

ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL
Oficina Regional Sudamericana

Proyecto Regional RLA/99/901
SISTEMA REGIONAL DE COOPERACIÓN PARA LA VIGILANCIA DE LA SEGURIDAD
OPERACIONAL

Octava Reunión de Coordinación con los Puntos Focales del SRVSOP
(Punta Cana, República Dominicana, 25 al 26 de octubre de 2010)

Asunto 5. Informe sobre el Programa de Intercambio de Datos de Inspecciones de Seguridad en Rampa (IDISR) y estrategia de cumplimiento para el 2011
Nota de estudio presentada por el Comité Técnico

Resumen

Esta Nota de Estudio presenta el Primer informe sobre los resultados de la implantación del Programa de intercambio de datos de inspecciones de seguridad en rampa (IDISR) en el Sistema Regional, correspondiente a los años 2008, 2009 y 2010.

Esta Nota de Estudio también presenta la estrategia de cumplimiento de dicho programa para el 2011.

1. Antecedentes

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

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

2. Informe sobre el Programa de intercambio de datos de inspecciones de seguridad en rampa (IDISR).

2.1 El Primer informe sobre el Programa de intercambio de datos de inspecciones de seguridad en rampa (IDISR) se presenta en el **Adjunto A** a esta nota de estudio y corresponde a los años 2008, 2009 y 2010.

3. **Estrategia de cumplimiento para el año 2011**

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

3.2 Las inspecciones de rampa resultantes de los Planes de implantación del programa IDISR, pueden ser incluidas dentro de los programas de vigilancia continua de la seguridad operacional de los Estados miembros del Sistema Regional.

3.3 El Documento 8335 de la OACI - Manual sobre procedimientos para la inspección, certificación y supervisión permanente de las operaciones, recomienda que la frecuencia mínima para la realización de las inspecciones de rampa, sea de una inspección por trimestre a cada explotador extranjero. Estos mínimos deberán ser considerados en el desarrollo de los planes de implantación.

3.4 Que las Autoridades de Aviación Civil de los Estados miembros difundan entre sus explotadores de servicios aéreos el Programa IDISR, para que las tripulaciones, personal y aeronaves, estén preparados para este tipo de inspecciones. Esta información debería ser difundida de forma sistemática.

4. **Acción sugerida**

Se invita a la Octava Reunión de Coordinación con los Puntos Focales a:

- a) Tomar nota y comentar sobre la información presentada en esta nota de estudio y **Adjunto A**;
- b) tomar nota sobre el bajo número de inspecciones cargadas en el Programa IDISR en el año 2010 y discutir sobre sus causas;
- c) que los Puntos Focales informen a la Reunión sobre las dificultades que podrían haber tenido en sus Estados para cumplir con los objetivos del Programa IDISR y encontrar soluciones a estas dificultades; e
- d) instar a los Estados a presentar y dar cumplimiento a los Planes del Programa IDISR para el año 2011.

Adjunto A

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

1. Orígenes del Programa IDISR

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

Mediante esta resolución la Asamblea promulgó los siguientes aspectos:

- ✓ *Alentó* a los Estados contratantes a utilizar plenamente toda la información disponible sobre seguridad operacional en el desempeño de sus funciones de vigilancia de la seguridad operacional incluso durante las inspecciones, tal como lo prevé el Artículo 16 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional;
 - ✓ *Encargó* al Consejo que elabore medios prácticos de facilitar el intercambio de dicha información sobre seguridad operacional entre los Estados contratantes;
 - ✓ *Recordó* a los Estados contratantes la necesidad de que vigilen todas las operaciones de aeronaves, incluidas las extranjeras dentro de su territorio, y de que adopten las medidas que resulten necesarias para proteger la seguridad operacional; e
 - ✓ *Instó* a todos los Estados contratantes a intercambiar con los demás Estados contratantes información crítica relativa a la seguridad operacional.
- 1.2 En la Décima Segunda Reunión de la Junta General del Sistema Regional de Cooperación para la Vigilancia de la Seguridad Operacional (SRVSOP) realizada en la ciudad de Fortaleza, Brasil, el 9 de agosto de 2005, se acordó la Conclusión JG12/09 -Propuesta para la implantación de un Programa de Intercambio de Datos de Inspecciones de Seguridad en Rampa y se encargó al Comité Técnico del Sistema regional desarrollar una propuesta para ser considerada por la próxima Junta General dentro del programa de actividades del 2006.
- 1.3 En el año 2006 el Comité Técnico desarrolló el Programa de Intercambio de Datos de Inspección en Rampa (IDISR).

- 1.4 Este programa fue aprobado como parte del Programa de trabajo del 2007, en la Décimo Quinta Reunión Ordinaria de la Junta General (JG/5) (Panamá, Panamá, 10 de noviembre de 2006), mediante Conclusión JG 15/11.
- 1.5 Finalmente, la Segunda Reunión del Comité Ejecutivo Directivo del Grupo Regional sobre Seguridad Operacional de la Aviación - Panamericano (RASG-PA ESC/2) (Lima, 24 al 25 de marzo de 2009) alcanzó la Conclusión RASG-PA ESC/2/2 – Intercambio de los resultados de datos de las inspecciones de seguridad en rampa, donde se alienta a los Estados de las regiones panamericanas a intercambiar datos respecto a las inspecciones de seguridad en rampa a través del sistema IDISR basado en la Web. como un medio para identificar peligros y tendencias, utilizando el formato estándar provisto en el Doc 8335 de OACI.

2. Funcionamiento del programa IDISR

- 2.1 En los Estados miembros del Sistema que participan del Programa IDISR, las aeronaves de explotadores extranjeros pueden ser sometidas a una inspección en rampa, principalmente en lo que respecta a los documentos y manuales de la aeronave, las licencias de vuelo de la tripulación, las condiciones visibles de la aeronave y la presencia y estado del equipo de seguridad obligatorio de la cabina. Las referencias de dichas inspecciones figuran en el Anexo 1 (Licencias del personal), Anexo 6 (Operación de aeronaves) y Anexo 8 (Aeronavegabilidad) al Convenio sobre Aviación Civil Internacional.
- 2.2 Estas inspecciones se llevan a cabo de acuerdo a procedimientos comunes de todos los Estados Miembros del SRVSOP. En base a los resultados de estas inspecciones, se confeccionan informes que también siguen un formato común. En caso de encontrarse no conformidades significativas, las mismas se comunican al explotador y a la Autoridad de Aviación pertinente (Estado del explotador o Estado de matrícula) para que adopte medidas correctivas no solo en relación con la aeronave inspeccionada sino también con respecto a otras aeronaves que puedan estar implicadas cuando se trate de una irregularidad de carácter general. Todos los datos de los informes, así como la información complementaria, se centralizan y comparten en una base de datos desarrollada y gestionada por el Comité Técnico del SRVSOP.
- 2.3 Características del Programa IDISR:
- a) El Programa IDISR se aplica a todos los explotadores de servicios aéreos extranjeros mientras realizan sus operaciones en los Estados miembros del SRVSOP, con aviones cuyo peso (masa) máximo certificado de despegue (MCTW) sea superior a 5 700 Kg.
 - b) Los informes remitidos por los Estados miembros, estarán a disposición del resto de Estados miembros del Sistema Regional a través del CT, mediante los informes centralizados que se emitan.
 - c) Los Estados miembros deben asegurar la confidencialidad de la información del programa; no debiendo suministrar ningún tipo de información técnica u otro tipo de información, o material perteneciente a este programa a terceras partes fuera del SRVSOP.
 - d) Intrínsecamente, el Programa controla el cumplimiento de las normas de la OACI aplicables a las tripulaciones, las aeronaves y su operación.

3. Integración del programa IDISR con la seguridad operacional

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

3.2 A pesar que la indicación es limitada en virtud que no se puede obtener una imagen completa de la seguridad de la aeronave o explotador debido al escaso tiempo disponible para realizar la inspección, los datos y las tendencias que aportan estas inspecciones pueden ser significativas para la seguridad operacional en especial cuando se descubren ítems cuya calificación reflejan un nivel de gravedad mayor (Cat 3).

3.3 El programa IDISR es útil:

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

4. Base de datos centralizada del programa IDISR

4.1 La base de datos centralizada del programa IDISR es gestionada por el Comité Técnico del SRVSOP en la Oficina Regional Sudamericana de la OACI en Lima, Perú.

4.2 Aunque es gestionada y mantenida por el Sistema Regional, la inclusión de informes en la base de datos sigue siendo responsabilidad de los inspectores calificados y autorizados pertenecientes a las Administraciones de Aviación Civil de los Estados participantes en el programa IDISR. Durante los años 2008 al 2010, los Estados participantes en el programa SAFA realizaron 372 inspecciones que arrojaron los 304 hallazgos que figuran en el *Apéndice A* de este informe.

4.3 La información incluida en la base de datos se considera confidencial en el sentido de que solo se comparte con otros Estados participantes y el gran público no tiene acceso a ella.

4.4 Todas las Administraciones de Aviación Civil de los Estados participantes pueden acceder a la base de datos a través de una conexión segura en Internet. Actualmente, 9 Administraciones de Aviación Civil pueden conectadas en línea a la base de datos.

5. Implantación del Programa IDISR

- 5.1 En el año 2007 se comienza con la formación de inspectores para la futura implantación del Programa. Desde ese entonces y hasta el momento se han impartido seis cursos. Cinco de ellos desarrollados por el Comité Técnico del SRVSOP, y uno de ellos desarrollado por la Autoridad Aeronáutica de Venezuela bajo los auspicios y supervisión del Comité Técnico. Una vez que el Sistema Regional dictó los dos primeros cursos de capacitación, (años 2007 y 2008) se procedió, en el año 2009, a la implantación del programa IDISR.
- 5.2 Mediante Conclusión JG 19/14, la Décimo Novena Reunión Ordinaria de la Junta General (Lima, Perú, 11 al 12 de diciembre de 2008), aprobó la implantación del Programa de Intercambio de Datos de Inspecciones de Seguridad en Rampa (IDISR) en los Estados del SRVSOP a partir del mes de enero de 2009.
- 5.3 Para el efecto, el Comité Técnico del Sistema Regional con fecha 17 de diciembre de 2008 remitió a las Administraciones de Aviación Civil de los Estados del SRVSOP la carta de solicitud para que las Administraciones citadas presenten los planes de implantación del programa referido.
- 5.4 Sobre el particular los siguientes Estados han remitido sus planes y han iniciado la implantación del Programa IDISR:
- ✓ a partir del 2009: Bolivia, Chile, Perú, Paraguay y Uruguay; y
 - ✓ a partir del 2010: Cuba.
- 3.4 Las Administraciones de Argentina, Brasil, y Ecuador todavía no remiten sus planes a pesar que ya cuentan con inspectores calificados. Panamá es el único Estado que no dispone de personal calificado

6. Desarrollo del Programa IDISR

- 6.1 Primer curso IDISR (Lima, Perú, 12 al 15 de noviembre de 2007). Este curso fue dictado para 16 inspectores de los Estados del SRVSOP y contó con la participación de instructores del Sistema Regional y de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea de España (AESA).
- 6.2 Segundo curso IDISR (Lima, Perú, 27 al 31 de octubre de 2008). Este curso fue dictado para 20 inspectores de los Estados del SRVSOP y contó con la participación de instructores del Sistema Regional y de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea de España (AESA).
- 6.3 A partir del año 2009 y de acuerdo a la Resolución de la Junta General del SRVSOP se comienza con las inspecciones en Rampa y los informes son almacenados en la base de datos del Programa.
- 6.4 Tercer curso IDISR (Quito/Guayaquil, Ecuador, 13 al 17 de abril de 2009). Este curso fue dictado para 24 inspectores de Ecuador y 2 inspectores de Bolivia y contó con la participación de un instructor del Sistema Regional.

- 6.5 Cuarto curso IDISR (Lima, Perú, 23 al 27 de noviembre de 2009), Este curso fue dictado para 27 inspectores de los Estados del SRVSOP, y contó con la participación de 2 instructores del Sistema Regional y 2 de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea de España (EASA).
- 6.6 Quinto curso IDISR (Brasil/Río de Janeiro 23 al 27 de Agosto de 2010) Este curso fue dictado para 24 inspectores de Brasil, 1 inspector de Argentina, 2 de inspectores de Venezuela y 3 inspectores de Cabo Verde y contó con la participación de 2 instructores del Sistema Regional, un instructor de SENASA y un instructor del Bureau Veritas.
- 6.7 La República Bolivariana de Venezuela llevó a cabo un curso sobre el Programa IDISR, para 10 inspectores de su administración.

7. Principales resultados de las inspecciones del programa IDISR

7.1 Resultados de las inspecciones en general

- 7.1.1 El enfoque cuantitativo es el primer punto de partida relacionado con los resultados, que son desviaciones de las normas de la OACI. Este enfoque cuantitativo consiste en comparar el número total de hallazgos con el número total de inspecciones y con el número total de ítems inspeccionados.
- 7.1.2 Durante la inspección, se utiliza una lista de verificación del SRVSOP que consta de un total de 60 puntos. En la mayoría de los casos, no se controlan todos los puntos durante una inspección ya que el período de tiempo que transcurre entre la llegada de la aeronave y su salida no es suficiente para realizar una inspección completa. Por consiguiente, la relación entre el número total de hallazgos y el número total de ítems inspeccionados puede ofrecer una mejor interpretación que una relación basada solamente en el número de inspecciones. En el cuadro siguiente se presentan los resultados.

<i>Datos generales por año</i>	<i>2008</i>	<i>2009</i>	<i>2010¹</i>	<i>Total general</i>
Total de inspecciones	123	208	41	372
Total de ítems inspeccionados	3,351	5,131	1,443	9,925
Total de hallazgos	207	88	9	304
Hallazgos por inspección	1.683	0.423	0.220	0.817
Hallazgos por ítem inspeccionados	0.062	0.017	0.006	0.031

¹ Se contemplan las inspecciones hasta septiembre de 2010, no incluyendo las inspecciones realizadas en los cursos del año 2010.

7.2 Hallazgos de las inspecciones y sus categorías

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

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

8. Tendencias

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

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

8.3 Principales tendencias

2008

Item	Description	I	F	F/I
A8h	AOC and OpSpecs	69	25	0.362
D2	Dangerous goods	31	10	0.323
D3	Safety of cargo on board	37	11	0.297
D1	General condition of cargo compartment and containers	49	14	0.286
A1	General condition	74	15	0.203
C2	Doors and hatches	64	13	0.203
B5	Life jackets/Flotation devices	60	12	0.200
A4	Manuals	71	13	0.183
B10	Emergency briefing cards	60	11	0.183
B4	Portable fire extinguishers	62	11	0.177
C4	Wheels, brakes and tires	63	10	0.159
A7	Minimum equipment list (MEL)	75	11	0.147

2009

Item	Description	I	F	F/I
A8h	AOC and OpSpecs	100	12	0.120
A8d	Crew member licences	103	8	0.078
E3	Language for communication	55	4	0.073

A4	Manuals	105	6	0.057
A8b	Identification plate	106	6	0.057
C1	General condition (aircraft condition)	108	6	0.056
A8a	Certificate of registration	110	4	0.036

9. Conclusiones

- 9.1 El Programa IDISR del SRVSOP se enmarca dentro de los objetivos de la **Resolución A35-7 - Estrategia unificada para resolver las deficiencias relacionadas con la seguridad operacional**, objetivos que ya fueron mencionados anteriormente en esta NE. Esta resolución fue emitida por la Asamblea General de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) en su 35° sesión, realizada en la ciudad de Montreal, Canadá, en octubre de 2004.
- 9.2 El Programa IDISR del SRVSOP se enmarca también dentro del objetivo estratégico *3d – Implementación de un sistema internacional de intercambio de datos/Notificación de datos a nivel mundial* de la Hoja de ruta para la seguridad operacional de la aviación a escala mundial, en tal virtud este programa puede servir como herramienta de trabajo del Grupo Regional de Seguridad Operacional de la Aviación Panamericano (RASG-PA) en la región.
- 9.3 Este programa constituye una fuente de información predictiva y proactiva para un Sistema de gestión de la seguridad operacional (SMS) y para el Programa de seguridad operacional del Estado (SSP).
- 9.4 El programa IDISR permitirá recopilar y compartir información entre los Estados del SRVSOP. Esta información servirá para planificar estrategias regionales de forma de solucionar las posibles deficiencias en materia de seguridad operacional, dentro del marco de una estrategia regional unificada.

10. Recomendaciones

- 10.1 Que los Estados que todavía no han preparado suficiente personal de inspectores lo hagan a través de los futuros cursos que programe el Sistema Regional, así como a través de los cursos que las Administraciones puedan programar.
- 10.2 También se recuerda a los Estados miembros que pueden solicitar al Sistema Regional el apoyo necesario para la organización del Curso IDISR, en sus respectivos países.
- 10.3 Que Argentina, Brasil y Ecuador que no han remitido sus planes de implantación lo hagan a más tardar hasta diciembre de 2010.
- 10.4 Que el Sistema Regional coordine con Panamá la realización de un curso para calificar a su personal de inspectores.
- 10.5 Que los Estados que han remitido sus planes de implantación cumplan con dichos planes.

ANEXOS:

- A Total de inspecciones por año

Adjunto A
RCPF/8/NE/05

- 8 -

- B** Total de inspecciones por año, cantidad de hallazgos según categoría
- C** Acciones correctivas tomadas por año
- D** Total de Inspecciones por Año y relación de categorías de hallazgos
- E** Total de inspecciones por Estado por año
- F** Listas
- G** Total de hallazgos por ítem inspeccionado

- FIN -

ANEXO A

Total de inspecciones por año

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

Total of Inspections per Year				
	Year			Total 2008 2010
	2,008	2,009	2,010	
Total Inspections (I)	123	208	41	372
Total Inspected Items (II)	3,351	5,131	1,443	9,925
Total Finding (F)	207	88	9	304
Finding/Inspections (F/I)	1.683	0.423	0.220	0.817
Finding/Inspected Items (F/II)	0.062	0.017	0.006	0.031

El aumento de inspecciones correspondientes al año 2009 fue debido a que en ese año se realizaron dos Cursos IDISR, el Tercer curso en las ciudades de Quito y Guayaquil, Ecuador; y el Cuarto curso en la ciudad de Lima, Perú.

Los datos correspondientes al año 2010, no contempla las inspecciones realizadas durante el Quinto curso realizado en la ciudad de Rio de Janeiro, Brasil; ni tampoco las inspecciones realizadas en el Curso administrado por la autoridad de Aviación Civil de la República Bolivariana de Venezuela.

ANEXO B

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

Este gráfico muestra el total de inspecciones, la cantidad de hallazgos según su categoría y la relación entre los hallazgos por categoría² y el total de inspecciones del año.

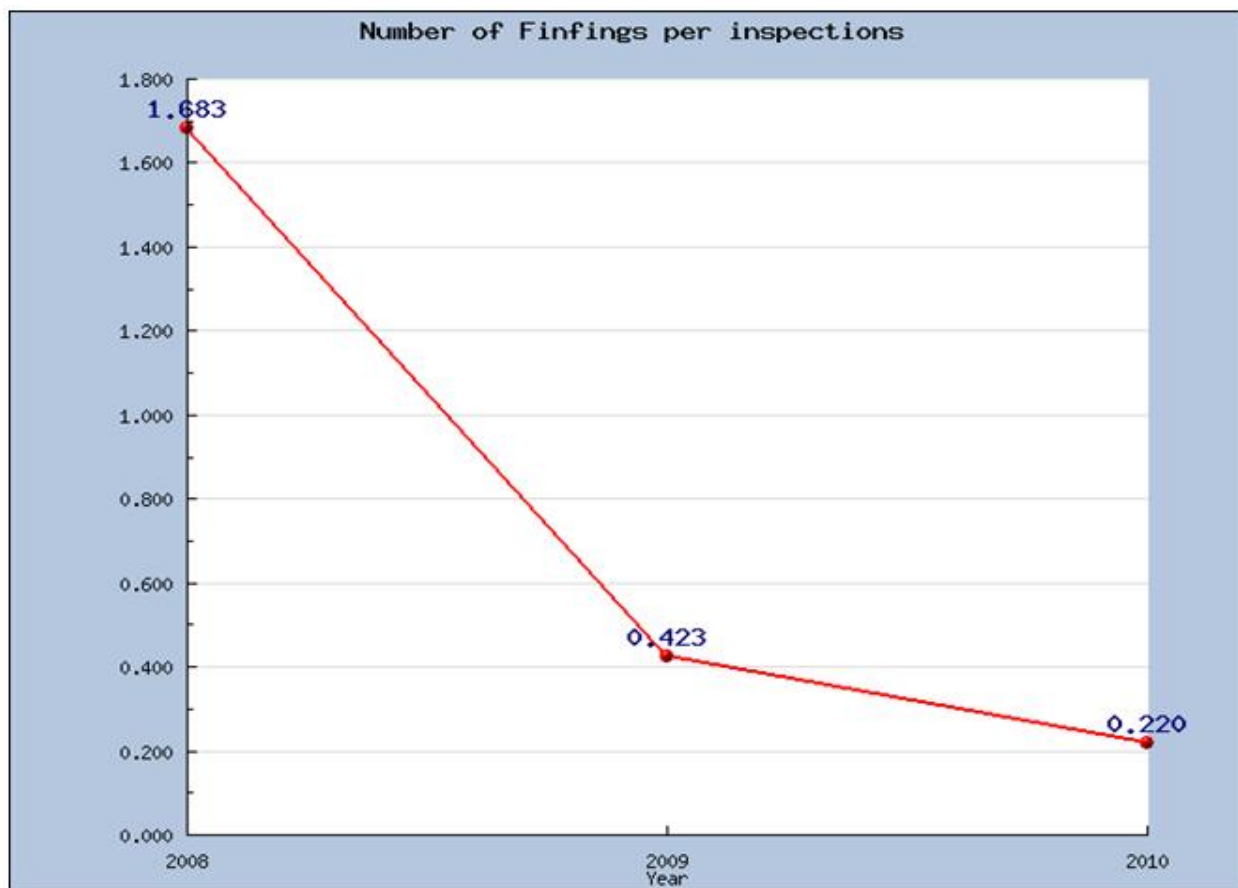
Inspector WorkSheet	Search Report	My Account	Close Form	Home	Exit				
Total of Inspections per Year and relation of Categories									
Year	No.Inspections	No.Findings				Ratio of findings			
		Cat 1	Cat 2	Cat 3	Total	Cat 1 / I	Cat 2 / I	Cat 3 / I	Total
2008	123	74	67	66	207	0.602	0.545	0.537	1.683
2009	208	42	35	11	88	0.202	0.168	0.053	0.423
2010	41	6	2	1	9	0.146	0.049	0.024	0.220
Total	372	122	104	78	304	0.328	0.280	0.210	0.817

² Categorías de hallazgos:

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

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

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



ANEXO C

Acciones correctivas tomadas por año

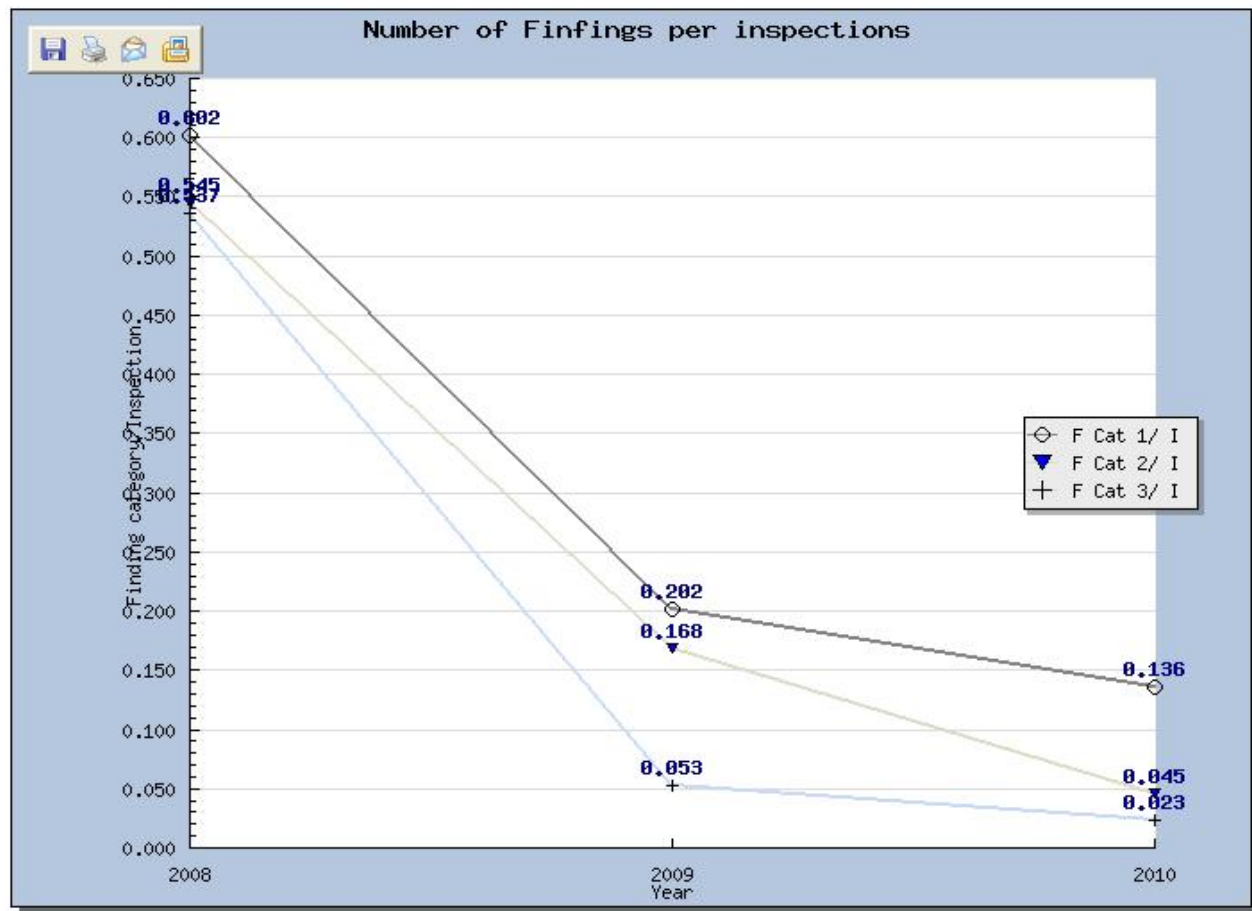
Esta tabla muestra el total de inspecciones por año, la cantidad de hallazgos y las acciones correctivas tomadas de acuerdo a la categoría de hallazgo

Total of Actions taken per year				
	Year			TOTAL
	2008	2009	2010	
No. OF INSPECTIONS	123	208	41	372
No. OF FINDINGS	207	88	9	304
1 Information to pilot in command (PIC)	74	42	6	122
2 Information to the AAC of the State of the operator and/or State of registry	65	37	2	104
3a Operational restrictions	3	1	1	5
3b Corrective actions before flight	54	4	0	58
3c Grounding and/or withdrawal of authorization to operate	11	4	0	15

ANEXO D

Total de Inspecciones por Año y relación de categorías de hallazgos

Total of Inspections per Year and relation of Categories									
Year	No.Inspections	No.Findings				Ratio of findings			
		Cat 1	Cat 2	Cat 3	Total	Cat 1 / I	Cat 2 / I	Cat 3 / I	Total
2008	123	74	67	66	207	0.602	0.545	0.537	1.683
2009	208	42	35	11	88	0.202	0.168	0.053	0.423
2010	44	6	2	1	9	0.136	0.045	0.023	0.205
Total	375	122	104	78	304	0.325	0.277	0.208	0.811



ANEXO E

Total de inspecciones por Estado por año

Miembro	2008		2009		2010	
	Inspecciones	Hallazgos	Inspecciones	Hallazgos	Inspecciones	Hallazgos
Argentina	2	1	0	0	0	0
Bolivia	0	0	3	0	0	0
Chile	3	9	8	2	4	0
Ecuador	0	0	97	50	0	0
El Salvador	0	0	1	0	0	0
Paraguay	0	0	26	0	19	1
Perú	106	72	64	31	1	1
Uruguay	0	0	9	5	5	5
Venezuela	0	0	0	0	0	0
Brasil	0	0	0	0	10	2
	111	82	208	88	40	9

ANEXO F

Listas

Lista de tipos de aeronaves inspeccionadas

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

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

Año 2010	
List of the types of inspected aircraft	
Aircraft Type	ICAO Code
A-318	A318
A-319	A319
A-320	A320
A-340-600	A346
B-737-200 Surveiller	B732
B-737-500	B735
B-737-700	B737
B-737-800 BBJ2	B738
B-747-400 (International)	B744
B-767-300	B763
B-777-200	B772
Regional Jet CRJ-900	CRJ9

Listas de explotadores inspeccionados

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

Año 2010	
List of Inspected operators	
Operator	ICAO Code
AEROLINEAS	
ARGENTINAS	ARG
AEROSUR - Bolivia	RSU
AEROVIP	QCL
GOL	GLO
LAN	LAN
PLUNA	PUA
TACA PERÚ	TPU
TAM	TAM

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

ANEXO G

Total de hallazgos por ítem inspeccionado

	Item	Description	Year								
			2008			2009			2010		
			I	F	F/I	I	F	F/I	I	F	F/I
A.Flight Deck/General	A1	General condition	74	15	0.203	110	2	0.018	31	1	0.032
	A2	Emergency exit	68	2	0.029	106	1	0.009	31	0	0.000
	A3	Equipment: ACAS, FDR, CVR, ELT, GPWS, FMC	60	0	0.000	102	0	0.000	30	0	0.000
	A4	Manuals	71	13	0.183	105	6	0.057	29	1	0.034
	A5	Checklists	67	0	0.000	104	0	0.000	30	0	0.000
	A6	Route guide	53	1	0.019	93	0	0.000	28	0	0.000
	A7	Minimum Equipment List (MEL)	75	11	0.147	100	3	0.030	30	1	0.033
	A8a	Certificate of registration	72	0	0.000	110	4	0.036	31	0	0.000
	A8b	Identification plate	68	0	0.000	106	6	0.057	29	0	0.000
	A8c	Certificate of airworthiness	72	0	0.000	105	0	0.000	30	0	0.000
	A8d	Crew member licences	66	0	0.000	103	8	0.078	29	0	0.000
	A8e	Journey log book or technical log and voyage report	67	0	0.000	95	2	0.021	30	0	0.000
	A8f	Radio station licence	57	5	0.088	102	1	0.010	29	1	0.034
	A8g	Noise certification document or statement, where applicable	63	8	0.127	90	1	0.011	29	0	0.000
	A8h	AOC and OpSpecs	69	25	0.362	100	12	0.120	31	1	0.032
	A9	Operacional flight plan	48	0	0.000	71	0	0.000	24	0	0.000
	A10	Mass and balance sheet	35	0	0.000	69	0	0.000	21	0	0.000
	A11	Aircraft performance limitations	43	0	0.000	65	2	0.031	22	0	0.000
	A12	Cargo and/or passenger manifest	35	0	0.000	66	0	0.000	21	0	0.000
	A13	Pre-flight inspection	42	0	0.000	64	0	0.000	23	0	0.000
A14	Weather reports and forecasts	37	0	0.000	69	0	0.000	22	0	0.000	
A15	NOTAM (Notice to Airman)	37	0	0.000	64	0	0.000	23	0	0.000	
A16	Portable fire extinguishers	69	0	0.000	91	1	0.011	31	0	0.000	
A17	Life jackets/Flotation devices	69	0	0.000	89	0	0.000	29	0	0.000	
A18	Safety harness	65	0	0.000	92	1	0.011	30	0	0.000	
A19	Oxigen equipment	65	0	0.000	92	0	0.000	30	0	0.000	
A20	Emergency flashlight	66	1	0.015	91	0	0.000	30	1	0.033	
B.Safety Cabin	B1	General condition	59	0	0.000	80	3	0.038	14	0	0.000
	B2	Cabin crew seats and safety harness	57	3	0.053	79	2	0.025	14	0	0.000
	B3	First aid kit/emergency medical	56	0	0.000	74	0	0.000	14	0	0.000

Item	Description	Year								
		2008			2009			2010		
		I	F	F/I	I	F	F/I	I	F	F/I
	kit									
B4	Portable fire extinguishers	62	11	0.177	78	2	0.026	14	0	0.000
B5	Life jackets/Flotation devices	60	12	0.200	77	0	0.000	13	0	0.000
B6	Seat belts	57	1	0.018	79	2	0.025	14	0	0.000
B7	Emergency exit lighting and marking, emergency flashlights	56	0	0.000	72	0	0.000	12	0	0.000
B8	Slides/Life rafts and pyrotechnical distress signalling devices (as req -d)	53	0	0.000	63	0	0.000	9	0	0.000
B9	Oxygen supply - crew and pax cabins	57	2	0.035	74	0	0.000	13	0	0.000
B10	Emergency briefing cards	60	11	0.183	74	1	0.014	13	2	0.154
B11	Cabin crew members	46	0	0.000	69	0	0.000	11	0	0.000
B12	Access to emergency exists	57	3	0.053	75	2	0.027	14	0	0.000
B13	Safety of cabin baggage	51	0	0.000	61	0	0.000	13	0	0.000
B14	Seating capacity	54	0	0.000	61	0	0.000	7	0	0.000
B15	Security of the flight crew compartment door (if applicable)	48	0	0.000	67	0	0.000	10	0	0.000
C.Aircraft Condition	C1 General condition	61	5	0.082	108	6	0.056	32	0	0.000
	C2 Doors and hatches	64	13	0.203	107	0	0.000	32	0	0.000
	C3 Wings and tail	61	0	0.000	108	0	0.000	32	0	0.000
	C4 Wheels, brakes and tires	63	10	0.159	106	1	0.009	32	0	0.000
	C5 Undercarriage (Landing gear)	60	0	0.000	106	1	0.009	32	0	0.000
	C6 Wheel well	58	3	0.052	109	2	0.018	32	0	0.000
	C7 Intake and exhaust nozzle	57	0	0.000	102	0	0.000	32	0	0.000
	C8 Fan blades (if applicable)	57	0	0.000	104	0	0.000	32	0	0.000
	C9 Propellers (if applicable)	60	0	0.000	104	0	0.000	30	0	0.000
	C10 Previous structural repairs	57	0	0.000	100	0	0.000	28	0	0.000
	C11 Obvious damage	53	0	0.000	103	0	0.000	29	0	0.000
	C12 Leakage	57	0	0.000	106	2	0.019	30	0	0.000
D.Cargo	D1 General condition of cargo compartment and containers	49	14	0.286	64	2	0.031	24	0	0.000
	D2 Dangerous goods	31	10	0.323	48	1	0.021	20	0	0.000
	D3 Safety of cargo on board	37	11	0.297	60	1	0.017	23	0	0.000
E. General	E1 Additional remarks	41	9	0.220	50	4	0.080	24	1	0.042
	E2 Refuelling with passengers on board	20	5	0.250	54	2	0.037	19	0	0.000
	E3 Language for communication	19	3	0.158	55	4	0.073	22	0	0.000