

**Proyecto OACI RLA/99/901**

**Séptima Reunión del Panel de Expertos en Operaciones**

(Lima, Perú, del 15 al 19 de octubre de 2012)

**Asunto 5. Otros asuntos**

- a) Revisión de NE/6 de la Reunión de Coordinación con los Puntos Focales RCPF/10 del 9 y 10 de octubre referida al informe sobre el programa IDISR y su análisis de cumplimiento

(Nota de estudio presentada por el Comité Técnico)

**Resumen**

Esta Nota de Estudio presenta el segundo 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 2009, 2010, 2011 y primer semestre del 2012, así como un análisis sobre su cumplimiento.

Esta Nota de Estudio también presenta la estrategia de cumplimiento de dicho programa para el 2013.

**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 informe sobre el Programa de intercambio de datos de inspecciones de seguridad en rampa (IDISR) se presenta en el **Apéndice A** a esta nota de estudio y corresponde a los años 2009, 2010, 2011 y primer semestre de 2012.

## **3. Análisis sobre el cumplimiento del Programa IDISR**

3.1 Desde el inicio de la creación del programa IDISR, el SRVSOP ha llevado a cabo 9 cursos de instrucción y ha preparado a 184 inspectores, a pesar de ello, este programa no ha tenido los resultados esperados por falta de participación de los Estados en el cumplimiento de las inspecciones programadas.

3.2 De acuerdo con la base de datos del programa, el SRVSOP ha cumplido las siguientes inspecciones:

✓ 2009: 208

✓ 2010: 81

✓ 2011: 436

✓ 2012: 411

Total: 1136

3.3 Como se puede observar del resumen anterior, los Estados del SRVSOP han cumplido tan solo 1136 inspecciones durante los cuatro años de vigencia del Programa IDISR. Para los fines que persigue el SRVSOP, la muestra tomada durante estos años no es suficiente como para producir estadísticas confiables que puedan alimentar los procesos de gestión de la seguridad operacional, tanto a nivel nacional (SSPs, RSTs) como regional (RASGs) y decidir sobre posibles acciones de mitigación de riesgos.

3.4 A pesar de los recordatorios que envía el Comité Técnico del SRVSOP para que se comparta el resultado de las inspecciones en rampa, todavía no se ha logrado que de forma sistemática los Estados carguen sus resultados en la base de datos del IDISR.

3.5 La Reunión de Puntos Focales debe tomar nota que el programa SAFA de la Unión Europea es el equivalente al programa IDISIR y que el trabajo desarrollado por el SRVSOP ha sido emulado en la región de ASIA PAC por la Oficina de Bangkok.

3.6 La Reunión de Puntos Focales debería debatir sobre las posibles acciones a tomar con este programa ya sea para fortalecerlo o para enfocar los recursos del SRVSOP en otras actividades.

## **4. Acción sugerida**

Se invita a la Séptima Reunión del Panel de Expertos en Operaciones a:

- a) Tomar nota y comentar sobre la información presentada en esta nota de estudio y **Apéndice A**; y

- b) comentar sobre el análisis de cumplimiento del Programa IDISR, el cual refleja un número de inspecciones muy bajo para la cantidad de años que lleva de vigencia y decidir sobre las acciones para fortalecerlo o analizar cualquier otra alternativa.

## INFORME SOBRE EL PROGRAMA DE INTERCAMBIO DE DATOS DE INSPECCIONES DE SEGURIDAD EN RAMPA (IDISR) DEL SRVSOP – AÑOS 2009, 2010, 2011 y 2012

### 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 Este programa fue aprobado como parte del Programa de trabajo de 2007, en la Décimo Quinta Reunión Ordinaria de la Junta General (JG/5) (Panamá, 10 de noviembre de 2006), mediante Conclusión JG 15/11.
- 1.3 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.
- 1.4 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 de enero de 2009.

- 1.5 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 la presentación de sus planes de implantación del programa referido.
- 1.6 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
- 1.7 Considerando que el volumen de inspecciones en la región se iba a incrementar considerablemente, en el segundo semestre de 2012 se implantó también este programa en la región Asia- Pacífico (ASIAPAC) como parte de un plan futuro de formación de una base de datos global.
- 1.8 En el año 2012 el Comité Técnico ha estado enviando a los Estados informes bimensuales de seguimiento del programa, tendencias y recomendaciones, asimismo se envió a sus Administraciones una carta recordándoles la importancia de este programa y su cumplimiento.
- 1.9 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 que genere y emita el programa, estarán a disposición del resto de Estados miembros del Sistema Regional a través del CT.
  - c) Los Estados miembros deben asegurar la confidencialidad de la información del programa; no debiendo suministrar ningún tipo de información técnica o material perteneciente a este programa a terceras partes fuera del SRVSOP.
  - d) El Programa controla indirectamente el cumplimiento de las normas de la OACI aplicables a las tripulaciones, las aeronaves y su operación.

## **2. Integración del programa IDISR con la seguridad operacional**

- 2.1 Las inspecciones IDISR proporcionan una indicación general sobre la seguridad operacional de los explotadores extranjeros inspeccionados y también de la vigilancia ejercida por los Estados miembros.
- 2.2 En la medida que se disponga de mayor cantidad de datos e inspecciones las tendencias que aporten estas inspecciones serán significativas para la seguridad operacional de la Región.
- 2.3 El programa IDISR es útil:
  - a) Como un instrumento preventivo que contribuye a determinar tendencias, un número elevado o un número recurrente de resultados acerca de un explotador particular constituye un indicador de debilidades potenciales, tanto en lo que respecta a la gestión de control de dicho explotador como en el nivel de supervisión ejercido por las AAC que certificó al explotador.

- b) Las inspecciones del programa IDISR pueden contribuir directamente a la explotación segura de la aeronave si ésta es inspeccionada antes de un vuelo, si se garantiza la aplicación inmediata de las medidas correctivas.

### 3. Base de datos centralizada del programa IDISR

- 3.1 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.
- 3.2 La carga de los informes de inspección en la base de datos es responsabilidad de los inspectores calificados y autorizados pertenecientes a las Administraciones de Aviación Civil de los Estados participantes en el programa IDISR.
- 3.3 La información incluida en la base de datos es confidencial, solo se comparte con otros Estados participantes. Actualmente los coordinadores de los Estados tienen acceso a través de una conexión segura en internet a toda la información de la base de datos para su gestión. Actualmente, 12 están conectados en línea con la base de datos.

### 4. Mejoras realizadas al Programa IDISR

- 4.1 **Desarrollo del Programa IDISR:** Cursos dictados:

	Fecha	Lugar	Participantes	Observaciones
1	Noviembre 2007	Lima	16	SRVSIOP - SAFA
2	Octubre 2008	Lima	20	SRVSOP - SAFA
3	Abril 2009	Quito/Guayaquil	24	SRVSOP
4	Noviembre 2009	Lima	27	SRVSOP - SAFA
5	Agosto 2010	Rio de Janeiro	24	SRVSOP
6	Agosto 2011	Lima	24	SRVSOP
7	Agosto 2011	Panamá	19	SRVSOP
8	Octubre 2011	Santa Cruz	13	SRVSOP
9	Marzo 2012	Bogotá	17	SRVSOP - SAFA
		<b>Total</b>	184	

- 4.2 Adicionalmente en lo que va del programa, la República Bolivariana de Venezuela ha realizado 4 cursos adicionales sobre este programa para inspectores de su administración con la asesoría y soporte del Sistema.
- 4.3 Mejoras en el programa y la base de datos:
- 4.3.1 Base de datos:
- Se revisó totalmente incluyendo las aeronaves y los aeropuertos.
- 4.3.2 Modificación del software:
- a. Se dio acceso a todos los Coordinadores del Programa IDISR de los Estados participantes a todos los reportes.
  - b. Se incluyó la fórmula de la relación de los hallazgos y las inspecciones considerando la ponderación realizada en el SAFA. Las gráficas y el cambio de la fórmula serán de gran ayuda en el análisis de los datos.
  - c. Se realizó cambios en los reportes estadísticos para facilitar el análisis de datos, modificación y generación de nuevos reportes.
  - d. Se incluyó un reporte de pendientes, el cual se enviará vía correo electrónico a los Coordinadores del Programa IDISR.
  - e. Se incluyó el número de serie de las aeronaves en el formulario de inspección, que puede ser llenado digitalmente por el inspector.
  - f. Se agregó la capacidad de inclusión de documentos y fotos en las inspecciones realizadas para guardar evidencias de hallazgos y levantamientos.
  - g. Se revisó el manual de uso de la aplicación

## **5 Principales resultados de las inspecciones del programa IDISR**

### **5.1 Resultados de las inspecciones en general**

- 5.1.1 En la figura 1 – *Enfoque cuantitativo*, la cantidad de inspecciones realizadas está relacionada con los resultados, los que nos indicarán las desviaciones de las normas de la OACI. Aquí se compara el número total de hallazgos con el número total de inspecciones y con el número total de ítems inspeccionados.
- 5.1.2 Como en algunas inspecciones se controlan solo algunos de los 60 ítems que contiene la lista de verificación, la relación del número total de hallazgos entre el número total de ítems inspeccionados ofrece una mejor interpretación que una relación basada solamente en el número total de inspecciones. En la Figura 1 se presentan los resultados de la muestra tomada.

Figura 1 – Enfoque cuantitativo

	Year				Total 2008- 2012
	2,009	2,010	2,011	2,012	
<b>Total inspections (I)</b>	208	81	436	407	1,256
<b>Total inspected items (II)</b>	5,131	3,201	19,904	18,962	50,605
<b>Total of findings (F)</b>	88	27	180	203	706
<b>Average # of inspected items during an inspection</b>	24.7	39.5	45.7	46.6	184.0
<b>Findings/Inspections (F/I)</b>	0.423	0.333	0.413	0.499	0.562
<b>Findings/Inspected items (F/II)</b>	0.017	0.008	0.009	0.011	0.014

5.1.3 En la Figura 2 – *Cantidad de inspecciones por año realizadas por los Estados*, como parte también del enfoque cualitativo se presenta la cantidad de inspecciones realizadas por cada uno de los Estados que conforman el programa donde se puede observar también el año que se integraron a este, los Estados de Bolivia, Chile, Ecuador, Paraguay y Uruguay se encuentran desde el inicio del programa y en contraparte Colombia se ha integrado este año a partir del segundo semestre.

Figura 2 – Cantidad de inspecciones por año realizadas por los Estados

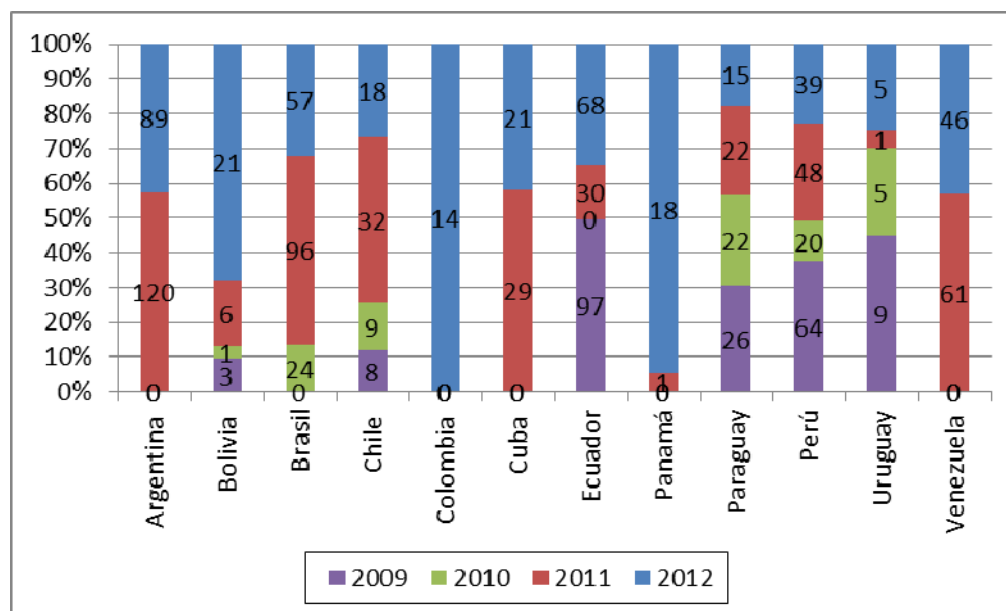
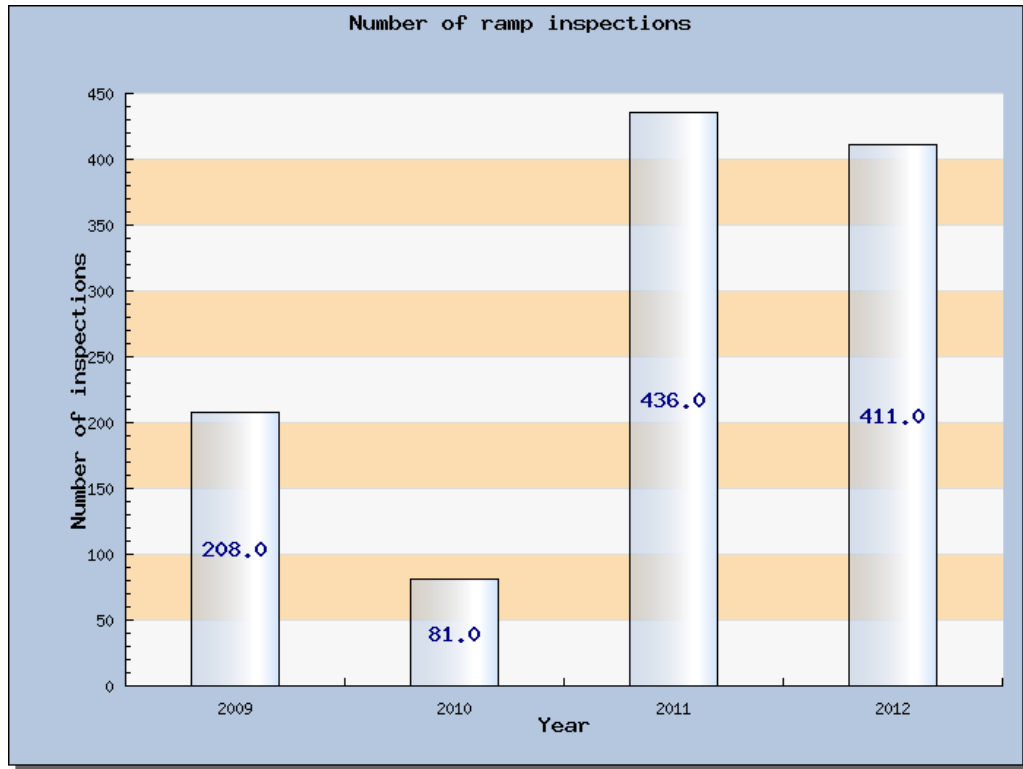


Figura 3 – Cantidad total de inspecciones realizadas por años por todos los Estados



## 6 Hallazgos de las inspecciones y sus categorías

- 6.1 Se han definido tres categorías de hallazgos, Categoría 1 que significa un nivel de gravedad **menor**, Categoría 2 es un nivel de gravedad **significante** y 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 los Anexos al Convenio sobre Aviación Civil Internacional. El propósito principal de la categorización de los resultados es clasificar el cumplimiento de una norma y verificar las tendencias de esos incumplimientos.
- 6.2 Se ha definido un indicador de razón de aeronave que permite analizar los datos de las inspecciones en un período de 12 meses el cual da un peso a cada una de las categorías de hallazgos de acuerdo a su nivel de gravedad.
- 6.3 En la Figura 4 – *Indicador de razón de aeronave* se observa este indicador donde se ponderan los hallazgos de acuerdo a la categoría y se dividen entre la totalidad de inspecciones. Cuanto mayor sea nos indicará una tendencia al aumento de los hallazgos y su gravedad.

Factores de ponderación:

W1 = 0.25 (cat. 1)

W2 = 1 (cat. 2)

W3 = 2 (cat.3)

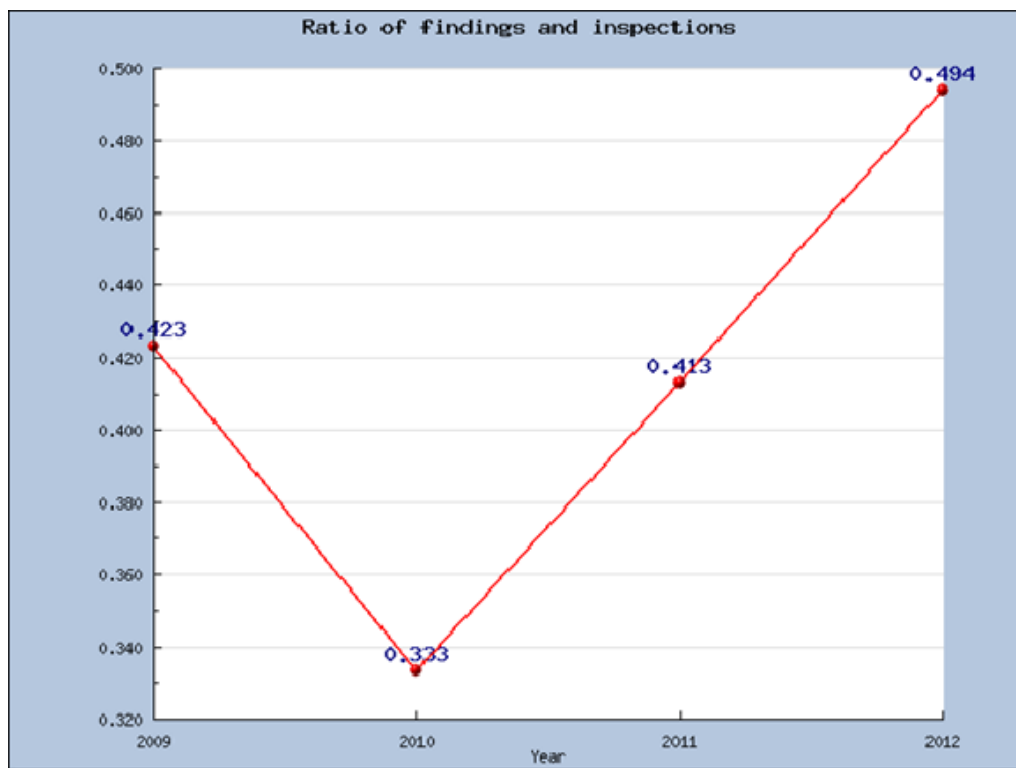
A/C Ratio =  $(N1*w1+N2*w2+N3*w3)/\text{No. Insp.}$

N1 = número de hallazgos de Categoría 1

N2 = número de hallazgos de Categoría 2

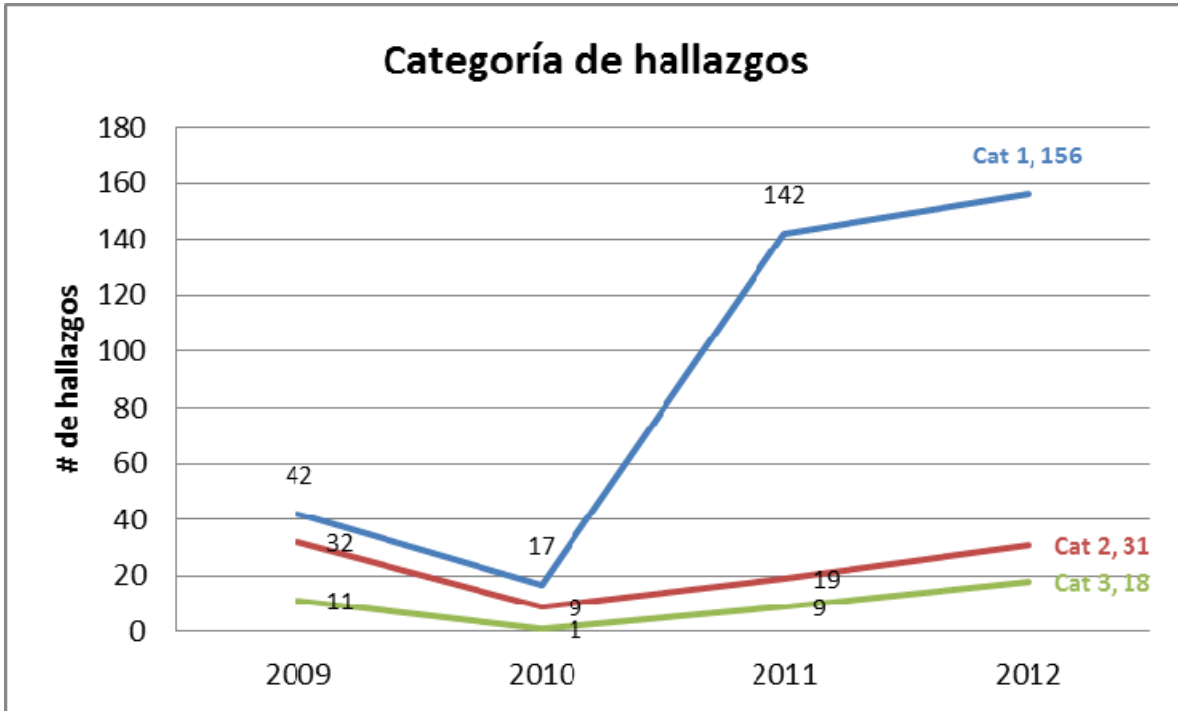
N3 = número de hallazgos de Categoría 3

Figura 4 – Indicador de razón de aeronave



6.4 De acuerdo a lo indicado en el indicador de aeronave en la Figura 5 – *Categoría de hallazgos* se observa la cantidad de hallazgos de acuerdo a su categoría en los años del programa, reflejando un aumento en estos, debiendo poner especial atención en los ítems de nivel de gravedad mayor.

Figura 5 – Categoría de hallazgos

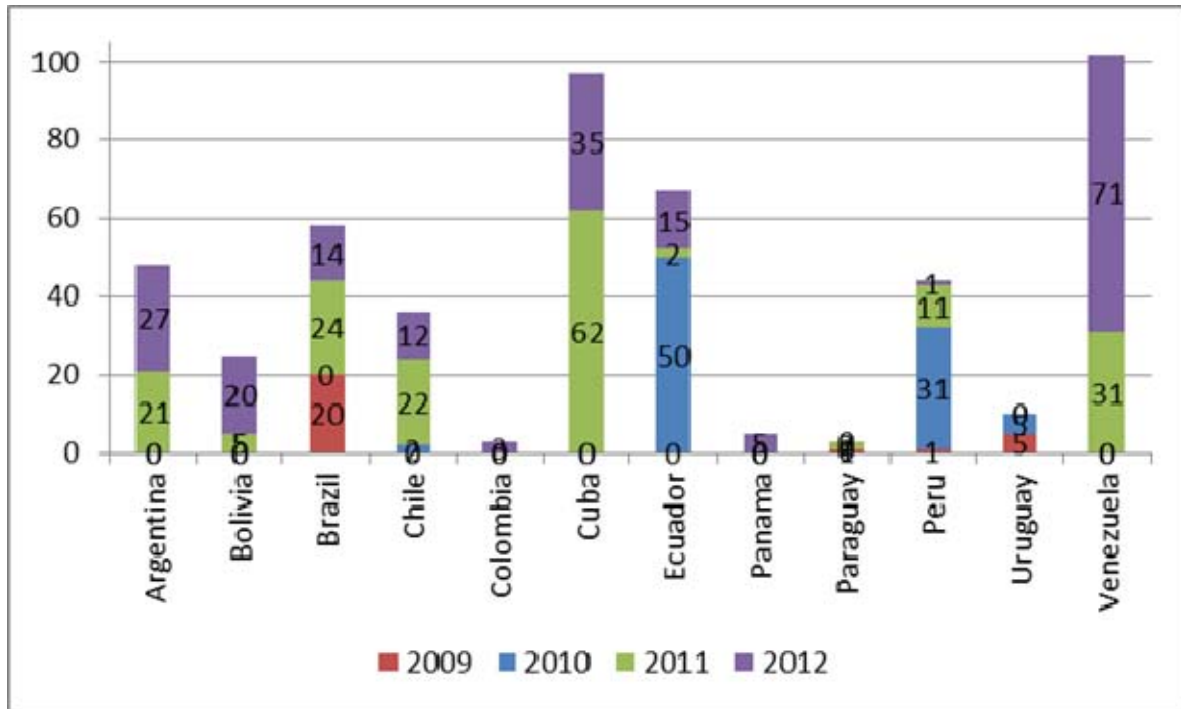


6.5 De igual modo si observamos la Figura 6 - *Cantidad de hallazgos por Estado por años de permanencia en el programa*, observamos un incremento en los hallazgos en cada uno de los Estados participantes del programa debiendo considerarse ya un análisis de tendencias con el fin de detectar los hallazgos mas frecuentes, su estatus y las acciones de mitigación necesarias para evitar su incremento.

## 7 Tendencias

7.1 De las muestras recogidas en los años 2009, 2010, 2011 y 2012 se puede concluir que la cantidad de hallazgos por inspección han ido incrementándose de manera paralela al incremento de inspecciones. Además de esto, la categoría de hallazgos según su gravedad, también se ha ido incrementando.

Figura 6 – Cantidad de hallazgos por Estado por años de permanencia en el programa



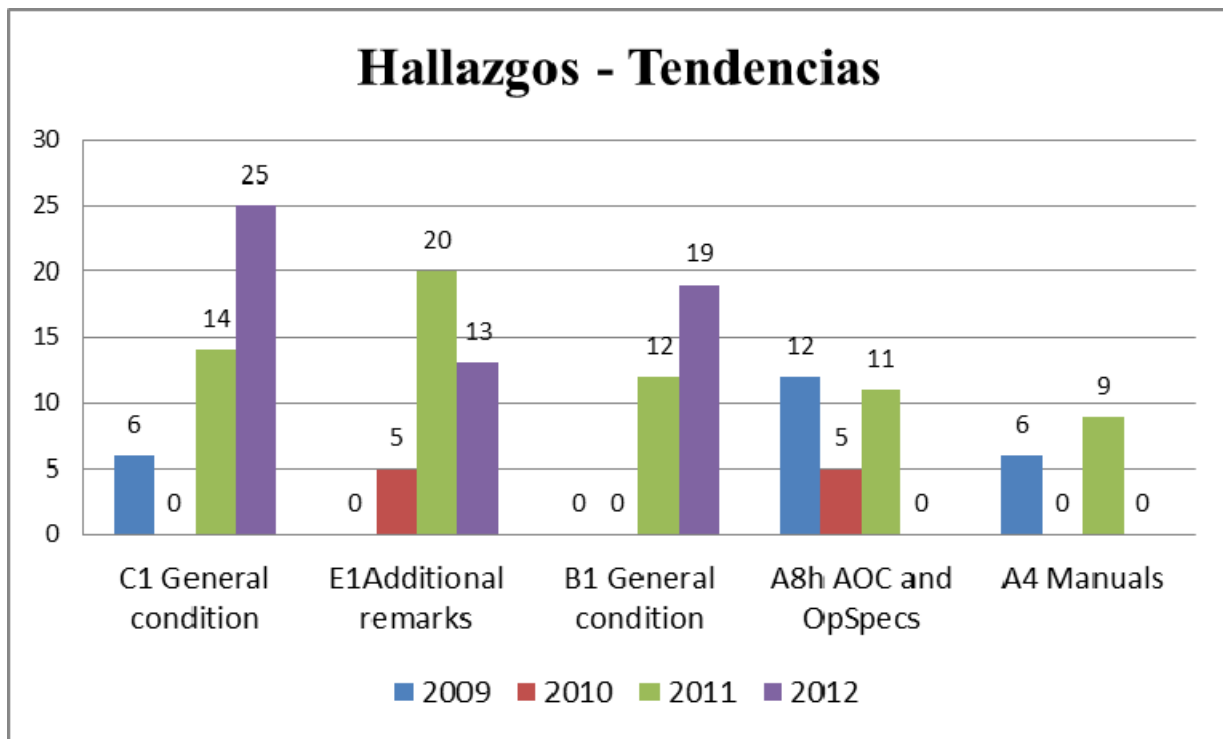
## 7.2 Principales tendencias

7.2.1 Hallazgos frecuentes.- Del análisis estadístico de las inspecciones cargadas en el IDISR en los años de la muestra se observan que los hallazgos frecuentes mas comunes son:

- C1 General condition (aircraft external condition).** - Chequear por condición general de la estructura y el fuselaje de la aeronave: corrosión aparente; limpieza; presencia de hielo, nieve, aguanieve, legibilidad de las marcas etc.
- E1 additional remarks (general).**- Registrar y reportar cualquier ítem significativo que podría haberse observado el cual no ha sido cubierto por esta lista de verificación.
- B1 General condition (cabina de pasajeros).**- Chequear por limpieza, orden y condición general
- A8h AOC and OpSpecs.**- AOC (copia certificada) y especificaciones de operación (copia), verificar disponibilidad, aplicación y validez.
- A4 Manuals.**- Todos los manuales solicitados, verificar por presencia, actualización, aceptación o aprobación como sea requerido.

	2009	2010	2011	2012	Total
<b>C1 General condition</b>	6	0	14	25	<b>45</b>
<b>E1Additional remarks</b>	0	5	20	13	<b>38</b>
<b>B1 General condition</b>	0	0	12	19	<b>31</b>
<b>A8h AOC and OpSpecs</b>	12	5	11	0	<b>28</b>
<b>A4 Manuals</b>	6	0	9	0	<b>15</b>

Figura 7 – Hallazgos frecuentes



7.2.2 En la figura 7 - *Hallazgos frecuentes* se observa las tendencias con los hallazgos mas frecuentes en los años de aplicación del programa tanto el C1 como el B1 reflejan un aumento constante y el A4 si bien es cierto en el 2012 no figura ningún hallazgo tiene tendencia a aumentar.

## 8 Análisis de cumplimiento del plan presentado por los Estados año 2012

8.1 En la siguiente tabla se muestra el análisis del cumplimiento del plan presentado por los Estados para el año 2012.

Seguimiento Programa IDISR 2012													
Estados	1 er trimestre			2 do Trimestre			3er Trimestre *			Total planificado	Total Cumplido	% de cumplimiento	
	Planificado	Cumplido	% de cumplimiento	Planificado	Cumplido	% de cumplimiento	Planificado	Cumplido	% de cumplimiento				
1 Argentina	29	29	100%	29	27	93%	29	29	100%	87	85	98%	
2 Bolivia	6	3	50%	10	7	70%	10	10	100%	26	20	77%	
3 Brasil	44	37	84%	58	10	17%	53	2	4%	155	49	32%	
4 Chile	12	15	125%	13	3	23%	23	0	0%	48	18	38%	
5 Colombia	0	0	0%	5	1	20%	15	12	80%	20	13	65%	
6 Cuba	6	7	117%	6	2	33%	6	2	33%	18	11	61%	
7 Ecuador	24	34	142%	24	24	100%	24	10	42%	72	68	94%	
8 Panamá	6	3	50%	17	9	53%	11	6	55%	34	18	53%	
9 Paraguay	10	6	60%	7	5	71%	6	4	67%	23	15	65%	
10 Perú	11	2	18%	32	21	66%	32	14	44%	75	37	49%	
11 Uruguay	3	1	33%	6	3	50%	3	0	0%	12	4	33%	
12 Venezuela	22	15	68%	22	10	45%	22	16	73%	66	41	62%	
		152			122			105		636	379	60%	
		* Hasta fines de agosto 2012											

- 8.2 Todos los Estados enviaron sus cronogramas de inspecciones para el presente año, Colombia se incorporó al programa a partir del mes de Junio de este año.
- 8.3 Los Estados de Argentina, Ecuador y Bolivia mantienen un alto grado de cumplimiento del programa. En menor escala le siguen Colombia, Paraguay, Venezuela y Colombia considerando que este último se ha incorporado al programa en el segundo semestre de este año.
- 8.4 El 33% de los Estados tiene un bajo cumplimiento del programa, llamando mucho la atención los Estados de Chile y Brasil los cuales han realizado pocas inspecciones en los dos últimos trimestres.
- 8.5 Los Estados deben completar la carga de las inspecciones con el cierre de la misma una vez levantada la discrepancia, se observa en el programa ítems abiertos desde el inicio de este dificultando la estadística y elaboración de cuadros.
- 8.6 En lo que va del año se han realizado 411 inspecciones, lo que refleja un cumplimiento del 60% del programa (ver Figura 8 - % de cumplimiento del programa por los Estados hasta agosto del 2012).
- 8.7 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).

Figura 8 – Porcentaje de cumplimiento del programa por los Estados



## 9 Conclusiones

- 9.1 El programa IDISR mantiene un avance lento en el SRVSOP lo que demora su consolidación, esto hace que los Estados no usen a total capacidad esta herramienta la que les permitiría detectar sus posibles peligros y amenazas para un plan de mitigación de estos y generar una estrategia unificada para resolver las deficiencias relacionadas con la seguridad operacional en la región.
- 9.2 Si bien es cierto se pueden comenzar a plantear algunas estrategias para mitigar las tendencias observadas en forma aislada, los datos aun resultan insuficientes para poder generar una estrategia conjunta en la región. Por el tiempo que lleva este programa debería manejar un volumen de datos considerable y revelador.
- 9.3 A pesar de haber realizado mejoras significativas al programa para hacer su aplicación más sencilla, y haber realizado la capacitación para aprovechar estas mejoras, los Estados no utilizan esta herramienta para su análisis de tendencias, sus planes de mitigación o vigilancia a los explotadores extranjeros que operan en su Estado.
- 9.4 De acuerdo a las tendencias detectadas es importante que los Estados refuercen la vigilancia en los ítems repetitivos de la Figura 7 sobre todo el C1, B1 y A4 cuya tendencia es a aumentar debiendo hacerse un análisis mas profundo sobre sus causas y acciones de mitigación.
- 9.5 Otro tema que debe abordarse es el aumento progresivo anual de los hallazgos en todas las categorías (ver Figura 5), sobre todo en los hallazgos de Categoría 2 y 3 que son de gravedad significativa y mayor pudiendo reflejar un peligro latente que debe mitigarse inmediatamente.

## 10 Recomendaciones

- 10.1 Los puntos mencionados en 9.5 y 9.6 están comenzando a mostrar deficiencias en el cumplimiento de las normas de los Anexos al Convenio sobre Aviación Civil Internacional por parte de los explotadores extranjeros que operan en la región debiendo las AAC de los Estados miembros reforzar sus planes de vigilancia, incrementar sus inspecciones y darle particular atención a las empresas con mayor cantidad de hallazgos.
- 10.2 Los Estados deben esforzarse por cumplir sus planes de inspección a los cuales se comprometieron con el Sistema, para poder contar con la información suficiente y así generar una estrategia conjunta en beneficio de la seguridad operacional de la región. De no ser así debe definirse su continuidad ya que en casi 4 años de aplicación no se han obtenido los resultados esperados.
- 10.3 El CT debe investigar las causas por las cuales los Estados no están cumpliendo el programa y trabajar una estrategia de re-lanzamiento para conseguir reforzar los objetivos por el que se creó y darle máxima utilización en beneficio de los Estados y la Región.
- 10.4 Los Estados deberán revisar sus planes de inspecciones y ajustarlos a su verdadera capacidad en base a los recursos que dispone manteniendo siempre el mínimo de inspecciones requerido.
- 10.5 En todas las reuniones a programarse en el futuro se debe presentar una nota de estudio al respecto con el fin de mantener al tanto a los Estados de los niveles de cumplimiento y resultados para que tomen las medidas inmediatas necesarias, al más alto nivel, para su funcionamiento continuo.

-----