

Manual de Procedimientos del Programa IDISR

Manual de procedimientos del Programa IDISR**Registro de enmiendas**

Guía de revisiones			
Enmienda No.	Fecha de aplicación	Fecha de anotación	Anotado por:
1-3	31/08/11	31/08/11	CT

PÁGINA DEJADA INTENCIONALMENTE EN BLANCO

Manual de procedimientos del Programa IDISR

Lista de páginas efectivas

DETALLE	PÁGINAS	ENMIENDA	FECHA
Preámbulo Preámbulo	1 y 2	Tercera edición	31/08/11
Sección 1 Introducción	S1-1 a 2	Tercera edición	31/08/11
Sección 2 Generalidades	S2-1 a 4	Tercera edición	31/08/11
Sección 3 Prácticas y procedimientos generales de una inspección	S3-1 a 4	Tercera edición	31/08/11
Sección 4 Inspecciones en rampa	S4-1 a 6	Tercera edición	31/08/11
Sección 5 Programa de instrucción	S5-1 a 4	Tercera edición	31/08/11
Sección 6 Utilización de la base de datos	S6-1 a 2	Tercera edición	31/08/11
Anexos	An.A-1 a An.I-2	Tercera edición	31/08/11

PÁGINA DEJADA INTENCIONALMENTE EN BLANCO

Manual de procedimientos del Programa IDISR

ÍNDICE

	Página
Preámbulo	1
 Sección 1 - Introducción	
1. Objetivo de esta sección	S1-1
2. Definiciones	S1-1
3. Abreviaturas	S1-1
4. Objetivo del manual y del Programa IDISR	S1-2
5. Ámbito de aplicación	S1-2
 Sección 2 - Generalidades	
1. Objetivo	S2-1
2. Términos y condiciones	S2-1
3. Responsabilidades	S2-1
4. Requisitos del Coordinador Nacional	S2-2
5. Requisitos de los inspectores	S2-2
6. Formación de inspectores y mantenimiento de la competencia	S2-3
7. Ventajas del programa	S2-3
8. Base de datos	S2-3
9. Enmiendas	S2-3
 Sección 3 - Prácticas y procedimientos generales de una inspección	
1. Objetivo	S3-1
2. Objetivo de una inspección	S3-1
3. Características de una inspección	S3-1
4. Preparación y conducción de una inspección	S3-2
5. Códigos de calificación del inspector	S3-3
6. Hallazgos y descripción de comentarios	S3-4
 Sección 4 - Inspecciones en rampa	
1. Objetivo de esta sección	S4-1
2. Objetivos de las inspecciones en rampa	S4-1
3. Áreas de inspección en rampa	S4-1
4. Procedimientos y prácticas generales de una inspección en rampa	S4-1
5. Procedimientos y prácticas específicas de una inspección en rampa	S4-2
6. Frecuencia de las inspecciones en rampa	S4-4
7. Inspectores	S4-4
8. Lista de verificación para las inspecciones en rampa	S4-5
9. Ingreso de datos en la hoja de trabajo electrónica del Programa IDISR	S4-5
10. Informe de inspección en rampa	S4-5
11. Acciones a ser tomadas por los Estados y solución de los problemas de seguridad	S4-5
12. Categorías de los niveles de gravedad de los hallazgos y acciones relacionadas	S4-6

Sección 5 - Programa de instrucción

1.	Currículo de instrucción inicial	S5-1
2.	Consideraciones generales acerca del programa de instrucción	S5-2

Sección 6 – Utilización de la base de datos

1.	Objetivo de aplicación Web IDISR.....	S6-1
2.	Alcance	S6-1
3.	Función de la aplicación	S6-1
4.	Características generales de la aplicación Web IDISR	S6-1
5.	Uso de la aplicación Web IDISR.....	S6-1

Anexos

Anexo A	Foreign operators ramp inspections check list	An.A-1
Anexo B	Levels of seriousness and related actions.....	An.B-1
Anexo C	Examples of findings and resulting actions.....	An.C-1
Anexo D	Ramp inspections expanded check list.....	An.D-1
Anexo E	Formulario de Informe de Inspección en Rampa.....	An.E-1
Anexo F	Formulario de propuesta de enmienda al Manual de Procedimientos del Programa IDISR.....	An.F-1
Anexo G	Ejemplo de nota para la notificación por parte del Estado al SRVSOP de su Coordinador Nacional	An.G-1
Anexo H	Ejemplo de nota para la notificación por parte del Estado al SRVSOP, de los inspectores que participarán del programa IDISR.....	An.H-1
Anexo I	Ejemplo de nota para la notificación por parte del Estado al SRVSOP, de la actualización de la nómina de inspectores que participan del Programa IDISR.....	An.I-1

Preámbulo

1. Antecedentes

1.1 La Asamblea General en su 35° sesión, realizada en la ciudad de Montreal (Canadá) en octubre de 2004, aprobó la Resolución A35-7 “ **Estrategia unificada para resolver las deficiencias relacionadas con la seguridad operacional**”, considerando que uno de los objetivos principales de la Organización sigue siendo el de garantizar la seguridad operacional en todo el mundo y que incumbe también a los Estados contratantes en forma colectiva e individual, la responsabilidad de garantizar la seguridad operacional de la aviación civil internacional.

1.2 En esa misma resolución, la Asamblea *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.

1.3 Adicionalmente la Resolución reconoce que mediante las economías de escala y el fomento de la uniformidad a la más amplia escala; y que la transparencia y el intercambio de información relativa a la seguridad operacional constituyen uno de los principios fundamentales de un sistema de transporte seguro. De esta forma insta a todos los Estados contratantes a intercambiar con los demás Estados contratantes información crítica relativa a la seguridad operacional.

1.4 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 promueve la Conclusión JG12/09 “Propuesta para la implantación de un programa de intercambio de datos de inspección de seguridad en rampa”, en la que se encomienda al Comité Técnico desarrolle una propuesta para ser considerada por la próxima Junta General dentro del programa de actividades del 2006.

1.5 La base de ese programa, son las inspecciones de seguridad en rampa a las aeronaves, y el marco jurídico para estas es el Artículo 16 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional “Inspección de aeronaves” el que establece: “las Autoridades competentes de cada uno de los Estados contratantes tendrán derecho a inspeccionar sin causar demoras innecesarias, las aeronaves de los demás Estados contratantes, a la llegada o a la salida, y a examinar los certificados y otros documentos prescritos por el presente Convenio”.

1.6 Por otra parte en la declaración de la Conferencia de Directores de Aviación Civil sobre una estrategia mundial para la vigilancia de la seguridad operacional llevada a cabo en la ciudad de Montreal (Canadá) del 20-22 de marzo de 2006, los Directores Generales de aviación civil se comprometieron a reforzar el marco de seguridad operacional de la aviación mundial, entre otras cosas mediante el intercambio de información relacionada con la seguridad operacional entre los Estados, asegurándose que los explotadores extranjeros que operen en sus territorios, sean objeto de una vigilancia adecuada por parte de sus propios Estados.

1.7 La Junta General del SRVSOP en su Décimo Quinta Reunión realizada en la ciudad de Panamá, (Panamá), emite la Conclusión JG15/11, en la que se aprueba la implementación, del Programa de intercambio de datos de inspecciones de seguridad en rampa, como parte del cronograma de actividades para el año 2007

1.8 También se han tomado en cuenta otros programas de intercambio de datos similares al IDISR, que ya han sido establecidos por algunos grupos de Estados en otras regiones, como por ejemplo el programa de “Intercambio de datos de seguridad de la aviación internacional” (IASDEX) de la Administración Federal de Aviación (FAA) de los Estados Unidos con otras Autoridades, o el

“Programa para la evaluación de la seguridad de aeronaves extranjeras” (SAFA) de la Conferencia Europea de Aviación Civil (ECAC).

Sección 1 - Introducción

1. Objetivo de esta sección

Esta sección proporciona información relacionada con las definiciones, abreviaturas, objetivos y ámbito de aplicación del Programa de intercambio de datos de inspecciones de seguridad en rampa (IDISR).

2. Definiciones

2.1 Explotador.- Persona, organismo o empresa que se dedica, o propone dedicarse a la explotación de aeronaves, aeródromos o actividades aeronáuticas conexas.

2.2 Inspección.- La actividad básica de una auditoría que implica un examen de las características concretas del programa de vigilancia de la seguridad operacional de un Estado contratante.

2.3 Inspector.- Persona que tiene la instrucción y la autorización necesarias para llevar a cabo inspecciones.

2.4 Programa de intercambio de datos de inspecciones de seguridad en rampa.- El Programa IDISR es un sistema de reportes basado en un servidor Web, y creado para almacenar y compartir la información relativa a las inspecciones en rampa entre las Autoridades de Aviación Civil de los Estados miembros del SRVSOP.

3. Abreviaturas

3.1	AAC	Autoridad de Aviación Civil o Administración de Aviación Civil.
3.2	AIREP	Aeronotificación - PAIREP
3.3	APU	Grupo auxiliar de energía.
3.4	CDL	Lista de desviación respecto a la configuración.
3.5	ECAC	Conferencia Europea de Aviación Civil.
3.6	FAA	Administración Federal de Aviación de los Estados Unidos.
3.7	SAFA	Programa para la evaluación de la seguridad de aeronaves extranjeras (EASA).
3.8	FOD	Daño por objeto extraño.
3.9	IASDEX	Intercambio de datos de seguridad de la aviación internacional (FAA).
3.10	IDISR	Intercambio de datos de inspecciones de seguridad en rampa (SRVSOP).
3.11	ISAC	Inspector de seguridad de la aviación civil.
3.12	ISO	Organización Internacional para la estandarización.
3.13	MEL	Lista de equipo mínimo.
3.14	MTCW	Peso (masa) máximo certificado de despegue.
3.15	NOTAM	Aviso a los aviadores.
3.16	OACI	Organización de Aviación Civil Internacional.

3.17	OJT/IPPT	Instrucción práctica en el puesto de trabajo.
3.18	PA	Sistema de información al pasajero.
3.19	PBE	Equipo de protección de respiración.
3.20	POI	Inspector principal de operaciones.
3.21	PIC	Piloto al mando.
3.22	PMI	Inspector principal de mantenimiento.
3.23	SARPS	Normas y métodos recomendados internacionales.
3.24	SIC	Piloto segundo al mando o copiloto de acuerdo a OACI.
3.25	SRVSOP	Sistema Regional de Cooperación para la Vigilancia de la Seguridad Operacional.
3.26	TSO	Disposición técnica normalizada.

4. Objetivo del manual y del Programa IDISR

4.1 Objetivo del manual.- El presente manual tiene por objetivo proporcionar a los Estados una orientación detallada sobre el Programa IDISR, medidas para su implantación, y los procedimientos para su uso por parte de las autoridades correspondientes.

4.2 Objetivo del Programa IDISR.- Crear una base de datos, a partir de las inspecciones de seguridad en rampa, que sirva como fuente de referencia para identificar y analizar los problemas relacionados con la seguridad operacional, y planificar estrategias regionales, de forma de solucionar las posibles deficiencias en materia de seguridad operacional, dentro del marco de una estrategia regional unificada.

5. Ámbito de aplicación

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.

Sección 2 – Generalidades

1. Objetivo

Esta sección proporciona información acerca de los términos y condiciones que aceptan los Estados al participar del Programa IDISR. También ofrece información concerniente a las responsabilidades de cada uno de los miembros que son parte del programa mencionado.

2. Términos y condiciones

2.1 Los siguientes términos y condiciones aplican al Programa IDISR:

- a) los informes remitidos por un Estado miembro, estarán a disposición del resto de miembros del Sistema Regional;
- b) los Estados miembros deberán de tomar las medidas necesarias para asegurar la confidencialidad de la información del programa;
- c) los Estados miembros del SRVSOP no podrán suministrar ningún tipo de información técnica u otro tipo de información o material perteneciente a este programa a terceras partes fuera del SRVSOP; y
- d) los estándares de referencia para medir las inspecciones, son las normas y métodos recomendados internacionales (SARPS) contenidos en los Anexos al Convenio de Chicago.

3. Responsabilidades

3.1 Del Comité Técnico del SRVSOP:

- a) desarrollar e implementar un programa de intercambio de datos de inspecciones de seguridad en rampa entre los Estados miembros del SRVSOP;
- b) establecer y mantener un sitio seguro en un servidor Web donde los países integrantes del Sistema puedan remitir los datos de las inspecciones de seguridad en rampa, y que esa información pueda ser compartida por los Estados miembros del Sistema;
- c) especificar los requerimientos mínimos de hardware y software para su uso por parte de los integrantes del sistema;
- d) desarrollar los procedimientos para que se remitan los datos de las inspecciones, incluyendo un formato tipo para su transmisión, y los datos que deberán ser remitidos al programa;
- e) establecer los términos y condiciones bajo las cuales los países miembros podrán acceder a la información del banco de datos y compartir la información allí almacenada;
- f) 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;
- g) analizar la base de datos, y proponer acciones coordinadas entre los Estados miembros para subsanar las deficiencias en materia de seguridad operacional;
- h) notificar a los Estados sobre problemas potenciales de seguridad operacional que sean detectados;
- i) asesorar a los Estados miembros sobre políticas de seguimiento.
- j) promover las enmiendas al presente manual que entienda necesarias;
- k) mantener los programas de instrucción actualizados; y
- l) proveer a los miembros del sistema del presente manual;

3.2 De los Estados miembros del sistema:

- a) en cumplimiento de sus programas de vigilancia de la seguridad operacional participar activamente del Programa IDISR;
- b) designar un Coordinador Nacional del Programa IDISR;

- c) designar los inspectores de su Estado que participarán en el programa;
- d) asegurarse de que el personal designado para participar en el Programa IDISR ha recibido la instrucción y el entrenamiento correspondiente;
- e) elevar al Comité Técnico el nombre del Coordinador Nacional y la nómina de los inspectores de su país que participarán del programa, y mantenerlas actualizadas;
- f) asegurarse que sus inspectores conduzcan las inspecciones de rampa de acuerdo a los procedimientos establecidos en el presente manual;
- g) informar al Comité Técnico una vez cumplidas por parte de su Estado las tareas previas a la Implementación;
- h) promover las enmiendas al presente manual que entiendan necesarias y;
- i) realizar el seguimiento a las no conformidades encontradas en las inspecciones en rampa ejecutadas en su territorio, de acuerdo a sus propios procedimientos.

3.3 Del Coordinador Nacional de cada Estado:

- a) ser el nexo entre la Autoridad Aeronáutica de su Estado y el SRVSOP en lo que se refiere al Programa IDISR;
- b) implementar el plan de vigilancia del Programa IDISR en su Estado;
- c) controlar el desarrollo del plan de vigilancia y hacer los ajustes necesarios para asegurar su cumplimiento de acuerdo a lo previsto por el Sistema;
- d) mantener contacto periódico con los inspectores del Programa IDISR, de forma de asegurar el desarrollo armonizado del programa;
- e) coordinar y supervisar los asuntos de instrucción que se requieran, de manera de cumplir con el programa de instrucción establecido por el SRVSOP.
- b) ocuparse de los asuntos administrativos, técnicos y de instrucción del Programa en su Estado.

3.4 De los inspectores:

- a) conducir las inspecciones de acuerdo a los procedimientos establecidos en el presente manual; y
- b) remitir los informes de inspección inmediatamente después de finalizada la misma.

4. Requisitos del Coordinador Nacional

- 4.1 haber sido designado por su Estado;
- 4.2 haber sido calificado como inspector de operaciones o de aeronavegabilidad por su Estado y tener por lo menos tres años de experiencia en tareas de certificación, administración técnica y vigilancia continua de explotadores de servicios aéreos que operan aviones grandes.
- 4.3 haber aprobado satisfactoriamente el currículo de instrucción inicial establecido por el Sistema.
- 4.4 Cumplir con los currículos de instrucción periódica establecidos por el sistema.

5. Requisitos de los inspectores

- 5.1 Ser inspector de operaciones o de aeronavegabilidad acreditado en su Estado y encontrarse vigente en sus funciones.
- 5.2 Tener una experiencia de tres años desarrollando tareas de inspección en las áreas de operaciones o aeronavegabilidad.

5.3 Haber aprobado satisfactoriamente el curso de instrucción inicial establecido por el Sistema.

5.5 Haber sido debidamente registrado por su Estado, a través de su Coordinador Nacional, como inspector autorizado para realizar inspecciones en rampa para el SRVSOP.

5.6 Haber demostrado el Nivel Operacional 4 de OACI o mayor en el idioma inglés para los Inspectores de operaciones de vuelo y en el caso de otro personal de inspección demostrar una adecuada comprensión y fluidez en el idioma inglés que asegure una buena comunicación con los explotadores extranjeros durante la realización de la inspección y en las acciones de seguimiento resultantes.

6. Formación de inspectores y mantenimiento de la competencia

6.1 El curso inicial del Programa IDISR podrá ser impartido por el Comité Técnico del SRVSOP o por las A.A.C. de los Estados miembros del Sistema. Para este último caso, la Autoridad Aeronáutica del Estado deberá contar con inspectores calificados y habilitados por el C.T. del SRVSOP, quienes serán los encargados de impartir el curso. Estos inspectores además de sus habilitaciones, deberán encontrarse vigentes en el Programa IDISR al momento de impartir el curso.

6.2 Los Estados miembros interesados en realizar los cursos iniciales del Programa IDISR, deberán solicitar al CT del SRVSOP, la autorización correspondiente y aportarán los datos necesarios para facilitar las coordinaciones correspondientes.

6.3 Para el mantenimiento de la competencia los inspectores deberán realizar un mínimo de 10 inspecciones al año para el Programa IDISR y además completar la instrucción periódica cada 24 meses, la que será impartida por su propia Autoridad Aeronáutica.

6.4 Los Estados miembros garantizarán que los cursos iniciales así como los de instrucción periódica que sean administrados bajo su administración, se realizarán, de conformidad con los correspondientes planes de estudios establecidos y publicados por el SRVSOP.

7. Ventajas del programa

7.1 Permite a los Estados miembros, ejercer un control eficiente sobre sus explotadores internacionales, mientras éstos operan en los Estados miembros del Sistema.

7.2 Permite a los Estados miembros, ejercer un control eficiente sobre los explotadores extranjeros, mientras éstos operan en los Estados miembros del Sistema.

7.3 Permite al SRVSOP y a los Estados miembros hacer las mediciones del nivel de seguridad operacional que consideren oportunas, y en base a ellas tomar las acciones que estime convenientes.

7.4 A partir de su implementación y una vez que se apliquen las acciones correctivas permitirá elevar los niveles de seguridad de la región.

8. Base de datos

8.1 Base de datos (software y hardware).- La base de datos será administrada por el Comité Técnico del Sistema Regional. Los procedimientos para el manejo adecuado del sistema, se encuentran descritos en la Sección 6 de este documento.

9. Enmiendas

9.1 Toda propuesta de enmienda al presente manual deberá ser presentada por los Coordinadores Nacionales ante el Comité Técnico, el cual, una vez concluido el análisis y la evaluación de la misma, la remitirá a las Administraciones de Aviación Civil (AAC) de los Estados para revisión y comentarios a través de los Coordinadores Nacionales.

9.2 Una vez recibidos los comentarios de las AAC, el Comité Técnico preparará la propuesta de enmienda, la que será presentada al Coordinador General del SRVSOP para su aprobación.

9.3 Las propuestas de enmienda serán presentadas según el formulario creado a esos efectos y que figura como Anexo C al presente manual.

PÁGINA DEJADA INTENCIONALMENTE EN BLANCO

Sección 3 - Prácticas y procedimientos generales de una inspección

1. Objetivo

Esta sección proporciona información sobre el objetivo y características de las inspecciones, así como orientación y guía sobre la planificación y conducción de las mismas.

2. Objetivo de una inspección

El objetivo principal de una inspección es determinar que una persona, un explotador, un ítem o cierto segmento de una operación asociados con el transporte aéreo comercial, cumplen al menos los mismos estándares que fueron requeridos durante una certificación o aprobación inicial por parte de la AAC. Para que los inspectores puedan hacer estas determinaciones, las inspecciones deben ser conducidas en forma ordenada y normalizada. Para lograr esto, cada tipo de inspección debe tener objetivos individuales y ser conducida de la misma manera cada vez que se realiza dicho tipo de inspección, de acuerdo a la orientación y guía de este documento y de las listas de verificación apropiadas.

3. Características de una inspección

3.1 Cada tipo de inspección es una actividad de trabajo, la cual tiene las siguientes características:

- a) un título de la actividad de trabajo específica;
- b) un comienzo y un final determinado;
- c) objetivos específicos a ser cumplidos;
- d) procedimientos generales a ser seguidos; y
- e) un procedimiento para reportar resultados o hallazgos.

3.1.1 Cada tipo de inspección es identificado con un título específico.- Existen numerosos tipos de inspecciones, por lo tanto, cada tipo de inspección debe ser identificada con un título específico. Por ejemplo: Inspección en rampa.

3.1.2 Las inspecciones tienen un comienzo y un final definido.- Las inspecciones pueden ser programadas por un inspector para la observación y evaluación de una actividad específica, tal como una verificación de la competencia, o pueden ser programadas para la evaluación de todos los documentos del explotador, manuales o programas aprobados. Una actividad de inspección específica puede ser iniciada y terminada en corto tiempo o puede ser iniciada en un día y terminada varios días después con otros tipos de actividades de trabajo conducidas durante ese período de tiempo. En cualquier caso, una inspección inicia cuando un inspector inicia las tareas de inspección y termina cuando el inspector ha finalizado el reporte de inspección.

3.1.3 Las inspecciones tienen procedimientos generales que los inspectores deben seguir para propósitos de estandarización.- Estos procedimientos generales están bosquejados en las guías de inspección. En la mayoría de los casos, existe una ayuda de trabajo o lista de verificación específica para cada tipo de inspección, la cual contiene listas de áreas y de ítems específicos, los cuales deben ser observados y evaluados durante la inspección, cuando sean aplicables.

3.1.4 Objetivo de una inspección.- El objetivo principal de cualquier inspección es determinar si, una persona, ítem o segmento de una operación cumple con las reglamentaciones, con las prácticas de operación seguras y con otras normas establecidas. Cada tipo de inspección, sin embargo, tiene objetivos específicos.

3.1.5 Una inspección no ha terminado hasta que, un reporte sobre los resultados de la inspección haya sido elaborado, presentado y registrado. Este reporte de inspección es el elemento clave de cualquier inspección. Los inspectores deben ser concisos, reales y objetivos en el reporte de los resultados de la inspección.

4. Preparación y conducción de una inspección

4.1 Debido a la complejidad de la industria del transporte aéreo comercial, existen varios tipos de inspecciones, cada tipo tiene objetivos específicos. Cuando se decide cual tipo de inspección se debe conducir, los inspectores deben considerar los objetivos de cada tipo de inspección y determinar el tipo más apropiado y efectivo para una situación en particular. Una decisión del inspector para conducir un tipo particular de inspección puede estar basada en situaciones aisladas, tales como, una denuncia o incidente, o en alguna otra información que formule una pregunta acerca del cumplimiento con una reglamentación o con la práctica de una operación segura. En la mayoría de situaciones, los tipos de inspecciones que necesitan ser conducidas están determinadas por los titulares de los organismos de normas de seguridad de vuelo y por los Inspectores principales de operaciones (POIs) y de mantenimiento (PMIs) durante el desarrollo de los programas de vigilancia de la AAC. Estas determinaciones están basadas en los análisis de los datos de vigilancia previamente recopilados y de otra información relacionada.

4.2 Preparación de una inspección.- Antes de conducir una inspección, los inspectores deben en lo posible familiarizarse con los sistemas del explotador y con sus métodos y procedimientos. Para obtener esta familiarización, los inspectores pueden revisar aquellas secciones de los manuales del explotador relacionadas al tipo de inspección a ser conducida. Un inspector puede obtener una familiarización adicional preguntando y discutiendo los sistemas, métodos y procedimientos del explotador con los POIs, los PMIs y con otros inspectores que ya se han familiarizado con el explotador. Cuando sea posible, los inspectores deben enterarse de las deficiencias o tendencias negativas presentadas por el explotador, revisando los datos previos de vigilancia relacionados al tipo de inspección a ser conducida. Los inspectores deben familiarizarse con las guías aplicables para el tipo de inspección a ser conducida y utilizar las listas de verificación o ayudas de trabajo apropiadas como un recordatorio de las áreas a ser evaluadas durante las inspecciones.

4.3 Notificación anticipada de una inspección.- La mayoría de inspecciones causarán algunas interrupciones en las operaciones de rutina. Los explotadores que demuestran un alto grado de responsabilidad y que se encuentran totalmente involucrados en el transporte aéreo comercial, comprenden las bases legales para el establecimiento de la vigilancia de la seguridad operacional por parte de la AAC y generalmente cooperan al responder a las necesidades de los inspectores durante la conducción de las inspecciones. A los explotadores se les requerirá que proporcionen a los inspectores las atenciones necesarias para que puedan conducir las inspecciones de una manera que efectivamente cumpla con los objetivos de dichas inspecciones. Sin embargo, los inspectores deben coordinar sus actividades de inspección, de manera que ellas causen un nivel mínimo de interrupción en las operaciones de rutina del explotador. En general, es apropiado y útil tanto para el explotador como para los inspectores, la notificación por anticipado de una inspección a ser conducida. El aviso anticipado debería ser dado para aquellas inspecciones en las cuales el personal del explotador podría encontrarse lejos de sus tareas normales, tales como las inspecciones a los registros. Tal aviso anticipado, normalmente no es necesario para aquellas inspecciones que resultan en la intervención mínima del personal del explotador. Ejemplos de inspecciones en las cuales el aviso anticipado sirve muy poco al propósito deseado, incluyen las inspecciones en rampa.

4.4 Limitación del alcance de una inspección.- Cada tipo de inspección tiene un conjunto de ítems o áreas que los inspectores deben observar y evaluar durante una inspección. Tiempo suficiente debería ser distribuido para una evaluación efectiva de todos los ítems o áreas. Las circunstancias bajo las cuales las inspecciones son conducidas varían considerablemente. A menudo, los inspectores no podrán evaluar todos los ítems o áreas requeridas. La consideración más importante es evaluar completamente y cualitativamente aquellos ítems o áreas en las cuales el inspector tiene tiempo y oportunidad para observar. En algunas circunstancias, puede ser preferible que un inspector limite el alcance de un tipo de inspección en particular para asegurar la calidad de la inspección. Cuando una inspección ha sido limitada en alcance, el inspector debe proporcionar un

comentario del porqué y cómo fue limitada, e indicar, ya sea, registrando el número y tipos de registros o manuales evaluados o, registrando las áreas generales no evaluadas. En general, es mejor programar el tiempo suficiente para evaluar todos los ítems o áreas requeridas para un tipo de inspección. Sin embargo las inspecciones que están limitadas en alcance, sirven para un propósito útil y proporcionan información valiosa.

4.5 Conducta del inspector.- La conducta y las acciones de un Inspector de seguridad de la aviación civil (ISAC) son sujetas a ser observadas por el personal del explotador mientras conduce una inspección. Los inspectores deben conducirse como profesionales de aviación en todo momento cuando conducen las inspecciones.

4.6 Conducción de la inspección.- Cuando inician una inspección, los inspectores deberán presentarse e identificarse apropiadamente y asegurarse que el personal del explotador respectivo esté completamente enterado del tipo y propósito de la inspección a ser conducida. Los inspectores deberán utilizar las tarjetas de identificación u otra identificación apropiada a vista de todos durante la conducción de las inspecciones. Cuando observen o evalúen al personal del explotador durante el desarrollo de sus tareas asignadas, los inspectores no deberán intervenir de manera que puedan afectar adversamente el desempeño de dicho personal o impedirlos de ejecutar eficazmente sus tareas. Sin embargo, si un inspector observa una condición insegura o que potencialmente podría volverse insegura, debe informar inmediatamente al personal del explotador apropiado de dicha condición.

4.7 Terminación de una inspección.-. Al finalizar una inspección, los inspectores deben normalmente informar al personal apropiado del explotador de los resultados de la inspección. Cuando sea apropiado al tipo de inspección conducida, la información deberá incluir un resumen de las áreas inspeccionadas y la opinión del inspector acerca del estado de cumplimiento de cada área. Las personas, ítems o áreas que se encontraron cumpliendo o que excedieron los estándares de las reglamentaciones también deben ser comentados durante el informe. El informe de inspección debe incluir una explicación de cualquier deficiencia que fue encontrada durante la inspección. El personal apropiado del explotador debe ser informado de cualquier área que requiera algún tipo de acción de seguimiento. Si se determina que una reglamentación no ha sido cumplida, los inspectores informarán al personal responsable del explotador que una investigación de la infracción constatada será iniciada. Cuando un inspector no está en condición de informar a los empleados del explotador sobre cualquier deficiencia debido a que dichos empleados no están disponibles, el inspector indicará en el reporte de inspección, que el explotador no fue informado sobre tales deficiencias. Tipos aislados de deficiencias encontradas durante una inspección, a menudo pueden ser corregidas por el personal del explotador mientras la inspección está siendo conducida. Tales deficiencias pueden ser resueltas adecuadamente y cerradas durante el informe posterior a la inspección. En estos casos, los inspectores deben registrar en el reporte de inspección dichas deficiencias y cómo éstas fueron corregidas, debido a que esa información es útil para las evaluaciones de tendencias. La preparación del reporte de inspección es la acción final que debe ser tomada por los inspectores para finalizar una inspección. Además del reporte al Programa IDISR, mediante el formulario correspondiente, los inspectores que realizan, deberán seguir los procedimientos de notificación de discrepancias de sus respectivas Autoridades.

5. Códigos de calificación del inspector

5.1 Los inspectores deberán utilizar los códigos de calificación establecidos en las listas de verificación, a fin de expresar su opinión sobre un ítem inspeccionado o sobre la inspección en general, ya sea, como satisfactoria o insatisfactoria; además se proporcionan los códigos de no observado y no aplicable, para permitir que el inspector que conduce una inspección pueda tener la alternativa de marcar un ítem que no ha podido ser observado o que no es aplicable durante la inspección.

5.2 Los códigos antes señalados tienen el siguiente significado:

- a) Satisfactorio (S).- significa que un ítem o la inspección cumple con las normas exigidas en el Anexo 6 Parte I al Convenio.

- b) Insatisfactorio (U).- Significa que un ítem o la inspección no cumple con las normas exigidas en el Anexo 6 Parte I al Convenio.
- c) No observado (N/O).- Este código será utilizado para indicar que un ítem no ha sido observado. El inspector deberá explicar la causa de no haber observado el ítem en el espacio correspondiente a comentarios de la lista de verificación;
- d) No aplicable (N/A).- Este código será utilizado para indicar que un ítem no es aplicable a la inspección que se está llevando a cabo.

6. Hallazgos y descripción de comentarios

6.1 Un ítem insatisfactorio representa una no conformidad o discrepancia, la cual surge cuando el proceso o procedimiento que se inspecciona o audita, no se ejecuta o se realiza como se debería.

6.2 La norma de la Organización Internacional para la Estandarización (ISO) define a una no conformidad como el no cumplimiento de un requisito, por lo tanto, una no conformidad puede referirse a una falla:

- a) en el cumplimiento de la norma aplicable; y
- b) en la implementación de un requisito legal o contractual.

6.3 Si no existe un requisito especificado, no puede existir una no conformidad. Aquello que el inspector o auditor piensa que debería llevarse a cabo, no constituye un requisito especificado.

6.4 Las no conformidades deben ser registradas y respaldadas por la evidencia de la inspección o auditoría. Las no conformidades se deben revisar con un representante apropiado del inspeccionado para obtener reconocimiento de la evidencia de inspección. El reconocimiento por parte del representante del inspeccionado indica que la evidencia de inspección es precisa y que se comprendió la no conformidad o discrepancia. Se debe intentar por todos los medios resolver cualquier diferencia de opinión que involucre la evidencia de inspección y además se deben registrar los puntos sin resolver.

6.5 En ocasiones durante la inspección, un inspector o auditor puede identificar una deficiencia que el explotador puede resolver en forma efectiva antes de la reunión de cierre. El inspector o auditor debe realizar un registro para verificar que la acción implementada está completa y se puede aceptar. En estos casos, los inspectores deben registrar en el reporte de inspección dichas deficiencias y cómo éstas fueron corregidas, debido a que esa información es útil para las evaluaciones de tendencias.

6.6 Un reporte de hallazgo es un informe escrito de la no conformidad. La mejor práctica para redactar un reporte es:

- a) revisar los hechos verbalmente y definir la naturaleza de la no conformidad con el inspeccionado o auditado, detallando la evidencia de inspección o de auditoría;
- b) tomar notas y consultarlas posteriormente para realizar el reporte; y
- c) hacer un bosquejo del reporte de hallazgos al finalizar la jornada y luego terminar en la revisión privada.

6.7 Cuando se trabaja como miembro de un equipo de inspección o auditor, el inspector o el auditor deberá revisar la evidencia con el equipo antes de decidir la redacción de un reporte de hallazgo.

Sección 4 - Inspecciones en rampa

1. Objetivo de esta sección

El objetivo de esta sección es proporcionar orientación y guía a los Inspectores de operaciones y de aeronavegabilidad en la planificación y conducción de las inspecciones de rampa.

2. Objetivos de las inspecciones en rampa

2.1 El objetivo principal de una inspección en rampa es proporcionar a los inspectores la oportunidad de evaluar una operación de un explotador mientras los tripulantes y la aeronave están en tierra. Una inspección en rampa es un método efectivo de evaluar la habilidad del explotador para preparar tanto la aeronave como la tripulación para que un vuelo pueda ser conducido. Cuando una inspección en rampa es conducida después de la terminación de un vuelo, ésta inspección también constituye un método efectivo para determinar si la aeronave y la tripulación fueron adecuadamente preparados para el vuelo, de igual manera, sirve para evaluar los procedimientos posteriores al vuelo y/o procedimientos de escala y el cumplimiento de los tripulantes y del personal de tierra con estos procedimientos. Las inspecciones en rampa permiten a los inspectores observar y evaluar los métodos de rutina y procedimientos utilizados por el personal del explotador durante los períodos inmediatos anteriores o posteriores de un vuelo, para determinar el cumplimiento con las reglamentaciones y con las prácticas de operación seguras.

3. Áreas de inspección en rampa

3.1 Existen cinco áreas generales de inspección que pueden ser observadas y evaluadas durante las inspecciones en rampa. Estas áreas de inspección son como siguen:

- A. Cabina de pilotaje;
- B. Cabina de pasajeros/Ítems de seguridad;
- C. Condición externa del avión;
- D. Carga y compartimientos de carga; y
- E. General.

4. Procedimientos y prácticas generales de una inspección en rampa

4.1 Las inspecciones en rampa pueden ser conducidas antes de un vuelo en particular, durante una escala en ruta o en la terminación de cualquier vuelo. Una inspección de rampa puede ser conducida en cualquier momento cuando una aeronave está conectada a la puerta de embarque a través de la manga o en una ubicación fija en la rampa, siempre que la inspección sea conducida cuando la tripulación y el personal de tierra estén ejecutando las preparaciones necesarias para un vuelo o cuando estén ejecutando tareas y procedimientos posteriores al vuelo.

4.2 El explotador no debe ser notificado por anticipado de que una inspección en rampa va a ser conducida. Sin embargo, los inspectores conducirán éstas inspecciones de manera que no retrasen innecesariamente a los tripulantes y/o personal de tierra en la ejecución de sus tareas. Las siguientes guías de conducción deben ser observadas por los inspectores durante las actividades de una inspección en rampa:

- a) antes de realizar una inspección en rampa, el inspector verificará el tiempo disponible para realizar la inspección. En conocimiento del tiempo disponible, el inspector puede limitar en alcance la inspección;
- b) Al iniciar la inspección, el inspector deberá proporcionar una introducción oficial y amable y ofrecer su identificación para que sea verificada por el piloto al mando o personal técnico o representante del explotador que esté a cargo del avión en ese momento. Una vez realizada la presentación el inspector comunicará que está realizando una inspección en rampa;
- c) Durante una inspección en rampa se debe evitar establecer contacto con los pasajeros;

- d) No se debe retrasar la salida del avión, salvo en casos justificados que afecten la seguridad operacional;
- e) los inspectores no deben interrumpir a la tripulación o personal de tierra cuando ejecutan una fase en particular de sus tareas;
- f) cuando las actividades de inspección requieren que los inspectores interactúen directamente con la tripulación o con el personal de tierra, las actividades deben ser planificadas para ser cumplidas cuando la tripulación o el personal de tierra estén listos para comenzar una fase de sus tareas o después de que ellos han completado una fase o antes de que inicien otra fase de sus tareas;
- g) las actividades de inspección deben ser planificadas de manera que no retrasen o interfieran con el embarque o el desembarque de los pasajeros; y
- h) las actividades de inspección no deben impedir adversamente el servicio de la aeronave o de comisariato.

4.3 Debido a la variedad de áreas de inspección involucradas, las inspecciones en rampa normalmente están limitadas en alcance. Existen muchas acciones preparatorias o posteriores al vuelo que ocurren simultáneamente y que un inspector no puede físicamente observar todas esas acciones para un vuelo en particular. Como resultado, el inspector debería variar las áreas de énfasis para una inspección. Como ejemplo de una inspección en rampa conducida a la terminación del vuelo, el inspector puede decidir inspeccionar la cabina de pasajeros y los ítems de seguridad. En este ejemplo, el inspector puede no tener la oportunidad de interactuar directamente con la tripulación, por lo tanto, la inspección del área “cabina de pilotaje” no sería realizada. Los inspectores deben variar tanto la secuencia y el énfasis de las áreas de inspección durante una inspección en rampa y describir en sus reportes cómo la inspección estuvo limitada en alcance. En el caso específico del Programa IDISR, en la medida que el sistema se alimente adecuadamente, se comenzarán a establecer tendencias, una vez analizadas estas tendencias, servirán para determinar aquellas áreas de la inspección en rampa, en las que se debe centrar la atención durante el desarrollo de los respectivos programas de vigilancia.

4.4 Los inspectores deben utilizar la lista de verificación de inspección en rampa cuando conducen éste tipo de inspecciones. Esta lista de verificación contiene los ítems que deben ser observados y evaluados por el inspector durante la inspección. También la lista de verificación incluye códigos de calificación para facilitar la evaluación del reporte de inspección. Puede haber ítems evaluados durante una inspección en rampa que no están listados en la lista de verificación, en tales casos, el inspector debe hacer una entrada en el área de comentarios. La lista de verificación también puede ser utilizada para ayudar a describir cómo la inspección estuvo limitada en alcance y para realizar anotaciones durante la inspección.

5. Procedimientos y prácticas específicas de una inspección en rampa

5.1 Área A. Cabina de pilotaje.- El Área A comprende los ítems que deben ser inspeccionados en la cabina de pilotaje del avión. En esta área los inspectores deberán verificar los siguientes ítems:

- General
 - A 1. Condición general
 - A 2. Salida de emergencia
 - A 3. Equipos: ACAS, FDR, CVR, ELT, GPWS y FMC
- Documentación
 - A 4. Manuales
 - A 5. Listas de verificación
 - A 6. Cartas de navegación
 - A 7. Lista de equipo mínimo (MEL)

A 8. Documentos a ser llevados a bordo:

- a) Certificado de matrícula
- b) Placa de identificación
- c) Certificado de aeronavegabilidad
- d) Licencias de la tripulación
- e) Libro de a bordo o registro técnico
- f) Licencia de la estación de radio
- g) Documento de homologación de ruido
- h) AOC y OpSpecs

➤ Preparación del vuelo

- A 9. Plan operacional de vuelo
- A 10. Hoja de peso (masa) y balance
- A 11. Limitaciones de performance
- A 12. Manifiesto de carga y de pasajeros
- A 13. Inspección antes del vuelo
- A 14. Informes y pronósticos meteorológicos
- A 15. NOTAM

➤ Equipo de seguridad

- A 16. Extintores portátiles
- A 17. Chalecos salvavidas/Dispositivos de flotación
- A 18. Cinturones de seguridad
- A 19. Equipo de oxígeno
- A 20. Linternas

5.2 Área B. Cabina de pasajeros/Ítems Seguridad.- El Área B está conformada por los ítems a ser verificados en la cabina de pasajeros y principalmente enumera los ítems de seguridad. En esta área los inspectores deberán verificar los siguientes ítems:

- B 1. Condición general de la cabina de pasajeros
- B 2. Asientos y arnés de seguridad de la tripulación de cabina
- B 3. Botiquines de primeros auxilios y médicos
- B 4. Extintores portátiles
- B 5. Chalecos salvavidas/Dispositivos de flotación
- B 6. Asientos y cinturones de seguridad
- B 7. Luces y marcas en salidas de emergencias y linternas
- B 8. Toboganes/Balsas/Dispositivos de señales
- B 9. Provisión de oxígeno
- B 10. Tarjetas de instrucciones de emergencias para los pasajeros
- B 11. Número de tripulación de cabina
- B 12. Acceso a las salidas de emergencia
- B 13. Equipaje de mano
- B 14. Capacidad de asientos
- B 15. Seguridad de la puerta de cabina de pilotaje

5.3 Área C. Condición externa del avión.- El Área C está relacionada con la condición externa del avión la cual debe ser verificada durante la inspección exterior que realiza la tripulación. Los siguientes ítems deberán ser verificados en esta área:

- C 1. Condición general
- C 2. Puertas y escotillas
- C 3. Alas y empenaje
- C 4. Ruedas, frenos y neumáticos
- C 5. Tren de aterrizaje
- C 6. Alojamiento de las ruedas
- C 7. Tobera de entrada y salida de aire
- C 8. Paletas del ventilador (si es aplicable)
- C 9. Hélices
- C 10. Reparaciones estructurales previas
- C 11. Daños aparentes no reparados
- C 12. Fugas

5.4 Área D. Carga y compartimientos de carga.- El Área D comprende los ítems correspondientes a la carga a ser llevada a bordo del avión y aquellos relacionados con los compartimientos para su almacenaje. En esta área se deberán verificar los siguientes ítems:

- D 1. Condición general de las bodegas y contenedores
- D 2. Mercancías peligrosas
- D 3. Seguridad de la carga transportada

5.5 Área E. General.- El Área D está relacionada con los ítems que deben ser verificados de manera general.

- E 1. Observaciones adicionales
- E 2. Reabastecimiento de combustible con pasajeros a bordo
- E 3. Competencia lingüística

6. Frecuencia de las inspecciones en rampa

La periodicidad de las inspecciones en rampa según el Programa IDISR será de una inspección de rampa trimestral para cada explotador extranjero. Esta es una planificación inicial, el Estado podrá variar la cantidad de inspecciones tomando en cuenta los antecedentes del explotador en este tipo de inspecciones.

7. Inspectores

7.1 Los inspectores que conducen las inspecciones de aviones extranjeros deben ser inspectores de experiencia que comprendan la diferencia entre las inspecciones en rampa realizadas a sus propios explotadores como parte de sus responsabilidades en la administración de un AOC y las inspecciones de vigilancia realizadas a los explotadores extranjeros. Estos inspectores deben ser específicamente capacitados y autorizados para conducir tales inspecciones y poseer las credenciales apropiadas que les identifiquen a ellos como inspectores empleados por la AAC.

7.2 Las inspecciones a los explotadores extranjeros deberían ser realizadas por un cuerpo de inspectores que posean la suficiente experiencia en inspecciones de rampa a explotadores nacionales. En las primeras etapas del Programa IDISR se recomienda que las inspecciones sean conducidas por dos inspectores. En la medida que se vaya fortaleciendo el Programa y los inspectores

estén más familiarizados con los procedimientos y con la ayuda de trabajo podrán ser conducidas por un solo inspector.

7.3 Las inspecciones en rampa a explotadores extranjeros deberían ser realizadas de manera similar a las inspecciones en rampa conducidas a explotadores nacionales con algunas diferencias importantes. La principal diferencia radica en que las inspecciones en rampa a explotadores extranjeros se realizarán utilizando las normas y métodos recomendados internacionales al Convenio sobre Aviación Civil Internacional (SARPS) en lugar de los reglamentos nacionales. Además los inspectores deberían demostrar el Nivel operacional 4 de OACI o mayor en el idioma inglés.

8. Lista de verificación para las inspecciones en rampa

8.1 Las inspecciones en rampa se realizarán basándose en la lista de verificación para las inspecciones en rampa que figura en el Anexo A de este manual.

8.2 Al aplicar la lista de verificación de las inspecciones en rampa se asegurará la transparencia, calidad y fiabilidad en la realización de las inspecciones, así como su equidad en su implantación.

8.3 La lista de verificación es una lista completa, que abarca todos los elementos de una inspección en rampa de acuerdo con el Doc. 8335 de la OACI – Manual sobre procedimientos para la inspección, certificación y supervisión permanente de las operaciones.

8.4 La lista de verificación (Anexo A), las acciones a ser tomadas después de la inspección de acuerdo con la gravedad de los hallazgos (Anexo B), los ejemplos de hallazgos y las acciones resultantes (Anexo C) y la lista de verificación ampliada (Anexo D) han sido redactadas en el idioma inglés, en virtud que el llenado de la base de datos será en ese idioma a fin de facilitar en un futuro, el intercambio de información con otros organismos de vigilancia de otras regiones del mundo.

9. Ingreso de datos en la hoja de trabajo electrónica del Programa IDISR

9.1 Una vez terminada la inspección, el inspector transferirá los datos recopilados en la lista de verificación a la hoja de trabajo electrónica del Programa IDISR.

9.2 La información será almacenada automáticamente en la base de datos del Programa IDISR y estará disponible para los Estados y personal autorizado por el SRVSOP.

10. Informe de inspección en rampa

10.1 El Programa IDISR estará en capacidad de producir un informe de inspección en rampa después que el inspector ha ingresado los datos al sistema. El Informe de inspección en rampa será similar al formulario del Anexo E de este manual.

11. Acciones a ser tomadas por los Estados y solución de los problemas de seguridad

11.1 Después de realizar una inspección en rampa a un explotador extranjero, las acciones de los Estados respecto a los hallazgos dependerá de la gravedad de las discrepancias o no conformidades encontradas. Las acciones también pueden involucrar al Estado de registro del avión, si dicho Estado es diferente al Estado del explotador.

11.2 Normalmente, el Estado en cuyo territorio se lleva a cabo la inspección de un explotador extranjero, debería disponer de procedimientos para orientar a sus inspectores en la determinación de las acciones a ser tomadas cuando existen hallazgos. Los reglamentos de los Estados deberían definir el alcance de las posibles acciones que afectarán a los explotadores extranjeros.

11.3 Debe existir una clara diferencia entre las acciones a ser tomadas como resultado de encontrar discrepancias en un explotador extranjero y en un explotador nacional. En relación a un explotador extranjero, las acciones deben estar basadas solamente en la seguridad operacional, mientras que para un explotador nacional, éste debe cumplir además con los estándares de certificación y con las reglamentaciones nacionales vigentes.

11.4 Las acciones a ser tomadas una vez que se han determinado los hallazgos serán de responsabilidad del Estado en cuyo territorio se ha llevado a cabo la inspección. Los inspectores procederán de acuerdo a los reglamentos que cada Estado ha desarrollado para estos casos y que contemplarán las acciones establecidas en el Párrafo 12.6.

12. Categorías de los niveles de gravedad de los hallazgos y acciones relacionadas

12.1 Los Estados deberían establecer en los procedimientos de inspección varios niveles de gravedad de los hallazgos con una descripción de las clases de acciones relacionadas.

12.2 No se debería considerar únicamente el número de hallazgos de las inspecciones sino también la gravedad de cada uno de ellos.

12.3 Para permitir una identificación rápida de los niveles de hallazgos se han establecido tres (3) categorías de hallazgos con sus respectivos niveles de gravedad. Estas tres categorías son:

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

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

12.5 Así mismo se han establecido las siguientes clases de acciones, las cuales están relacionadas con las categorías de los niveles de gravedad de los hallazgos:

12.6 Acciones a ser tomadas una vez que se han determinado los hallazgos:

- 1: Información al piloto al mando (PIC);
- 2: Información a la AAC del Estado del explotador y/o Estado de matrícula;
- 3a: Restricción en la operación de vuelo del avión;
- 3b: Acciones correctivas antes del vuelo;
- 3c: Avión detenido en tierra o retiro de la autorización para operar.

12.7 En el Anexo B se establecen los niveles de gravedad con relación a los hallazgos que los Estados del SRVSOP deben aplicar cuando realicen las inspecciones de rampa según el Programa IDISR.

12.8 Para los propósitos del Programa IDISR, en el Anexo C se describen varios ejemplos de hallazgos y las acciones resultantes.

Sección 5 – Programa de Instrucción

1. Currículo de instrucción inicial

1.1 Módulo de antecedentes y generalidades.-

- a) resoluciones de la Asamblea General de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI);
- b) resoluciones de la Junta General del SRVSOP;
- c) artículos del Convenio sobre Aviación Civil Internacional
- d) Anexos 1, 6, 7 y 8 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional
- e) diferencias entre las normas y métodos recomendados internacionales y las reglamentaciones nacionales de los Estados;
- f) diplomacia incluyendo el manejo de dificultades potenciales con el idioma y la diferencia de cultura; y
- g) la soberanía de los aviones extranjeros, lo cual significa que la autoridad del inspector está limitada a documentar, comunicar y reportar hallazgos, excepto como esta previsto en el Párrafo 3.6 del Anexo 8 al Convenio, el cual permite a un Estado evitar que un avión extranjero que se encuentre inoperativo reasuma una operación de vuelo, siempre que la AAC comunique inmediatamente de esa condición al Estado de matrícula. El Estado de matrícula considerará la condición de aeronavegabilidad del avión y prohibirá que el avión reasuma el vuelo hasta que no haya recuperado su condición de aeronavegabilidad o permitirá que el avión reasuma su vuelo si considera que se encuentra aeronavegable, o a su vez permitirá que el avión realice una operación no comercial, de conformidad con ciertas limitaciones prescritas, hacia un aeródromo en el cual éste será retornado a una condición aeronavegable.

1.2 Módulo de objetivos, términos y condiciones.-

- a) objetivos del IDISR;
- b) objetivo del Manual del Programa IDISR;
- c) definición del Programa IDISR;
- d) condiciones;
- e) responsabilidades:
 - 1) del Comité Técnico del Sistema Regional;
 - 2) de los Estados miembros del Sistema Regional;
 - 3) del Coordinador Nacional; y
 - 4) de los inspectores.
- f) requisitos de los inspectores;
- g) ventajas del Programa IDISR;
- h) base de datos; y
- i) enmiendas.

1.3 Módulo de prácticas y procedimientos generales de una inspección.

- a) objetivo de una inspección;
- b) características de una inspección;
- c) preparación y conducción de una inspección;
- d) códigos de calificación del inspector y;
- e) descripción de comentarios.

1.4 Módulo de inspección en rampa.-

- a) objetivo de las inspecciones en rampa;
- b) áreas de la inspección en rampa.
 - 1) cabina de pilotaje;
 - 2) cabina de pasajeros/Ítems de seguridad;
 - 3) condición externa del avión;
 - 4) carga y compartimiento de carga; y
 - 5) general.
- c) procedimientos y prácticas generales de una inspección en rampa;
- d) procedimientos y prácticas específicas de una inspección en rampa;
- e) frecuencia de las inspecciones en rampa; y
- f) Lista de verificación para las inspecciones en rampa.

1.5 Módulo de formularios.-

- a) formulario de informe de inspección en rampa;
- b) formulario de propuesta de enmienda al Manual de procedimientos del Programa IDISR;
- c) ejemplo de nota de notificación de los inspectores que participarán del Programa IDISR;
- d) ejemplo de nota de notificación para la actualización de los inspectores que participan del Programa IDISR; y
- e) ejemplo de nota de notificación del Coordinador Nacional.

1.6 Módulo sobre el software.-

- a) características del software; y
- b) procedimientos sobre el manejo del software.

1.7 Módulo de instrucción práctica en el puesto de trabajo (IPPT/OJT).-

- a) inspecciones de rampa; y
- b) práctica del manejo del software.

2. Consideraciones generales acerca del programa de instrucción

2.1 La carga horaria del presente programa es de 16 horas de instrucción teórica y de por lo menos dos (2) inspecciones de instrucción práctica en el puesto de trabajo (OJT/IPPT).

2.2 El currículo de instrucción periódica consta de los mismos módulos que el currículo de instrucción inicial, y la carga horaria se puede reducir en un 50%.

2.3 El primer curso de capacitación inicial y el primer curso de instrucción periódica serán organizados y supervisados por el SRVSOP. Los siguientes cursos serán organizados y supervisados por los Estados miembros de acuerdo a sus necesidades.

2.4 La instrucción periódica se realizará cada 24 meses.

2.5 Durante el desarrollo del módulo de OJT/IPPT del currículo de instrucción inicial, cada participante conducirá por lo menos dos (2) inspecciones de seguridad en rampa acompañado de un instructor designado por el Sistema. En cada una de las inspecciones se completará el informe de inspección correspondiente, el que será remitido a la base de datos del Programa utilizando el software correspondiente.

2.6 Cada ACC, deberá mantener actualizados los registros de instrucción de los inspectores de su Estado que participan del programa IDISR.

PÁGINA DEJADA INTENCIONALMENTE EN BLANCO

Sección 6 - Utilización de la base de datos

1. Objetivo de la aplicación Web IDISR

1.1 Objetivo de la aplicación.- Brindar el apoyo necesario, para mantener actualizada la base de datos centralizada a partir de las inspecciones de seguridad en rampa, que servirán para analizar e identificar los problemas de seguridad operacional; y para planificar estrategias regionales, de forma de solucionar las posibles deficiencias en materia de seguridad operacional, dentro del marco de una estrategia regional unificada.

2. Alcance

2.1 Alcance de la aplicación.- La información está a disposición de los miembros del Comité Técnico y de los Estados del Sistema Regional través de un reporte anual y se considera confidencial.

3. Función de la aplicación

3.1 La función de la aplicación es la de permitir ingresar en la base de datos, la información recabada en el formulario de inspección en rampa (ver Anexo A) a través de un navegador Web.

3.2 esta aplicación tiene la capacidad de analizar, crear reportes, y realizar consultas de los datos ingresados por los inspectores.

4. Características generales de la aplicación Web IDISR

4.1 Características generales del lado servidor.-

- a) la aplicación corre sobre una plataforma WEB;
- b) servidor Web Apache2;
- c) lenguaje de programación Php, Ajax, JavaScript; y
- d) motor de base de datos MySQL.

4.2 Características del lado del cliente.-

- a) cualquier PC que tenga conexión a Internet;
- b) navegador Web Firefox 6.0, Internet Explorer 7 o superior, Crome (Google), Opera y
- c) JavaScript activado.

5. Uso de la aplicación Web IDISR

5.1 Ingreso a la aplicación.-

- a) Para ingresar a la aplicación usted debe abrir la página web <http://www1.lima.icao.int/idistr/>, donde se le solicitará un nombre de usuario (generalmente el ID del inspector) y contraseña. El ID del inspector y la contraseña serán asignadas por el Comité Técnico a cada inspector designado por los Estados del SRVSOP.

5.2 Pantalla de bienvenida.-

- a) Una vez que el inspector ingresa su clave y contraseña y es aceptado, el sistema le da la bienvenida mostrando su nombre relacionado con el ID de usuario que ingresó y a su vez muestra las siguientes opciones que puede utilizar:
 - ✓ **Inspector Worksheet:** Hoja de trabajo del inspector donde ingresará los datos de la inspección en rampa,

- ✓ **Search report**, esta opción le permite hacer búsqueda de las inspecciones ingresadas por el inspector y
- ✓ **My account**, esta opción permite actualizar los datos del inspector conectado y/o cambiar su contraseña.

5.3 Descripción de las funciones principales.-

a) **Inspector Worksheet**

- 1) Al hacer clic sobre el botón **Inspector Worksheet** se abrirá un formulario electrónico donde la tarea del Inspector es la de trasladar los datos ingresados en la lista de verificación de inspecciones de rampa para explotadores extranjeros (Anexo A) a la hoja de trabajo del inspector (Inspector worksheet), después de haber realizado una inspección de rampa;
- 2) el llenado de los campos se hace muy amigable debido a que en su gran mayoría son de múltiple opción;
- 3) una vez que ha terminado el llenado de la información en el formulario, el inspector tiene la posibilidad de ingresarlos en la base de datos haciendo clic sobre el botón **Add Inspection Form** o si desea eliminar los datos mediante el botón **Clear**;
- 4) cuando se oprime el botón **Add Inspection Form**, el formulario es analizado en busca de errores, si los hay se le solicita al usuario que los verifique de lo contrario es guardado en la base de datos y genera un reporte donde refleja todo lo ingresado para una posterior impresión o envío por correo electrónico; y
- 5) al oprimir el botón **Clear**, los datos no son ingresados al sistema.

b) **Search report.-** La función **Search report** de la página **Working Menu** o de la página **Inspector worksheet**, permite buscar cualquier informe de inspección generado únicamente por el inspector que está utilizando la aplicación. Esta función dispone de los siguientes filtros:

- 1) **Register** (Matrícula)
 - hace una búsqueda por matrícula de los reportes de las inspecciones que el propio Inspector realizó.
- 2) **Operator** (Explotador)
 - realiza una búsqueda por explotador de dichos reportes; y
- 3) **Airport** (Aeropuerto)
 - Hace la búsqueda por el aeropuerto donde se realizó la inspección.
- 4) **M/M/C** (Codigo de la aeronave)
 - Realiza la búsqueda por tipo de la aeronave de acuerdo al designador de OACI.

c) **Exit.-** La función exit nos permite salir de la aplicación.

d) **My account.-** Con esta función el inspector puede actualizar sus datos.

Nota.- Consulte el manual de usuario IDISR para una mayor explicación del uso de la aplicación.

ANEXO A

Foreign Operators Ramp Inspections Check List

(1)Date	(2)Place	(3)Time	(4)Operator	(5)AOC	(6)State	(7)Flight N°	(8)Registry
(9)M/M/S		(10)PIC	(11)Licence	(12)From		(13)To	(14)Results
S = Satisfactory; U = Unsatisfactory; N/A = No applicable; N/O = No observed							
A. FLIGHT DECK				B 2. Cabin crew seats and safety harness			
General				B 3. First aid kit/emergency medical kit			
A 1. General condition				B 4. Portable fire extinguishers			
A 2. Emergency exit				B 5. Life jackets/Flotation devices			
A 3. Equipment: ACAS, FDR, CVR, ELT, GPWS, FMC				B 6. Seats and Seat belts			
Documentation				B 7. Emergency exit lighting and marking, emergency flashlights			
A 4. Manuals				B 8. Slides/Life rafts and pyrotechnical distress signaling devices (as req'd)			
A 5. Checklists				B 9. Oxygen supply - crew and pax cabins			
A 6. Route guide				B 10. Emergency briefing cards			
A 7. Minimum Equipment List (MEL)				B 11. Cabin crew members			
A 8. Documents required to be carried on board				B 12. Access to emergency exits			
a) Certificate of registration				B 13. Safety of cabin baggage			
b) Identification plate				B 14. Seating capacity			
c) Certificate of airworthiness				B 15. Security of the flight crew compartment door (if applicable)			
d) Crew member licenses				C. AIRCRAFT EXTERNAL CONDITION			
e) Journey log book or technical log and voyage report				C 1. General condition			
f) Radio station license				C 2. Doors and hatches			
g) Noise certification document or statement, where applicable				C 3. Wings and tail			
h) AOC and OpSpecs				C 4. Wheels, brakes and tires			
Flight preparation				C 5. Undercarriage (Landing gear)			
A 9. Operational flight plan				C 6. Wheel well			
A 10. Mass and balance sheet				C 7. Intake and exhaust nozzle			
A 11. Aircraft performance limitations				C 8. Fan blades (if applicable)			
A 12. Cargo and/or passenger manifest				C 9. Propellers (if applicable)			
A 13. Pre-flight inspection				C 10. Previous structural repairs			
A 14. Weather reports and forecasts				C 11. Obvious damage			
A 15. NOTAM (Notice to Airman)				C 12. Leakage			
Safety Equipment				D. CARGO AND CARGO COMPARTMENT			
A 16. Portable fire extinguishers				D 1. General condition of cargo compartment and containers			
A 17. Life jackets/Flotation devices				D 2. Dangerous goods			
A 18. Safety harness				D 3. Safety of cargo on board			
A 19. Oxygen equipment				E. GENERAL			
A 20. Emergency flashlight				E 1. Additional remarks			
B. CABIN/SAFETY ITEMS				E 2. Refueling with passengers on board			
B 1. General condition				E 3. Language for communication			

COMMENTS		
(14) Area/Num		
(15) Inspector	(16) Code	(17) Signature

Instrucciones para el llenado de la ayuda de trabajo del Programa IDISR

1. Fecha de la inspección.
2. Lugar en donde se realiza la inspección.
3. Hora en la que realiza la inspección, en hora local (LT)
4. Nombre del Explotador de Servicios Aéreos inspeccionado. En código OACI de 4 cifras.
5. Número de A.O.C. otorgado por el Estado del Explotador.
6. Estado del país que emite el A.O.C. En código OACI de 4 cifras.
7. Número de vuelo.
8. Matricula de la aeronave inspeccionada.
9. Marca, modelo y serie de la aeronave.
10. Nombre del Piloto al mando.
11. Número de Licencia del Piloto al mando.
12. Lugar desde donde proviene la aeronave, en el caso de un vuelo de llegada.
Lugar desde donde está partiendo la aeronave, en el caso de salida.
13. Lugar a donde se dirige la aeronave.
El resultado será **"S"** satisfactorio en el caso de que ninguno de los ítems inspeccionados tuvieran observaciones.
El resultado será **"U"** unsatisfactory en el caso de que alguno de los ítems inspeccionados hubiera tenido observaciones.
14. Identificación del o las áreas y del o los Ítems que encontró discrepancias y descríbalas.
15. Nombre del inspector actuante.
16. Código asignado al inspector por el SRVSOP.
17. Firma del inspector.

PÁGINA DEJADA INTENCIONALMENTE EN BLANCO

ANEXO B

Levels of seriousness and related actions (Niveles de gravedad y acciones relacionadas)

ACTIONS TO BE TAKEN AFTER FINDINGS DURING A RAMP INSPECTION OF A FOREIGN OPERATOR		ACTIONS		
		Information to pilot-in-command	Information to responsible CAA (State of the Operator and/or State of Registry) and operational management of the operator	Corrective actions
Seriousness of findings and its categories	Minor Cat 1	Yes	No	No
	Significant Cat 2	Yes	Yes Letter to CAA and copy to operator's management	No
	Major Cat 3	Yes	Yes Letter to CAA and copy to Operator's management. In case of aircraft damage affecting airworthiness, a direct communication with the State of Registry CAA should be established. This CAA decides about conditions regarding return to flight status. Confirmation afterwards with letter to the CAA and copy to operator's management.	Yes Actions consisting of operational restrictions, corrective actions before flight or at maintenance-base, grounding and/or withdrawal of authorization to operate in the territory of the State will depend on national regulations.

PÁGINA DEJADA INTENCIONALMENTE EN BLANCO

ANEXO C

Examples of findings and resulting actions (Ejemplos de hallazgos y acciones resultantes)

Item #	Seriousness:→ Item description	Minor	Significant	Major
A Flight Deck: General				
1	General Condition	Dirty and untidy		Large unsecured objects (eg. cargo or baggage) Unserviceable flight crew seats
2	Emergency Exits	Not all exits serviceable and in accordance with MEL provisions		No exits serviceable Not all exits serviceable and MEL provisions not applied
3	Equipment: <ul style="list-style-type: none"> (GPWS) FMC ACAS/CVR/FDR/ELT 	Inoperative and in accordance with MEL provisions Inoperative and in accordance with MEL provisions	Inoperative and MEL provisions not applied FMS database recently outdated (<28 days). Inoperative and MEL provisions not applied	Not installed Forward looking GPWS required and not installed. FMS database more than 28 days outdated. Required and not installed.
A Documentation				
4	Manuals: Flight manual		No evidence of State of Registry approval Incomplete but performance calculations possible	Not on board and performance calculations not possible

Item #	Seriousness:→ Item description	Minor	Significant	Major
	Operations Manual		Incomplete (see Appendix 2 of ICAO Annex 6) or not approved by State of the Operator	Not on board
5	Checklists	Not within reach	Not readily available and used	Not on board
6	Route Guide (Navigation charts)	Not within reach	Recently out of date (≤ 28 days) Photocopies of current charts	Significantly out of date (> 28 days) Not on board
7	Minimum Equipment List	MEL content does not reflect aircraft equipment fitted	Not on board or MMEL used, but no deferred defects MEL not approved	Not on board or MMEL used, with deferred defects
8a	Certificate of registration	Non-certified copy	Not on board No English translation	
8b	Certificate of airworthiness		Non-certified copy No English translation	Not on board Out of date
8c	Crew member licences (see also E. General – Language for communications)	Form or content not in compliance with ICAO standard	No English translation	Not valid for the type of aircraft Not on board or no proper validation from the registration authority Expired or no class 1 medical certificate
8d	Journey Log Book or equivalent technical log	Minor defects not documented	On board but not properly filled in	Not on board or no equivalent document Maintenance release expired or not valid Defects MEL deadline expired

Item #	Seriousness:→ Item description	Minor	Significant	Major
8e	Radio station licence	Non-certified copy	Not on board	
8f	Noise certificate (where applicable)	Not on board No English translation		
8g	Air Operator Certificate	Non-certified copy	Not accurate (out of date, incorrect operation type/route, incorrect aircraft or carrier, etc...) or no English translation	Not on board
9	Operational flight plan	Copy not retained on ground	Actual flight calculations but no actual documents Lack of fuel monitoring data (arrival flight) Fuel calculation unsatisfactory (departing flight)	No or incomplete flight preparation Required fuel calculation not available or not up dated for actual conditions
10	Mass and balance sheet and data		Incorrect but within a/c limits	Incorrect and outside operational limits or missing Weight and balance data not available
11	Aircraft performance limitations using current route, airport obstacles and runway analysis data	Incomplete but not affecting the operation on that date (e.g. no contaminated or wet runway data but these conditions are not present)	Not current data or data validity date not available	Not available
12	Cargo manifest and, if applicable, passenger manifest		Some limited inaccuracy or missing data not affecting safety	Not available or grossly inaccurate/incomplete

Item #	Seriousness:→ Item description	Minor	Significant	Major
13	Pre-flight inspection	Form on board but incomplete	Not performed for inbound flight	Not performed for outbound flight
14	Weather reports and forecasts	Not the latest available data but valid	Not printed but handwritten	Not valid or not available
15	NOTAM (Notice to Airman)		Some en-route relevant data missing	Not available
A	Safety Equipment			
16	Portable fire extinguishers	Not easily accessible	Expired Not properly secured	Empty or insufficient number or missing Significantly low pressure Not accessible
17	Life jackets/flotation device (if required)	Not directly accessible	Expired, as applicable	Not available for each cockpit crew member on board
18	Harness		Seat belt instead of harness	Not available or serviceable for all flight crew members
19	Oxygen equipment (if required)		No direct access	Not available or serviceable for all flight crew members Oxygen quantity not sufficient
20	Electric flashlight (night operations conducted by operator)	Only one available	Weak battery	Not in cockpit or unserviceable
B	Safety / Cabin:			

Item #	Seriousness:→ Item description	Minor	Significant	Major
1	General Condition	Dirty, untidy and in bad condition	Loose carpet Loose or damaged floor panel Unserviceable seats (and not identified as such)	Not possible to perform normal and abnormal duties unrestricted
2	Cabin crew seats	Strap or buckle worn out or damaged		Seats not available for all members of the minimum required cabin crew Proper harness and seat belt not available or not serviceable
3	First aid kit/Emergency medical kit	Expired Incomplete Not at the indicated location		Not available
4	Portable fire extinguishers	Not directly accessible	Expired Not correctly secured	Empty, significantly low pressure or missing or not serviceable
5	Life jackets/ Flotation devices (if required)	Not directly accessible	Expired, as applicable	Not available for each person to be carried

Item #	Seriousness:→ Item description	Minor	Significant	Major
6	Seat belts (passenger seats)	Strap worn or buckle worn out or damaged Not available or serviceable for all passenger seats and aircraft dispatched in accordance with MEL		Not available or not serviceable for all passengers
7	Emergency exit, lighting and marking, emergency flashlights		Some emergency exit signs out of order Insufficient number of emergency flashlights emergency flashlights not correctly located emergency flashlight batteries weak or flat	Emergency facilities defects not acceptable according to MEL provisions
8	Slides/life-rafts (as required) (for long-range over water flights)	Inappropriate location	Incorrectly installed	Insufficient number Not serviceable
9	Oxygen Supply (cabin crew and passengers)	Insufficient quantity of oxygen or insufficient quantity of masks for passengers and crew members	Insufficient quantity of oxygen or insufficient quantity of masks for passengers and crew members, and flight performed above level 250	

Item #	Seriousness:→ Item description	Minor	Significant	Major
10	Emergency briefing cards	No enough emergency briefing cards for all passengers	Briefing cards from another aircraft or from obviously different versions Some information missing or incorrect	No emergency briefing cards on board
11	Cabin crew members		Incorrect location of cabin crew members	Insufficient number of cabin crew members
12	Access to emergency exits			Impeded by luggage or cargo, etc Impeded by seats
13	Safety of cabin baggage			Not securely stowed
14	Seat capacity			More seats than certified capacity Insufficient serviceable seats for all passengers on board
C	Aircraft condition:			
1	General external condition	Minor defects	The defects need not necessarily be corrected before flight (visible corrosion, marking not legible, etc.)	Safety related defect (correction required before departure) Inadequate de-icing
2	Doors and hatches	Minor defects but serviceable	Door operation instructions missing or unclear Seal slightly damaged	Unserviceable and not compatible with passenger number Seal missing or badly damaged

Item #	Seriousness:→ Item description	Minor	Significant	Major
3	Flight controls	Minor defects	Poor condition (damage, missing bonding strips or static discharges, play, lack of lubrication, disbanding)	Damage, corrosion, leaks or wear outside limits of MEL, SRM ¹ , etc
4	Wheels, tires and brakes	Minor defects	Signs of under inflation Incorrect tire pressure Unusual wear and tear	Tires worn out or damaged beyond limits Brakes worn out, leaking or damaged beyond limits Damaged components or missing parts (i.e., tie bolts, heat sensors...)
5	Undercarriage	Minor defects	Significant signs of leakage, strut under-pressure, corrosion and obvious lack of lubrication	Damage, corrosion, missing parts and/or leakage outside limits
6	Wheel well	Minor defects or dirty	Signs of leakage, corrosion and obvious lack of lubrication	Damage, wide spread corrosion, leakage outside limits
7	Intake and exhaust nozzle	Minor defects	Damage to casing or lining Dents and cracks in exhaust area all within limits, but not recorded in Technical Log or equivalent Minor leaks of oil and fuel	Damage (nicks, dents, cracks, etc.) outside the MEL, AMM ² , SRM, etc limits Leakage out-of-limits

¹ Structural repair manual² Aircraft maintenance manual

Item #	Seriousness:→	Minor	Significant	Major
	Item description			
8	Fan Blades (if applicable)	Minor defects	Damage to fan blades within limits but not recorded in Technical Log or equivalent	Damage (nicks, dents, cracks, etc) outside the MEL, AMM, SRM, etc. limits
9	Propellers (if applicable)	Minor defects	Damage to propellers within limits but not recorded in Technical Log or equivalent	Damage (nicks, dents, cracks, etc.), leakage, looseness of blades outside the MEL, AMM, SRM, etc limits
10	Previous structural repairs	Minor defects	No information about temporary repairs, doubts about old repairs, and repairs acceptable for continuation of flight	Improperly performed repairs or apparent unsatisfactory design. Damage to old repair
11	Obvious un-repaired damage	Within limits	Within limits but not recorded	Unassessed and not recorded damage affecting airworthiness
12	Leakage	Within limits	Long standing water and lavatory leaks (blue ice)	Leakage (oil, fuel, hydraulic, water) outside limits
D	Cargo:			

Item #	Seriousness:→ Item description	Minor	Significant	Major
1	General condition of cargo compartment and containers	Partly defective lights Minor defects but safe condition	Partly damaged panelling Partly damaged containers Defective lights Floor locks (partly) u/s Limited access to cargo (for combis) Dividing net or door protection net damaged	Damaged panelling out-of-limits Damaged containers Structural damage out of limits Defective or missing fire extinguishing system (where applicable) Cargo area not used in accordance with classification No access to cargo area (for combis) No barrier net (combis and cargo aircraft) No smoke barrier/curtain Floor locks unserviceable and outside MEL limits

Item #	Seriousness:→ Item description	Minor	Significant	Major
2	Dangerous Goods		No dangerous goods regulations or references	No or incomplete NOTOC Deficiencies: leakage, wrong packaging, label missing Dangerous Goods not correctly secured Loading not performed in accordance with ICAO Annex 18 Dangerous Goods carried without authorization or in contradiction to Annex 18 or Doc. 9284
3	Safety of cargo on board	Minor damage to: lashing, tie down equipment, pallet/container and/or locks	Damaged pallet, container or net	Cargo not correctly secured and/or safely distributed: - lashing - tie-down equipment - pallets and containers - locks Load distribution/floor load limit exceeded
E	General:			
1	Additional Remarks	General findings with minor safety impact	General findings with significant safety impact	General findings with major safety impact
2	Refuelling	Cabin crew not aware of refuelling with passengers on board	No procedures in place for refuelling with passengers on board	Procedures in place but not carried out

Item #	Seriousness:→ Item description	Minor	Significant	Major
3	Language for communications		Pilot licences with no language proficiency endorsement, in the English language or the language used in radiotelephony (except if implementation plan made available by State of issuance – until 5 March 2011)	Pilots not fluent in the English language or the language used in radiotelephony

PÁGINA DEJADA INTENCIONALMENTE EN BLANCO

ANEXO D

Ramp inspections expanded check list (Lista de verificación ampliada para inspecciones en rampa)

A. Flight Deck:	
General	
A 1. <u>General Condition</u>	
<u>Instructions:</u> Check cleanliness, tidiness and general condition.	
<u>References:</u> Nil.	
A 2. <u>Emergency Exit</u>	
<u>Instructions:</u> Check if in compliance with ICAO Standards and Recommended Practices.	
<u>References:</u> Annex 8, 4.1.7 - Emergency landing provisions.	
A 3. <u>Equipment</u>	
<u>Instructions:</u> Check for the presence of the following equipment where required:	
Airborne collision avoidance system (ACAS);	
Cockpit voice recorder (CVR) and flight data recorder (FDR);	
Emergency locator transmitter (ELT);	
Ground proximity warning system (GPWS); and	
Where a flight management computer (FMC) is provided - valid database.	
<u>References:</u>	
ACAS II Annex 6, Part I, 6.18.	
CVR and FDR Annex 6, Part I, 6.3; and Part III, Section II, 4.3.	
GPWS Annex 6, Part I, 6.15.	
ELT Annex 6, Part I, 6.17 and Part III, Section II, 4.7.	
Database Annex 6, Part I, 7.4.2.	
Documentation	
A 4. <u>Manuals</u>	
All required manuals	
<u>Instructions:</u> Check for presence. Check if manuals are up-to-date and accepted or approved as required. Flight manual data may be included in the operations manual which may itself be in several parts, some of which are dealt with in A5, 6 and 7 below.	
<u>References:</u>	
Flight Manual - Annex 6, Part I, 6.2.3, 11.1 and Part III, Section II, 4.2.3, 9.1;	
Operations Manual - Annex 6, Part I, 4.2.2, 6.2.3 and Appendix 2 and Part III, Section II, 2.2.2, 4.2.3 and Attachment H; and	
Aircraft operating manual - Annex 6, Part I, 6.1.4 and Appendix 2, 2.2 and Part III, Section II, 4.1.4 and Attachment H, 2.2.	

A 5 Checklists

Instructions: Confirm checklists are available and up to date. Check if their content is in compliance with the requirement. Normal, non-normal and emergency checklists are sometimes combined in a 'Quick Reference Handbook';

Check the availability of an aircraft search procedure checklist; and

Confirm availability of the checklist of emergency and safety equipment.

References:

Flight crew checklists - Annex 6, Part I, 4.2.5, 6.1.4 and Appendix 2, 2.2.2; and Part III, Section II, 2.2.5, 4.1.4 and Attachment H, 2.2.10.

Aircraft search procedure checklist - Annex 6, Part I, 13.3 and Part III, Section II, 11.1.

Checklist of emergency and safety equipment - Annex 6, Part I, Appendix 2, 2.2.10 and Part III, Attachment H, 2.2.8.

A 6. Route Guide

Instructions: Check if a route guide, including charts, is available, suitable and up-to-date.

References: Annex 6, Part I, 6.2.3 and Appendix 2, 2.3.1; and Part III, Section II, 4.2.3 and Attachment H, 2.3.1.

A 7. Minimum Equipment List (MEL)

Instructions: Check if the MEL is available, up-to-date and approved.

References: Annex 6, Part I, 6.1.3, Appendix 2, 2.2.9 and Attachment G; and Part III, Section II, 4.1.3, Attachment E and Attachment H, 2.2.7.

A 8. Documents required to be carried on board

a) Certificate of registration

Instructions: Check for presence and accuracy and format.

References: Convention on International Civil Aviation, Article 29; and Annex 7, 7.

b) Identification plate

Instructions: Check presence and location.

Reference: Annex 7, 8.

c) Certificate of Airworthiness

Instructions: Check that the Certificate of Airworthiness of the aircraft is on board and valid.

References: Convention on International Civil Aviation, Articles 29 and 31; Annex 8, Part II, Chapter 3.

d) Crew member licences

Instructions: Check valid in: date; type rating; instrument rating; competency check; language proficiency endorsement; medical assessment; and format (see also item E 3 below).

References: Convention on International Civil Aviation, Article 29; Annex 1, 1.2.1, 1.2.5.1, 1.2.9, 2.1.3, 2.1.7 and Chapter 5; Annex 6, Part I, 9.4.4 and Part III, Section II, 7.4.4.

e) Journey log book or technical log and voyage report

Instructions: Check entries up to date, validity of maintenance release. Check number of deferred defects (specify in the report where necessary). Check that defect deferments include time limits and comply with the stated time limits. Where applicable, check compliance with the aircraft MEL.

References: Convention on International Civil Aviation, Article 29; Annex 6, Part I, 4.3.1 and 11.4; and Part III, Section II, 2.3.1 and 9.4.

f) Radio station licence

<p><u>Instructions:</u> Check available and up to date.</p> <p><u>References:</u> Convention on International Civil Aviation, Articles 29 and 30; Annex 6, Part I, 7.1; and Part III, Section II, 5.1.</p> <p>g) Noise certification document or statement, where applicable</p> <p><u>Instructions:</u> Check available and valid.</p> <p><u>References:</u> Annex 6, Part I, 6.13; Part III, Section II, 4.11; and Annex 16, Volume I, Parts I and II.</p> <p>h) Air Operator Certificate (certified true copy) and Operations Specifications (copy)</p> <p><u>Instructions:</u> Check available, applicable and valid.</p> <p><u>References:</u> Annex 6, Part I, 4.2.1, 6.1.2, Appendix 5, 7 and Appendix 6; and Part III, Section II, 2.2.1, 4.1.2, Appendix 1, 7 and Appendix 3.</p>
Flight preparation
<p>A 9. <u>Operational flight plan</u></p> <p><u>Instructions:</u> Check for presence, accuracy and signature(s), and for adequate fuel and oil reserve planning and supply on board.</p> <p><u>References:</u> Annex 6, Part I, 4.3.3 and Appendix 2, 2.1.16; and Part III, Section II, 2.3.3 and Attachment H, 2.1.15.</p>
<p>A 10. <u>Mass and balance sheet</u></p> <p><u>Instructions:</u> Check for presence of load sheet and accuracy.</p> <p><u>References:</u> Annex 6, Part I, 4.3.1 and Appendix 2, 2.1.14; and Part III, Section II, 2.3.1 and Attachment H, 2.1.13.</p>
<p>A 11. <u>Aircraft performance limitations using current route, airport obstacles and runway analysis data</u></p> <p><u>Instructions:</u> Check for availability of aircraft performance information including limitations and runway performance analysis based on current airport data.</p> <p><u>References:</u> Annex 6, Part I, 5.1, 5.2 and 5.3; and Part III, Section II, 3.1 and 3.2.</p>
<p>A 12. <u>Cargo manifest and , if applicable, passenger manifest</u></p> <p><u>Instructions:</u> Check for availability of completed cargo manifest and, if required, passenger manifest.</p> <p><u>References:</u> Annex 9, 2.12, 2.13 and 4.12 and Appendices 2 and 3.</p>
<p>A 13. <u>Pre-flight inspection</u></p> <p><u>Instructions:</u> Check for presence of pre-flight inspection forms (maintenance release, landing documents, air traffic services flight plan).</p> <p><u>References:</u> Annex 6, Part I, 4.3; and Part III, Section II, 2.3.</p>
<p>A 14. <u>Weather reports and forecasts</u></p> <p><u>Instructions:</u> Check for availability of weather reports and forecasts adequate for the flight.</p> <p><u>References:</u> Annex 6, Part I, 4.3.5.2; and Part III, Section II, 2.3.5.2.</p>
<p>A 15. <u>NOTAM (Notice to Airman)</u></p> <p><u>Instructions:</u> Check for availability of NOTAMs for the route of flight.</p> <p><u>References:</u> Annex 15, Chapter 1 – Definitions.</p>

Safety Equipment
<p>A 16. <u>Portable Fire Extinguishers</u></p> <p><u>Instructions:</u> Check for presence, number, condition and expiry date.</p> <p><u>References:</u> Annex 6, Part I, 6.2.2 b); and Part III, Section II, 4.2.2 b).</p>
<p>A 17. <u>Life jackets/ Flotation devices</u></p> <p><u>Instructions:</u> Check for presence, condition and where applicable expiry date.</p> <p><u>References:</u> Annex 6, Part I, 6.5; and Part III, Section II, 4.3.</p>
<p>A 18. <u>Safety Harness</u></p> <p><u>Instructions:</u> Check for presence, condition and quantity.</p> <p><u>References:</u> Annex 6, Part I, 6.2.2; and Part III, Section II, 4.2.2.</p>
<p>A 19. <u>Oxygen equipment</u></p> <p><u>Instructions:</u> Check for presence, quantity and condition.</p> <p><u>References:</u> Annex 6, Part I, 4.3.8; and Part III, Section II, 2.3.8.</p>
<p>A 20. <u>Emergency flashlight</u></p> <p><u>Instructions:</u> Check for appropriate quantities of emergency flashlight. Check their condition if possible.</p> <p><u>References:</u> Annex 6, Part I, 6.10; and Part III, Section II, 4.4.2.</p>
B. Cabin / Safety
<p>B 1. <u>General condition</u></p> <p><u>Instructions:</u> Check for cleanliness, tidiness and general condition.</p> <p><u>References:</u> Annex 8, Part III, 8.3.</p>
<p>B 2 <u>Cabin crew seats and safety harness</u></p> <p><u>Instructions:</u> Check for presence and compliance with the requirement.</p> <p><u>References:</u> Annex 6, Part I, 6.16; and Part III, Section II, 4.12.</p>
<p>B 3. <u>First aid kit/emergency medical kit</u></p> <p><u>Instructions:</u> Check for presence, condition, location and expiry date if available.</p> <p><u>References:</u> Annex 6, 6.2.2.; and Part III, Section II, 4.2.2.</p>
<p>B 4. <u>Portable fire extinguishers</u></p> <p><u>Instructions:</u> Check for presence, number, condition and expiry date if available.</p> <p><u>References:</u> Annex 6, Part I, 6.2.2; and Part III, Section II, 4.2.2.</p>
<p>B 5. <u>Life jackets/Flotation devices</u></p> <p><u>Instructions:</u> Check for presence, condition and expiry date as applicable.</p> <p><u>References:</u> Annex 6, Part I, 6.5; and Part III, Section II, 4.5.</p>

<p>B 6. Seats and <u>Seat belts</u></p> <p><u>Instructions:</u> Check for presence and condition.</p> <p><u>References:</u> Annex 6, Part I, 6.2.2; and Part III, Section II, 4.2.2.</p>
<p>B 7. <u>Emergency exit lighting and marking, emergency flashlights</u></p> <p><u>Instructions:</u> Check for presence of emergency exit signs, lighting and marking, and emergency flashlights (one per cabin crew member). Where possible, check condition of floor path lighting / marking and of flashlights.</p> <p><u>References:</u> Annex 6, Part I, 6.10; Part III, Section II, 4.4.2; and Annex 8, Part III A, 4.1.7.3 and Part IIIB, D.6.3.</p>
<p>B 8. <u>Slides / Life Rafts and pyrotechnical distress signalling devices (as required)</u></p> <p><u>Instructions:</u> Check bottle gauge, slide bar and slide expiry date. Check presence of life raft, when required.</p> <p><u>References:</u> Annex 6, Part I, 6.5 and 6.6; Part III, Section II, 4.5.and 4.6; Annex 8, Part III A, 4.1.7 (and Part IIIB, D.6.2 to D.6.4).</p>
<p>B 9. <u>Oxygen supply - cabin crew and passengers</u></p> <p><u>Instructions:</u> Check for presence and condition where applicable.</p> <p><u>References:</u> Annex 6, Part I, 4.3.8 and 6.7; and Part III, Section II, 2.3.8 and 4.8 and Section III, 2.9 and 4.5.</p>
<p>B 10. <u>Emergency Briefing Cards</u></p> <p><u>Instructions:</u> Check for presence and accuracy.</p> <p><u>References:</u> Annex 6, Part I, 4.2.11.1 and 6.2.2; and Part III, Section II, 2.2.10 and Section III, 2.3.</p>
<p>B 11. <u>Cabin crew members</u></p> <p><u>Instructions:</u> Check that the number of cabin crew is appropriate. Check whenever possible that the location of cabin crew members allows executing a safe and expeditious evacuation of the aircraft.</p> <p><u>References:</u> Annex 6, Part I, 12.1; and Part III, Section II, 10.1.</p>
<p>B 12. <u>Access to emergency exits</u></p> <p><u>Instructions:</u> Check that appropriate access to emergency exits is provided and that it is not impeded.</p> <p><u>References:</u> Annex 8, Part III A, 4.1.7 (and Part III B, D.6.2 and D.6.3).</p>
<p>B 13. <u>Safety of cabin baggage</u></p> <p><u>Instructions:</u> Check that the crew and the passengers do not carry oversized hand baggage for the stowage capacity of the aircraft. Check proper stowage of cabin baggage.</p> <p><u>References:</u> Annex 6, Part I, 4.8; and Part III, Section II, 2.7.</p>
<p>B 14. <u>Seating capacity</u></p> <p><u>Instructions:</u> Check that the number of persons boarding does not exceed the number permitted (number of seats normally, except specific circumstances).</p> <p><u>References:</u> Annex 6, Part I, 6.2.2; and Part III, Section II, 4.2.2.</p>
<p>B 15. <u>Security of the flight crew compartment door (if applicable)</u></p> <p><u>Instructions:</u> Check that the flight crew compartment door, if provided, is lockable. Where applicable, check that the flight crew compartment door is penetration resistant.</p> <p><u>References:</u> Annex 6, Part I, 13.2.</p>

C. Aircraft External Condition

C 1. General condition

Instructions: Check general condition of the airframe: apparent corrosion; cleanliness; presence of ice, snow, frost; legibility of markings, etc.

References: For markings: Annex 7, 3, 4 and 5.

C 2. Doors and hatches

Instructions: Check for passenger and cargo door condition, external markings, seals, operating instructions and condition of hatches.

References: Nil.

C 3. Wings and Tail

Instructions: Check wings, vertical and horizontal stabilizers, including all flight control surfaces. Check for obvious damage, corrosion, disbonding, evidence of lightning strikes, dents, looseness of fittings, missing static discharges, etc.

References: Nil.

C 4. Wheels, brakes and tires

Instructions: Inspect for damage, wear and signs of tire under inflation.

References: Nil.

C 5. Undercarriage

Instructions: Visual inspection. Focus on lubrication, leakage & corrosion and wear on door fittings and hinges.

References: Nil.

C 6. Wheel well

Instructions: Visual inspection. Focus on cleanliness, leakage & corrosion.

References: Nil.

C 7. Intake & exhaust nozzle

Instructions: Visual inspection. Focus on damage, cracking, dents and loose/missing fasteners (intake) and LPT blades (where visible), obvious damage to sensors, jet pipe nozzle, exhaust, thrust reversers, etc.

References: Nil.

C 8. Fan blades (if applicable)

Instructions: Visual inspection. Check for foreign object damage, cracks, cuts, corrosion, erosion etc.

References: Nil.

C 9. Propellers (if applicable)

Instructions: Visual inspection. Check for corrosion, looseness of blades in hub, erosion, stone damage, anti/de-icing system, etc.

References: Nil.

C 10. Previous structural repairs

Instructions: Visual inspection. Note any previous repairs – check condition and verify compliance to standard practices.

References: Nil.

<p>C 11. <u>Obvious damage</u></p> <p><u>Instructions:</u> Visual inspection. Note unassessed and unrecorded damage including corrosion, lightning strike damage, and bird strikes etc.</p> <p><u>References:</u> Annex 8, Part II, 3.6.</p>
<p>C 12. <u>Leakage</u></p> <p><u>Instructions:</u> Visual inspection: fuel, oil, hydraulic leaks. Inspect for toilet leaks at service locations.</p> <p><u>References:</u> Nil.</p>
<p>D. Cargo</p>
<p>D 1. <u>General condition of cargo compartment and containers</u></p> <p><u>Instructions:</u> Check for cleanliness and general condition of cargo compartment and containers. Check damage to compartment liners and condition of fire protection, detection & extinguishing system (if appropriate). Check condition of container locking devices.</p> <p><u>References:</u> Nil.</p>
<p>D 2. <u>Dangerous Goods</u></p> <p><u>Instructions:</u> If dangerous goods are on board, check that the pilot has received appropriate notification, Check that the operations manual includes relevant information as required by ICAO Annex 18.</p> <p><u>References:</u> Annex 6, Part I, Appendix 2, 2.1.35; Part III, Attachment H, 2.1.28; and Annex 18, 9.1 and 9.2.</p>
<p>D 3. <u>Safety of cargo on board</u></p> <p><u>Instructions:</u> Check that loads are properly distributed and safely secured.</p> <p><u>References:</u> Annex 6, Part I, 4.3.1; Part III, Section II, 2.3.1.</p>
<p>E. General</p>
<p>E 1. <u>Additional Remarks</u></p> <p><u>Instructions:</u> Record and report any items of significant nature that may be observed which are not covered by this guidance.</p> <p><u>References:</u> Nil.</p>
<p>E 2. <u>Refuelling</u></p> <p><u>Instructions:</u> Check that the procedures relating to refuelling with passengers on board are complied with.</p> <p><u>References:</u> Annex 6, Part I, 4.3.7; and Part III, Section II, 2.3.7.</p>
<p>E 3. <u>Language for communication</u></p> <p><u>Instructions:</u> Check that all pilots, and those flight navigators required to use the radio telephone, are fluent in the language used for radiotelephony communications or in the English language.</p> <p><u>References:</u> Annex 1, 1.2.9 and Annex 10, Volume II, 5.2.1.2.</p>

PÁGINA DEJADA INTENCIONALMENTE EN BLANCO

ANEXO E

Formulario de Informe de Inspección en Rampa

SISTEMA REGIONAL DE COOPERACIÓN PARA LA VIGILANCIA DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL (SRVSOP)

IDISR PROGRAM

RAMP SAFETY INSPECTION REPORT

1. Inspection N° _____

2. Date	_____	9. Register	_____
3. Place	_____	10. A/C Code	_____
4. Time	_____	11. From	_____
5. Operator	_____	12. To	_____
6. AOC N°	_____	13. Insp. status	_____
7. State	_____	14. Insp. result	_____
8. Flight N°	_____		

15. Items inspected

Items	Result	Cat.	Action	Comments
_____	_____	_____	_____	_____
_____	_____	_____	_____	_____
_____	_____	_____	_____	_____
_____	_____	_____	_____	_____
_____	_____	_____	_____	_____
_____	_____	_____	_____	_____
_____	_____	_____	_____	_____

17. Areas no inspected:

16. Inspector name:

Nota.- Este informe de inspección de seguridad en rampa será generado automáticamente por el programa informático.

PÁGINA INTENCIONALMENTE DEJADA EN BLANCO

ANEXO F

Formulario de propuesta de enmienda al Manual de procedimientos del Programa IDISR

1. Generalidades

1. Finalidad: Servir como medio para tramitar en forma armonizada, las enmiendas al Manual de procedimientos del Programa IDISR.

Dirigida a: Coordinador General del SRVSOP
Oficina Regional Sudamericana de la OACI
E-mail SRVSOP@lima.icao.int

2. Propuesta

Marque los ítems apropiados en las casillas de selección, y si procede, adjunte una copia de las páginas afectadas. En la parte destinada a la justificación indicada en el Apartado 3 que se encuentra en la próxima página, incluya de manera clara y concisa las razones en las cuales se fundamentan sus propuestas de enmienda.

- ☐ Un error tipográfico ha sido notado en la página _____, Párrafo _____, Sección _____.
- ☐ Un error en la redacción ha sido notado en la página _____, Párrafo _____, Sección _____.
- ☐ Propongo que en la página _____, Párrafo _____, Sección _____, se efectúe un cambio de manera que se justifica en el Apartado 3. (Adjunte hojas separadas si es necesario).
- ☐ Propongo la inclusión de los ítems/procedimientos detallados en Apartado 3, en la página _____, Párrafo _____, Sección _____, (Adjunte hojas separadas si es necesario).
- ☐ En una revisión futura a este Manual, por favor incluya el (los) asunto (s) descrito (s) en el Apartado 3 (justificación). Describa de manera resumida los aspectos que desea que se incluya en el manual.
- ☐ Sería de mi interés argumentar con más detalle la propuesta de modificación o inclusión. Por favor contáctense con mi persona, a través de los datos que relaciono a continuación.

Enviado por: _____

Autoridad: _____

Fecha: _____

Teléfono: _____

Dirección: _____

E-mail: _____

3. JUSTIFICACIÓN

ANEXO G

Ejemplo de nota para la notificación por parte del Estado al SRVSOP de su Coordinador Nacional

1. Finalidad: La finalidad de este Anexo es servir como referencia a las Autoridades de los Estados para notificar al Sistema el nombre del Coordinador Nacional del Programa IDISR de su Autoridad.

Dirigida a: Coordinador General del SRVSOP
Oficina Regional Sudamericana de la OACI
E-mail: SRVSOP@lima.icao.int

En cumplimiento de lo dispuesto en el Manual de procedimientos del Programa IDISR en su Sección 2, numeral 3.2, literal “e”, notifico a usted que el Sr. _____, ha sido designado por (nombre de la Autoridad) como Coordinador Nacional de dicho Programa en (Estado).

Enviado por: _____
Autoridad: _____
Fecha: _____
Teléfono: _____
Dirección: _____
E-mail: _____

PÁGINA DEJADA INTENCIONALMENTE EN BLANCO

ANEXO H

Ejemplo de nota para la notificación por parte del Estado al SRVSOP, de los inspectores que participarán del Programa IDISR

1. Finalidad: La finalidad de este Anexo es servir como referencia a los Coordinadores Nacionales de los Estados para notificar la lista de los inspectores de su Autoridad que participarán del Programa IDISR.

Dirigida a: Coordinador General del SRVSOP
Oficina Regional Sudamericana de la OACI
E-mail SRVSOP@lima.icao.int

En cumplimiento de lo dispuesto en el Manual de procedimientos del Programa IDISR en su Sección 2, numeral 3.2 literal “e”, la (nombre de la AAC) notifica a usted la nómina de los inspectores de esta Autoridad que participarán de ese Programa; y declara que los mismos cumplen con los requisitos que impone el referido Manual en su Sección 2, numeral 4.

Enviado por: _____
Autoridad: _____
Fecha: _____
Teléfono: _____
Dirección: _____
E-mail: _____

PÁGINA DEJADA INTENCIONALMENTE EN BLANCO

ANEXO I

Ejemplo de nota para la notificación por parte del Estado al SRVSOP, de la actualización de la nómina de inspectores que participan del Programa IDISR

1. Finalidad: La finalidad de este Anexo es servir como referencia a los Coordinadores Nacionales para mantener actualizada la nómina de inspectores de su Estado que participan del Programa IDISR.

Dirigida a: Coordinador General del SRVSOP
Oficina Regional Sudamericana de la OACI
E-mail: SRVSOP@lima.icao.int

En cumplimiento de lo dispuesto en el Manual de procedimientos del Programa IDISR en su Sección 2, numeral 3.2 literal “e”, la (nombre de la AAC) notifica a usted la nómina de los inspectores que por disposición de esta Autoridad, dejarán de participar de ese Programa.

Enviado por: _____
Autoridad: _____
Fecha: _____
Teléfono: _____
Dirección: _____
E-mail: _____

PÁGINA DEJADA INTENCIONALMENTE EN BLANCO