de hallazgos según su gravedad, también ha disminuido.

9.2 Para una mejor visualización de estos ítems, se han incluido los Apéndices A, B y C los que contienen la información de forma gráfica.

9.3 Principales tendencias

2008

Item	Description	I	F	F/I
A8h	AOC and OpSpecs	69	25	0.362
D2	Dangerous goods	31	10	0.323
D3	Safety of cargo on board	37	11	0.297
D1	General condition of cargo compartment and containers	49	14	0.286

Item	Description	I	F	F/I
A1	General condition	74	15	0.203
C2	Doors and hatches	64	13	0.203
B5	Life jackets/Flotation devices	60	12	0.200
A4	Manuals	71	13	0.183
B10	Emergency briefing cards	60	11	0.183
B4	Portable fire extinguishers	62	11	0.177
C4	Wheels, brakes and tires	63	10	0.159
A7	Minimum equipment list (MEL)	75	11	0.147

I: Inspecciones totales

F: Hallazgos totales

F/I: Relación entre hallazgos totales e inspecciones totales

2009

Item	Description	I	F	F/I
A8h	AOC and OpSpecs	100	12	0.120
A8d	Crew member licences	103	8	0.078
E3	Language for communication	55	4	0.073
A4	Manuals	105	6	0.057
A8b	Identification plate	106	6	0.057
C1	General condition (aircraft condition)	108	6	0.056
A8a	Certificate of registration	110	4	0.036

2010

Item	Description	I	F	F/I
A8h	AOC and OpSpecs	70	5	0.071
B10	Emergency briefing cards	34	2	0.059
B12	Access to emergency exists	35	2	0.057
C3	Wings and tail	62	2	0.032
A8d	Crew member licences	66	2	0.030
B3	First aid kit/emergency medical kit	35	1	0.029
C4	Wheels, brakes and tires	62	1	0.016
C5	Undercarriage (Landing gear)	62	1	0.016
C6	Wheel well	61	1	0.016
A8f	Radio station licence	63	1	0.016
A4	Manuals	67	1	0.015
A7	Minimum Equipment List (MEL)	68	1	0.015
A1	General condition	71	1	0.014
A20	Emergency flashlight	70	1	0.014
E1	Additional remarks	43	5	0.116

2011¹

Item	Description	I	F	F/I
A8h	AOC and OpSpecs	102	7	0.069
E1	Additional remarks	73	4	0.055
D1	General condition of cargo compartment and containers	78	3	0.038
B7	Emergency exit lighting and marking, emergency flashlights	87	3	0.034
A8g	Noise certification document or statement, where applicable	94	3	0.032
B13	Safety of cabin baggage	85	2	0.024
C11	Obvious damage	83	2	0.024
B12	Access to emergency exists	90	2	0.022
C2	Doors and hatches	97	2	0.021
C6	Wheel well	97	2	0.021
A3	Equipment: ACAS, FDR, CVR, ELT, GPWS, FMC	100	2	0.020
A1	General condition	106	2	0.019
A8f	Radio station license	107	2	0.019
A10	Mass and balance sheet	60	1	0.017
C10	Previous structural repairs	74	1	0.014
E3	Language for communication	77	1	0.013
B4	Portable fire extinguishers	86	1	0.012
B1	General condition	90	1	0.011
C12	Leakage	95	1	0.011
A4	Manuals	99	1	0.010
C1	General condition	97	1	0.010
C5	Undercarriage (Landing gear)	96	1	0.010
C8	Fan blades (if applicable)	96	1	0.010

¹ Se contemplan los hallazgos hasta junio de 2011

10. Conclusiones

- 10.1 El Programa IDISR del SRVSOP es un mecanismo de intercambio de información entre los Estados del SRVSOP, amparado en el Artículo 16 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional y tiene gran utilidad para identificar peligros, determinar tendencias y apoyar en la toma de decisiones para la mejora continua de la seguridad operacional.
- 10.2 El Programa IDISR del SRVSOP se enmarca también dentro del objetivo estratégico *3d – Implementación de un sistema internacional de intercambio de datos/Notificación de datos a nivel mundial* de la Hoja de ruta para la seguridad operacional de la aviación a escala mundial, en tal virtud este programa puede servir como herramienta de trabajo del Grupo Regional de Seguridad Operacional de la Aviación Panamericano (RASG-PA) en la región.
- 10.3 Este programa puede ser utilizado como una fuente de información proactiva y predictiva para los Programas de seguridad operacional de los Estados (SSP) y para los Sistemas de gestión de la seguridad operacional (SMS).

10.4 El programa IDISR permitirá recopilar y compartir información entre los Estados del SRVSOP. Esta información servirá para planificar estrategias regionales de forma de solucionar las posibles deficiencias en materia de seguridad operacional, dentro del marco de una estrategia regional unificada.

11. Recomendaciones

11.1 Que los Estados que todavía no han preparado suficiente personal de inspectores lo hagan a través de los futuros cursos que programe el Sistema Regional o través de los cursos que las Administraciones soliciten al SRVSOP.

11.2 Que los Estados que no han remitido sus cronogramas de inspecciones para el año 2011 lo hagan a más tardar hasta el 12 de agosto de 2011.

11.3 Que los Estados que han remitido sus planes de implantación cumplan con dichos planes.

ANEXOS:

A Total de inspecciones por año

B Total de inspecciones por año y cantidad de hallazgos según su categoría

C Acciones correctivas tomadas por año

D Total de inspecciones por Estado por año

E Listas de aeronaves y explotadores inspeccionados

F Total de hallazgos por ítem inspeccionado

Página intencionalmente dejada en blanco

ANEXO A

Total de inspecciones por año

Esta tabla muestra la cantidad total de inspecciones, el total de ítems inspeccionados y la cantidad de hallazgos. Relaciona asimismo la cantidad total de los hallazgos con el total de las inspecciones, y la cantidad total de hallazgos con la cantidad de ítems inspeccionados.

	Year				Total 2008 – 2011
	2008	2009	2010	2011	
Total Inspections (I)	123	208	81	123	535
Total Inspected Items (II)	3 351	5 131	3 201	5 145	16 828
Total Finding (F)	207	88	27	47	369
Finding/Inspections (F/I)	1.683	0.423	0.333	0.382	0.69
Finding/Inspected Items (F/II)	0.062	0.017	0.008	0.009	0.022

En el año 2009 hubo un aumento en el número de inspecciones debido a que en ese año se realizaron dos Cursos IDISR, el Tercer curso en las ciudades de Quito y Guayaquil, Ecuador y el Cuarto curso en la ciudad de Lima, Perú.

ANEXO B

Total de inspecciones por año, y cantidad de hallazgos según su categoría

Este gráfico muestra el total de inspecciones, la cantidad de hallazgos según su categoría y la relación entre los hallazgos por categoría y el total de inspecciones del año.

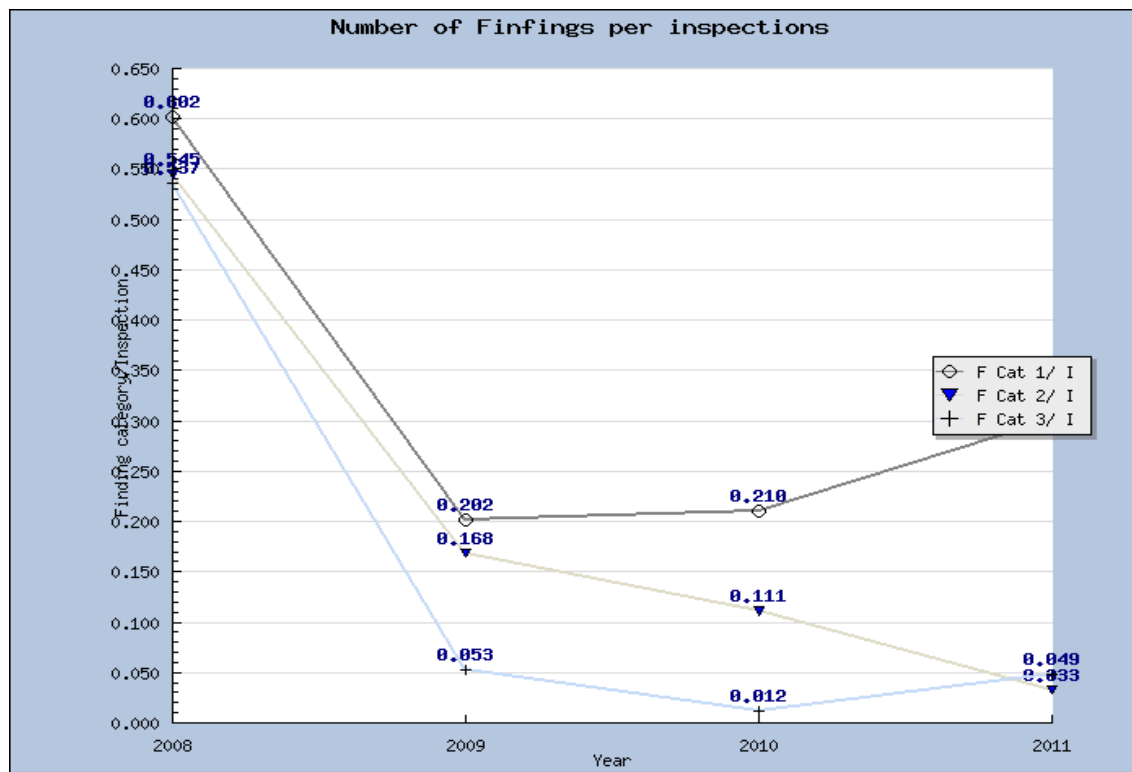
Year	No. Inspections	No. Findings				Ratio of findings			
		Cat 1	Cat 2	Cat 3	Total	Cat 1/I	Cat 2/I	Cat 3/I	Total
2008	123	74	67	66	207	0.602	0.545	0.537	1.683
2009	208	42	35	11	88	0.202	0.168	0.053	0.423
2010	81	17	9	1	27	0.210	0.111	0.012	0.333
2011	123	37	4	6	47	0.301	0.033	0.049	0.382
Total	535	170	115	84	369	0.318	0.215	0.157	0.690

Categorías de hallazgos:

- Categoría 1 (Cat 1) Nivel de gravedad: Menor
- Categoría 2 (Cat 2) Nivel de gravedad: Significante
- Categoría 3 (Cat 3) Nivel de gravedad: Mayor

Los términos menor, significativo y mayor están relacionados con los niveles de desviación de los estándares de la OACI.

Gráfico de la evolución de la cantidad de hallazgos en función de los años



ANEXO C

Acciones correctivas tomadas por año

Esta tabla muestra el total de inspecciones por año, la cantidad de hallazgos y las acciones correctivas tomadas de acuerdo a la categoría de hallazgo.

		Year				TOTAL
		2008	2009	2010	2011	
No. of inspections		123	208	81	123	535
No. of findings		207	88	27	47	369
1	Information to pilot in command (PIC)	74	42	15	37	168
2	Information to the AAC of the State of the operator and/or State of registry	65	37	11	4	117
3a	Operational restrictions	3	1	1	3	8
3b	Corrective actions before flight	54	4	0	3	61
3c	Grounding and/or withdrawal of authorization to operate	11	4	0	0	15

ANEXO D
Total de inspecciones por Estado por año

Members	2008		2009		2010		2011	
	Inspections	Findings	Inspections	Findings	Inspections	Findings	Inspections	Findings
Argentina	2	1	0	0	0	0	34	6
Bolivia	0	0	3	0	1	0	3	3
Brasil	0	0	0	0	24	20	31	13
Chile	3	9	8	2	9	0	14	9
Cuba	0	0	0	0	0	0	4	1
Ecuador	0	0	97	50	0	0	0	0
Paraguay	0	0	26	0	22	1	11	1
Perú	106	72	64	31	20	1	2	0
Uruguay	0	0	9	5	5	5	0	0
Venezuela	12	125	0	0	0	0	24	14
Total	123	207	208	88	81	27	123	47

ANEXO E

Listas

Listas de tipos de aeronaves inspeccionadas

Año 2008	
List of the types of inspected aircraft	
Aircraft Type	ICAO Code
A-300 F4-600	A306
A-319	A319
A-320	A320
A-321	A321
A-330-200	A332
A-340-600	A346
An-24	AN24
An-26	AN26
B-1900	B190
B-737-200	B732
B-737-300	B733
B-737-400	B734
B-737-700	B737
B-767-200	B762
B-767-300	B763
B-777-200	B772
B-777-300	B773
DC-8-50	DC85
ERJ-190	E190
EMB-145 XR	E45X
B-737-700 Wedgetail	E737
C-31 Friendship	F27
B-SUPER 27 (100)	R721
Metro	SW4

Año 2009	
List of the types of inspected aircraft	
Aircraft Type	ICAO Code
A-300 B4-600	A306
A-300 B4-100	A30B
A-318	A318
A-319	A319
A-320	A320
A-330-200	A332
A-340-300	A343
A-340-600	A346
An-2	AN2
B-727-200	B722
B-737-200	B732
B-737-300	B733
B-737-500	B735
B-737-700	B737
B-737-800	B738
B-737-900	B739
B-757-200	B752
B-757-300	B753
B-767-200	B762
B-767-300	B763
B-767-400	B764
B-777-200	B772
B-777-300	B773
Regional Jet CRJ-900	CRJ9
ERJ-170	E170
ERJ-190	E190
B-737-700 Wedgetail	E737
F-100	F100
F-28 Fellowship	F28
328JET	J328
MD-11	MD11

Listas de tipos de aeronaves inspeccionadas (Continuación)

Año 2010	
List of the types of inspected aircraft	
Aircraft Type	ICAO Code
A-318	A318
A-319	A319
A-320	A320
A-330-200	A332
A-330-300	A333
A-340-300	A343
A-340-600	A346
B-737-200 Surveiller	B732
B-737-300	B733
B-737-500	B735
B-737-700	B737
B-737-800 BBJ2	B738
B-747-400 (International)	B744
B-767-200	B762
B-767-300	B763
B-777-200	B772
Regional Jet CRJ-900	CRJ9
DC-10	DC10
ERJ-190	E190
MD-11	MD11

Año 2011	
List of the types of inspected aircraft	
Aircraft Type	ICAO Code
A-319	A319
A-320	A320
A-321	A321
A-330-200	A332
A-330-300	A333
A-340-200	A342
A-340-300	A343
A-340-600	A346
ATR-42-300	AT43
B-737-200	B732
B-737-300	B733
B-737-500	B735
B-737-700	B737
B-737-800	B738
B-747-400 (International)	B744
B-757-200	B752
B-767-200	B762
B-767-300	B763
B-767-400	B764
B-777-200	B772
B-777-300	B773
Regional Jet CRJ- 900	CRJ9
DC-9-30	DC93
ERJ-190	E190
F-100	F100
II-96	IL96
MD-11	MD11

Listas de explotadores inspeccionados

Año 2008	
List of Inspected operators	
Operator	ICAO Code
ABSA	TUS
AEROCONDOR	CDP
AEROLANE	LNE
AEROLINEAS	
ARGENTINAS	ARG
AIR COMET	MPD
AIR FRANCE	AFR
AVIANCA	AVA
CIELOS DEL PERU	CIU
COPA	CMP
IBERIA	IBE
KLM	KLM
LACSA	LRC
LAN	LAN
LAN PERU	LPE
PLUNA	PUA
SAM	SAM
SOL S.A. LINEAS	
AEREAS	SOL
TACA PERÚ	TPU
TAM	TAM
TRANS AMAZON	TMZ

Año 2009	
List of Inspected operators	
Operator	ICAO Code
AEROGAL	GLG
AEROLANE	LNE
AEROLINEAS	
ARGENTINAS	ARG
AEROMÉXICO	AMX
AEROSUR - Bolivia	RSU
AEROVIP	QCL
AIR COMET	MPD
AMERICAN	
AIRLINES	AAL
AVIANCA	AVA
CONTINENTAL	COA
COPA	CMP
CUBANA	CUB
DELTA	DAL
FLORIDA WEST	FWL
GOL	GLO
IBERIA	IBE
ICARO	ICD
KLM	KLM
LACSA	LRC
LAN	LAN
LAN PERU	LPE
MARTINAIR	
HOLLAND	MPH
PLUNA	PUA
SAM	SAM
TACA EL	
SALVADOR	TAI
TACA PERÚ	TPU
TAM	TAM
TAME	TAE
UPS	UPS

Listas de explotadores inspeccionados (Continuación)

Año 2010	
List of Inspected operators	
Operator	ICAO Code
ABSA	TUS
AEROLINEAS	
ARGENTINAS	ARG
AEROMÉXICO	AMX
AEROSUR - Bolivia	RSU
AEROVIP	QCL
Air Caraibes	FWI
AIR EUROPA	AEA
AIR FRANCE	AFR
ALITALIA	AZA
AMERICAN AIRLINES	AAL
ATLAS AIR	GTI
AVIANCA	AVA
CENTURION AIR	
CARGO	CWC
COPA	CMP
DELTA	DAL
GOL	GLO
IBERIA	IBE
KLM	KLM
LAN	LAN
LAN ARGENTINA	DSM
LAN CARGO	LCO
LANEX	LXP
LUFTHANSA	DLH
PLUNA	PUA
Surinam Airways	SLM
TACA PERÚ	TPU
TAM	TAM
TAMPA CARGO	TPA
TRANSPORTES AÉREOS	
BOLIVIANOS (TAB)	BOL
VARIG	VRN

Año 2011	
List of Inspected operators	
Operator	ICAO Code
ABSA	TUS
AEROLINEAS	
ARGENTINAS	ARG
AEROMÉXICO	AMX
AEROSUR - Bolivia	RSU
AIR CANADA	ACA
Air Caraibes	FWI
AIR EUROPA	AEA
AIR FRANCE	AFR
ALITALIA	AZA
AMERICAN	
AIRLINES	AAL
AUSTRAL	AUT
AVIANCA	AVA
BRITISH AIRWAYS	BAW
CONTINENTAL	COA
CONVIASA	VCV
COPA	CMP
CUBANA	CUB
DELTA	DAL
DUTCH ANTILLES	DNL
GOL	GLO
IBERIA	IBE
KLM	KLM
LACSA	LRC
LAN	LAN
LAN ARGENTINA	DSM
LAN PERU	LPE
LANEX	LXP
LUFTHANSA	DLH
MALAYSIAN	MAS
MARTINAIR	
HOLLAND	MPH
Pan Am World Airways	
Dominicana	PWD

PLUNA	PUA
QANTAS	QFA
QATAR	QTR
Surinam Airways	SLM
TACA COSTA RICA	TAT
TACA PERÚ	TPU
TAM	TAM
TAME	TAE
UNITED AIRLINES	UAL
VARIG	VRN

ANEXO F

Total de hallazgos por ítem inspeccionado

		Year												
		2008			2009			2010			2011			
Item	Description	I	F	F/I	I	F	F/I	I	F	F/I	I	F	F/I	
A.Flight Deck/ General	A1	General condition	74	15	0.203	110	2	0.018	71	1	0.014	106	2	0.019
	A2	Emergency exit	68	2	0.029	106	1	0.009	70	0	0.000	101	0	0.000
	A3	Equipment: ACAS, FDR, CVR, ELT, GPWS, FMC	60	0	0.000	102	0	0.000	68	0	0.000	100	2	0.020
	A4	Manuals	71	13	0.183	105	6	0.057	67	1	0.015	99	1	0.010
	A5	Checklists	67	0	0.000	104	0	0.000	68	0	0.000	101	0	0.000
	A6	Route guide	53	1	0.019	93	0	0.000	63	0	0.000	91	0	0.000
	A7	Minimum Equipment List (MEL)	75	11	0.147	100	3	0.030	68	1	0.015	103	1	0.010
	A8a	Certificate of registration	72	0	0.000	110	4	0.036	70	0	0.000	106	0	0.000
	A8b	Identification plate	68	0	0.000	106	6	0.057	66	0	0.000	106	0	0.000
	A8c	Certificate of airworthiness	72	0	0.000	105	0	0.000	69	0	0.000	104	0	0.000
	A8d	Crew member licences	66	0	0.000	103	8	0.078	66	2	0.030	94	0	0.000
	A8e	Journey log book or technical log and voyage report	67	0	0.000	95	2	0.021	65	0	0.000	103	0	0.000
	A8f	Radio station licence	57	5	0.088	102	1	0.010	63	1	0.016	107	2	0.019
A8g	Noise certification document or statement, where applicable	63	8	0.127	90	1	0.011	58	0	0.000	94	3	0.032	
A8h	AOC and OpSpecs	69	25	0.362	100	12	0.120	70	5	0.071	102	7	0.069	
A9	Operacional flight plan	48	0	0.000	71	0	0.000	60	0	0.000	60	0	0.000	
A10	Mass and balance sheet	35	0	0.000	69	0	0.000	55	0	0.000	60	1	0.017	
A11	Aircraft performance limitations	43	0	0.000	65	2	0.031	53	0	0.000	56	0	0.000	
A12	Cargo and/or passenger manifest	35	0	0.000	66	0	0.000	53	0	0.000	55	0	0.000	
A13	Pre-flight inspection	42	0	0.000	64	0	0.000	56	0	0.000	61	0	0.000	

B.Safety Cabin	A14	Weather reports and forecasts	37	0	0.000	69	0	0.000	58	0	0.000	57	0	0.000
	A15	NOTAM (Notice to Airman)	37	0	0.000	64	0	0.000	58	0	0.000	55	0	0.000
	A16	Portable fire extinguishers	69	0	0.000	91	1	0.011	70	0	0.000	97	0	0.000
	A17	Life jackets/Flotation devices	69	0	0.000	89	0	0.000	68	0	0.000	94	0	0.000
	A18	Safety harness	65	0	0.000	92	1	0.011	70	0	0.000	97	0	0.000
	A19	Oxigen equipment	65	0	0.000	92	0	0.000	70	0	0.000	96	0	0.000
	A20	Emergency flashlight	66	1	0.015	91	0	0.000	70	1	0.014	95	0	0.000
	B1	General condition	59	0	0.000	80	3	0.038	37	0	0.000	90	1	0.011
	B2	Cabin crew seats and safety harness	57	3	0.053	79	2	0.025	37	0	0.000	86	0	0.000
	B3	First aid kit/emergency medical kit	56	0	0.000	74	0	0.000	35	1	0.029	84	0	0.000
	B4	Portable fire extinguishers	62	11	0.177	78	2	0.026	36	0	0.000	86	1	0.012
	B5	Life jackets/Flotation devices	60	12	0.200	77	0	0.000	35	0	0.000	80	0	0.000
	B6	Seat belts	57	1	0.018	79	2	0.025	36	0	0.000	85	0	0.000
	B7	Emergency exit lighting and marking, emergency flashlights	56	0	0.000	72	0	0.000	34	0	0.000	87	3	0.034
	B8	Slides/Life rafts and pyrotechnical distress signalling devices (as req -d)	53	0	0.000	63	0	0.000	27	0	0.000	66	0	0.000
B9	Oxygen supply - crew and pax cabins	57	2	0.035	74	0	0.000	34	0	0.000	86	0	0.000	
B10	Emergency briefing cards	60	11	0.183	74	1	0.014	34	2	0.059	82	0	0.000	
B11	Cabin crew members	46	0	0.000	69	0	0.000	32	0	0.000	83	0	0.000	
B12	Access to emergency exists	57	3	0.053	75	2	0.027	35	2	0.057	90	2	0.022	
B13	Safety of cabin baggage	51	0	0.000	61	0	0.000	32	0	0.000	85	2	0.024	
B14	Skating capacity	54	0	0.000	61	0	0.000	25	0	0.000	81	0	0.000	
B15	Security of the flight crew compartment door (if applicable)	48	0	0.000	67	0	0.000	26	0	0.000	79	0	0.000	
C.Aircraft Condition	C1	General condition	61	5	0.082	108	6	0.056	62	0	0.000	97	1	0.010
C2	Doors and hatches	64	13	0.203	107	0	0.000	62	0	0.000	97	2	0.021	
C3	Wings and tail	61	0	0.000	108	0	0.000	62	2	0.032	97	0	0.000	
C4	Wheels, brakes and tires	63	10	0.159	106	1	0.009	62	1	0.016	97	0	0.000	
C5	Undercarriage (Landing gear)	60	0	0.000	106	1	0.009	62	1	0.016	96	1	0.010	

D.Cargo	<i>C6</i>	<i>Wheel well</i>	58	3	0.052	109	2	0.018	61	1	0.016	97	2	0.021	
	<i>C7</i>	<i>Intake and exhaust nozzle</i>	57	0	0.000	102	0	0.000	61	0	0.000	94	0	0.000	
	<i>C8</i>	<i>Fan blades (if applicable)</i>	57	0	0.000	104	0	0.000	57	0	0.000	96	1	0.010	
	<i>C9</i>	<i>Propellers (if applicable)</i>	60	0	0.000	104	0	0.000	59	0	0.000	96	0	0.000	
	<i>C10</i>	<i>Previous structural repairs</i>	57	0	0.000	100	0	0.000	47	0	0.000	74	1	0.014	
	<i>C11</i>	<i>Obvious damage</i>	53	0	0.000	103	0	0.000	54	0	0.000	83	2	0.024	
	<i>C12</i>	<i>Leakage</i>	57	0	0.000	106	2	0.019	58	0	0.000	95	1	0.011	
			<i>General condition of cargo compartment and containers</i>												
	<i>D1</i>			49	14	0.286	64	2	0.031	47	0	0.000	78	3	0.038
	<i>D2</i>		<i>Dangerous goods</i>	31	10	0.323	48	1	0.021	38	0	0.000	36	0	0.000
	<i>D3</i>		<i>Safety of cargo on board</i>	37	11	0.297	60	1	0.017	47	0	0.000	55	0	0.000
	E. General	<i>E1</i>	<i>Additional remarks</i>	41	9	0.220	50	4	0.080	43	5	0.116	73	4	0.055
<i>E2</i>		<i>Refuelling with passengers on board</i>	20	5	0.250	54	2	0.037	36	0	0.000	57	0	0.000	
<i>E3</i>		<i>Language for communication</i>	19	3	0.158	55	4	0.073	45	0	0.000	77	1	0.013	

3.2 Las inspecciones de rampa IDISR que los Estados realicen para el SRVSOP pueden ser incluidas en los programas de vigilancia continua de seguridad operacional de cada Estado a fin de satisfacer la siguiente norma internacional del Anexo 6 Parte I:

- ✓ 4.2.2.2 *Los Estados establecerán un programa con procedimientos para la supervisión de las operaciones realizadas en su territorio por un explotador extranjero y para tomar las medidas apropiadas, cuando sea necesario, para preservar la seguridad operacional.*

3.3 El SRVSOP recomienda que la frecuencia mínima para la realización de las inspecciones de rampa a explotadores extranjeros sea de una inspección cada tres meses, pudiendo el Estado incrementar la frecuencia en caso de detectar peligros en la operación.

3.4 Asimismo se sugiere que las Autoridades de Aviación Civil de los Estados miembros del SRVSOP, difundan entre los explotadores de servicios aéreos el Programa IDISR, para que las tripulaciones, personal y aeronaves estén preparadas para este tipo de inspecciones.

3.5 El SRVSOP informará mensualmente a los Estados cuando no registren las inspecciones de acuerdo con los cronograma remitidos.

4. Apoyo de la Oficina Regional Sudamericana (SAM) a la Oficina Regional Asia Pacífico (APAC) de la OACI en la implementación de un programa de intercambio de datos de seguridad en rampa.

4.1 A solicitud de la Oficina Regional Asia/Pacífico de la OACI, se ha proporcionando apoyo en la implementación de un Programa de intercambio de datos de inspecciones de seguridad en rampa. Este apoyo consiste en orientación y guía mediante mensajes electrónicos, acerca de la utilización e instalación del software y hardware.

4.2 Se espera que para inicios del año 2012 la Oficina Regional APAC tenga completamente implementado su propio IDISR, lo que sería una importante oportunidad de promoción para el SRVSOP y se sientan las bases para posibles acuerdos de intercambio de información con esa región y los Estados miembros del SRVSOP.

5. Acción sugerida

5.1 Se invita a la Vigésimo Tercera Reunión Ordinaria de la Junta General a:

- a) Tomar nota y comentar sobre la información presentada en esta nota de estudio y **Adjunto A;**
- b) instar a los Estados que todavía no lo han hecho a presentar y dar cumplimiento a los planes del Programa IDISR de 2011; y

- c) tomar conocimiento y comentar sobre el apoyo ofrecido por el SRVSOP a la Oficina Regional APAC de la OACI en la implementación del programa IDISR en esa región.