

 AERONÁUTICA CIVIL UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL	MANUAL			
	MANUAL DEL INSPECTOR DE AERONAVEGABILIDAD PARTE II – VOLUMEN II - CAPÍTULO 3 EVALUACIÓN DE INFORMES SOBRE FALLAS, CASOS DE MAL FUNCIONAMIENTO Y DEFECTOS			
Principio de procedencia: 5103-194	Clave: GIVC-1.0-05-004	Revisión: 01	Fecha: 01/11/2019	Página: 1 de 11

INDICE

SECCIÓN 1: ANTECEDENTES.....	2
1. OBJETIVO	2
2. ALCANCE	2
3. GENERALIDADES.....	3
4. SISTEMA DE INFORMACIÓN SOBRE DIFICULTADES DE SERVICIO (SIDS)	4
5. INFORME SOBRE FALLAS, CASOS DE MAL FUNCIONAMIENTO Y DEFECTOS ...	5
6. INSTRUCCIONES DE LA UAEAC.....	6
7. ANÁLISIS DE ANTECEDENTES.....	7
SECCIÓN 2: PROCEDIMIENTO.....	7
1. PRE-REQUISITOS Y REQUERIMIENTOS DE COORDINACIÓN	7
2. REFERENCIAS, FORMAS Y AYUDAS AL TRABAJO	7
3. PROCEDIMIENTO.....	7
1. Evaluación del informe sobre fallas, casos de mal funcionamiento y defectos.....	7
2. Resultado	9
4. VIGILANCIA A EVENTOS DE SEGURIDAD OPERACIONAL QUE CAUSAN ACCIDENTES O INCIDENTES SERIOS.....	10
5. ACTIVIDADES FUTURAS	11

 AERONÁUTICA CIVIL UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL	MANUAL			
	MANUAL DEL INSPECTOR DE AERONAVEGABILIDAD PARTE II – VOLUMEN II - CAPÍTULO 3 EVALUACIÓN DE INFORMES SOBRE FALLAS, CASOS DE MAL FUNCIONAMIENTO Y DEFECTOS			
Principio de procedencia: 5103-194	Clave: GIVC-1.0-05-004	Revisión: 01	Fecha: 01/11/2019	Página: 2 de 11

SECCIÓN 1: ANTECEDENTES

1. OBJETIVO

El objetivo de este capítulo es proporcionar al Inspector de Aeronavegabilidad, una guía para procesar los informes sobre fallas, casos de mal funcionamiento y defectos, presentados por ella, de acuerdo al RAC 145.350.

2. ALCANCE

Este capítulo es aplicable para evaluar los informes de toda organización de mantenimiento necesarios para cumplir con los requisitos establecidos en la Sección 145.350 del RAC 145. También para evaluar los informes de cualquier entidad, o persona dentro de la comunidad aeronáutica que remite un informe sobre fallas, casos de mal funcionamiento y defectos, tratando de proporcionar confidencialidad y anonimato a este informe, si así se requiere. El alcance está orientado a los siguientes aspectos:

- a) Uso de los datos del informe sobre fallas, casos de mal funcionamiento y defectos por el sistema de información sobre dificultades en servicio (SIDS) de la UAEAC para:
 - 1) Determinar las tendencias de mantenimiento que pueden afectar la seguridad operacional en la aviación;
 - 2) dar a conocer otras tendencias, tales como problemas con vendedores, organizaciones de mantenimiento, fabricantes, instrucción y/o procedimientos;
 - 3) evaluar la eficacia de una inspección y el programa de mantenimiento de un explotador que realiza su mantenimiento en una OMA RAC 145; y
 - 4) evaluación de los procedimientos contenidos en el manual aplicable, para el desarrollo de todas las actividades de mantenimiento de las OMA;
- b) las acciones correctivas que pueda sugerir el Estado responsable del certificado de tipo como consecuencia del informe sobre fallas, casos de mal funcionamiento y defectos deben incluir lo siguiente:
 - 1) Directrices de aeronavegabilidad;
 - 2) modificaciones del producto;
 - 3) revisión de las técnicas de inspección; e

 AERONÁUTICA CIVIL UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL	MANUAL			
	MANUAL DEL INSPECTOR DE AERONAVEGABILIDAD PARTE II – VOLUMEN II - CAPÍTULO 3 EVALUACIÓN DE INFORMES SOBRE FALLAS, CASOS DE MAL FUNCIONAMIENTO Y DEFECTOS			
Principio de procedencia: 5103-194	Clave: GIVC-1.0-05-004	Revisión: 01	Fecha: 01/11/2019	Página: 3 de 11

4) investigaciones directas sobre seguridad.

3. GENERALIDADES

3.1 Los informes sobre fallas, casos de mal funcionamiento y defectos son un medio para comunicar las dificultades que se presentan en aeronaves, motores y componentes que han recibido el mantenimiento por una OMA RAC 145. Las dificultades encontradas pueden ser desde una falla, problema existente, o cualquier condición potencial que pueda ser considerada como una anormalidad, y que por el alto riesgo pueda afectar la aeronavegabilidad de una aeronave o componente y en consecuencia el nivel de seguridad de las operaciones aéreas, a las cuales la OMA le brinda el soporte de mantenimiento.

3.2 Siempre que un componente de un sistema o parte de una aeronave, motor, hélice funcione en forma inapropiada o falle durante su operación, y este mal funcionamiento afecte la aeronavegabilidad de la aeronave o componente se debe informar sobre esta condición a la AAC del Estado de matrícula, a la organización responsable del diseño tipo o de tipo suplementario y al explotador de la aeronave. Además, si el sistema o componente en cuestión presenta una falla que pueda generar un deterioro, pueda afectar su funcionamiento en el futuro (tendencias adversas), o si se detecta que éste ha sido mantenido de manera incorrecta, el RAC 145 requiere que sea reportada a la AAC del Estado de matrícula, a la organización responsable del diseño de tipo o de tipo suplementario y al explotador de la aeronave.

3.3 Evaluación del informe sobre fallas, casos de mal funcionamiento y defectos. El inspector de la UAEAC evalúa el informe presentado por la OMA para determinar si es necesario un informe adicional que complemente dicha información.

3.4 Informe de fallas o defectos significativos. Si la evaluación inicial indica algún aspecto que afecta la aeronavegabilidad de un tipo de aeronave o componente, es necesario que el inspector comunique inmediatamente esta situación al coordinador del Grupo de Inspección de Aeronavegabilidad de la UAEAC para que dicho informe sea debidamente analizado de acuerdo a los procedimientos establecidos por la UAEAC, además este debe ser transmitido en un periodo no mayor de tres (03) días a la AAC del Estado responsable del diseño de tipo, para que se adopten las medidas pertinentes que el caso requiera.

 AERONÁUTICA CIVIL UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL	MANUAL			
	MANUAL DEL INSPECTOR DE AERONAVEGABILIDAD PARTE II – VOLUMEN II - CAPÍTULO 3 EVALUACIÓN DE INFORMES SOBRE FALLAS, CASOS DE MAL FUNCIONAMIENTO Y DEFECTOS			
Principio de procedencia: 5103-194	Clave: GIVC-1.0-05-004	Revisión: 01	Fecha: 01/11/2019	Página: 4 de 11

4. SISTEMA DE INFORMACIÓN SOBRE DIFICULTADES DE SERVICIO (SIDS)

4.1 El sistema de información sobre dificultades de servicio (SIDS) se establece para que sirva de apoyo a la UAEAC en su obligación de fomentar un nivel aceptable de seguridad, mediante:

- a) Estímulo a la mejora de los productos;
- b) detección de tendencias (más que “casos aislados”);
- c) determinación de la fiabilidad de los accesorios (para contribuir a establecer períodos de inspección y de sustitución); y
- d) servicios de asesoramiento para los explotadores de aeronaves.

4.2 El SIDS es un sistema de realimentación que proporciona una base de datos extraordinariamente efectiva para tomar decisiones eficaces sobre asuntos de confiabilidad y de aeronavegabilidad. El grado de complejidad del SIDS puede variar desde el uso de computadoras de última generación con posibilidades de lectura inmediata, hasta el empleo de programas manuales que utilizan un formulario de información que registra el explotador y que procesan manualmente las entidades encargadas de redactar los reglamentos. El desarrollo futuro del SIDS podría dar por resultado la participación a escala mundial de una información sobre dificultades en el servicio como la que ya se está realizando con el programa coordinado de informes de accidentes/incidentes de la OACI.

4.3 Generalmente todas las fallas que se producen en los componentes de las aeronaves son de carácter aleatorio. En ciertas circunstancias, se puede aumentar el tiempo de servicio entre revisiones si se utilizan como bases estadísticas convenientes que se deriven de un sistema SIDS de trabajo. La correcta racionalización de la inspección tomando como base unos registros estadísticos confiables derivados de informes completos de fallas podría dar por resultado unos períodos de inspección realmente adecuados. Por el contrario, se puede utilizar la información del SIDS para convencer a los explotadores de que es necesario mejorar la confiabilidad de determinados componentes.

4.4 Un programa efectivo de SIDS ofrece información que permite a la UAEAC proporcionar a los explotadores un mejor servicio de asesoramiento.

4.5 Un programa efectivo es aquel que tiene como objetivo lograr una corrección apropiada y a tiempo de condiciones adversas que afectan la aeronavegabilidad continuada y seguridad de los productos aeronáuticos. Esto se trata de cumplir a través de recolección de reportes, consolidación de los mismos en una base de datos, el análisis

 AERONÁUTICA CIVIL UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL	MANUAL			
	MANUAL DEL INSPECTOR DE AERONAVEGABILIDAD PARTE II – VOLUMEN II - CAPÍTULO 3 EVALUACIÓN DE INFORMES SOBRE FALLAS, CASOS DE MAL FUNCIONAMIENTO Y DEFECTOS			
Principio de procedencia: 5103-194	Clave: GIVC-1.0-05-004	Revisión: 01	Fecha: 01/11/2019	Página: 5 de 11

de estos datos para determinar tendencias adversas, el desarrollo de acciones correctivas y la difusión de información en la comunidad aeronáutica.

5. INFORME SOBRE FALLAS, CASOS DE MAL FUNCIONAMIENTO Y DEFECTOS

5.1 La OMA debe establecer un sistema de informe sobre fallas, casos de mal funcionamiento y defectos, detallado en el MOM (en cumplimiento con el RAC 145, Apéndice 1, Parte 2, ítem 2.10), que permita la recolección y evaluación de tales condiciones, y la determinación de que es lo que se debe notificar. El objetivo del sistema de informe sobre fallas, casos de mal funcionamiento y defectos es identificar los factores que pueden contribuir en un incidente o accidente y de esta manera tornar al sistema más resistente a errores similares.

5.2 El informe sobre fallas, casos de mal funcionamiento y defectos es un medio de retroalimentación de información que va desde la organización que realiza el mantenimiento al explotador, responsable de mantener la aeronavegabilidad de sus aeronaves; hasta el poseedor del certificado de tipo, quien es el que posee toda la información técnica necesaria para corregir errores en el diseño o en la planificación del mantenimiento; en su ejecución, y por otra parte a la UAEAC quien es la entidad fiscalizadora.

5.3 A través del informe sobre fallas, casos de mal funcionamiento y defectos se puede solucionar las fallas que no fueron identificadas durante la certificación de la aeronave o componente de aeronave; identificación y solución de tareas de mantenimiento mal ejecutadas o la solución de procedimientos mal establecidos, y fallas que se suscitan cuando los diferentes sistemas de las aeronaves interactúan entre sí.

5.4 La flota actual de aeronaves es excesivamente grande para poder conocer ampliamente todos los posibles problemas de seguridad valiéndose tan sólo de la inspección. Además, en la mayoría de los Estados, la flota de aeronaves está aumentando más rápidamente que el personal de las AACs. El SIDS contribuye de una forma efectiva a tomar decisiones, utilizar el personal y aumentar la seguridad operacional. Un SIDS correctamente implementado puede ofrecer la información necesaria para evaluar defectos, establecer acciones correctivas inmediatas y, en consecuencia, contribuir a evitar accidentes.

5.5 El Párrafo 145.350 (b) del RAC 145 establece que los informes deben ser hechos en la forma y manera indicada por la UAEAC.

5.6 Cada informe debe contener al menos la siguiente información:

a) Nombre de la OMA y número del certificado de aprobación;

 AERONÁUTICA CIVIL UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL	MANUAL			
	MANUAL DEL INSPECTOR DE AERONAVEGABILIDAD PARTE II – VOLUMEN II - CAPÍTULO 3 EVALUACIÓN DE INFORMES SOBRE FALLAS, CASOS DE MAL FUNCIONAMIENTO Y DEFECTOS			
Principio de procedencia: 5103-194	Clave: GIVC-1.0-05-004	Revisión: 01	Fecha: 01/11/2019	Página: 6 de 11

- b) información necesaria para identificar la aeronave y/o componente de aeronave afectado;
- c) fecha y tiempo relativos a cualquier limitación de vida u overhaul en términos de horas voladas/ciclos/aterrizajes, etc., si es apropiado;
- d) detalles de las fallas, casos de mal funcionamiento y defectos detectados, de acuerdo a lo establecido en su MOM; y
- e) cualquier otra información relevante encontrada durante la evaluación o rectificación de la condición.

5.7 Cuando la OMA RAC 145 es contratada por un explotador para que realice el mantenimiento de sus aeronaves, debe también informar la condición que afecta la aeronave o al componente de la aeronave, como se establece en el Párrafo 145.350(a) del RAC 145. Teniendo en cuenta que es el explotador el único responsable de la aeronavegabilidad de la aeronave o componente de aeronave, le compete por tanto conocer cualquier condición que pueda afectar la aeronavegabilidad de dicha aeronave o componente de aeronave que haya sido detectado por la OMA. En consecuencia, esto confirma la necesidad de que toda OMA informe al explotador de la aeronave cuando se produzca una condición o condiciones de esta naturaleza.

5.8 Debe estar plenamente comprendido que la AAC del Estado de matrícula y el explotador deben ser los primeros en ser informados.

5.9 El Párrafo 145.350 (c) del RAC 145 establece que los informes deben ser enviados en un período no mayor de tres (3) días calendarios, a partir de la identificación de la condición no aeronavegables por la OMA que detectó la condición potencialmente peligrosa o insegura de la aeronave. Este tiempo establecido en el reglamento, es el adecuado para que el sistema de emisión de información de la OMA reaccione ante las condiciones encontradas y comunique a la UAEAC. Además, este tiempo permite que en caso que se descubran situaciones de riesgo operacional se puedan adoptar las medidas urgentes para prevenir la probabilidad de que se produzca un accidente, o incidentes de aviación, o que se detecten situaciones similares que puedan estar afectando a una misma compañía aérea sujeta a un programa de mantenimiento común.

6. INSTRUCCIONES DE LA UAEAC

6.1 Antes de iniciar el procesamiento de la información contenida en el informe sobre fallas, casos de mal funcionamiento y defectos, es necesario que el Inspector tenga un conocimiento sobre las políticas relativas a los criterios generales que se necesita aplicar en dicho procesamiento de los datos contenidos en ese informe.

 AERONÁUTICA CIVIL UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL	MANUAL			
	MANUAL DEL INSPECTOR DE AERONAVEGABILIDAD PARTE II – VOLUMEN II - CAPÍTULO 3 EVALUACIÓN DE INFORMES SOBRE FALLAS, CASOS DE MAL FUNCIONAMIENTO Y DEFECTOS			
Principio de procedencia: 5103-194	Clave: GIVC-1.0-05-004	Revisión: 01	Fecha: 01/11/2019	Página: 7 de 11

6.2 El inspector debe estar claro sobre qué ítems se deben reportar.

6.3 Es necesario priorizar cualquier problema que se considere crítico para un vuelo seguro.

7. ANÁLISIS DE ANTECEDENTES

Analizar tendencias y puntos comunes de fallas.

SECCIÓN 2: PROCEDIMIENTO

1. PRE-REQUISITOS Y REQUERIMIENTOS DE COORDINACIÓN

A. Prerrequisitos

- Conocimiento de los requerimientos regulatorios del RAC 145 y 43.
- Terminación exitosa del curso de adocctrinamiento para inspectores de seguridad operacional y de la aviación civil.

B. Requerimientos de coordinación: Ninguno

2. REFERENCIAS, FORMAS Y AYUDAS AL TRABAJO

A. Referencias

- MIA.
- Reglamentos Aeronáuticos de Colombia, RAC 145 y 43.

B. Formas. Lista de verificación: Ninguna

C. Ayudas al trabajo: CI-5100-082-008.

3. PROCEDIMIENTO

1. Evaluación del informe sobre fallas, casos de mal funcionamiento y defectos

1.1 Para el desarrollo de esta tarea, es necesario que el inspector revise el informe sobre fallas, casos de mal funcionamiento y defectos enviado por la OMA, asegurándose que el informe esté tan completo como sea posible. Se debe contactar con la OMA y el explotador que recibió el servicio de mantenimiento si fueran necesarias algunas aclaraciones. Cualquier documento adjunto, tal como fotos, o esquemas puede ser de utilidad. Es necesario que el inspector examine lo siguiente:

 AERONÁUTICA CIVIL UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL	MANUAL			
	MANUAL DEL INSPECTOR DE AERONAVEGABILIDAD PARTE II – VOLUMEN II - CAPÍTULO 3 EVALUACIÓN DE INFORMES SOBRE FALLAS, CASOS DE MAL FUNCIONAMIENTO Y DEFECTOS			
Principio de procedencia: 5103-194	Clave: GIVC-1.0-05-004	Revisión: 01	Fecha: 01/11/2019	Página: 8 de 11

- a) El nivel de detalle suministrado;
- b) la aplicabilidad de la acción correctiva, si es enviada;
- c) la conveniencia de la acción correctiva sugerida;
- d) los programas para el mantenimiento rutinario e inspecciones en proceso (no rutinario);
- e) los arreglos contractuales; y
- f) los programas de instrucción.

1.2 Es necesario determinar la gravedad del informe. Cuando un componente de la aeronave (motor, hélice, o dispositivos) no haya funcionado correctamente, o su falla durante la operación se comportó de manera inusual o anormal, es necesario que esta condición sea informada. Por otra parte, si un sistema, o componente/parte presenta algún defecto que perjudica su funcionamiento, o puede incluso perjudicar su funcionamiento futuro, se requiere que esta condición sea comunicada también para la adopción de medidas inmediatas. También se informará aquellas tareas de mantenimiento mal ejecutadas, que son detectadas al momento de realizar una tarea de mantenimiento a un componente, por ejemplo, si se detecta la utilización de otro material que no corresponde al manual o procedimiento aceptable por la AAC, mientras que en un primer análisis parece que esto generará numerosos reportes insignificantes, el programa de SIDS está diseñado para detectar tendencias. Cualquier reporte puede ser muy útil al momento de evaluar el diseño o la confiabilidad de mantenimiento.

1.3 Conducción de la investigación. Si la evaluación indica que una acción de seguimiento es requerida para determinar la causa de la discrepancia, el inspector evalúa las siguientes áreas como sea aplicable:

- a) La aeronave, y/o componentes de la aeronave;
- b) procedimientos de mantenimiento;
- c) registros de mantenimiento apropiados;
- d) procedimientos de instrucción y registros; y
- e) las fuentes de aprovisionamiento de partes.

1.4 Envío del informe sobre fallas, casos de mal funcionamiento y defectos. Es necesario que el inspector reporte los problemas serios de aeronavegabilidad inmediatamente al área correspondiente para un análisis detallado del problema. Si es necesario, se puede adjuntar sus recomendaciones para acciones correctivas en un informe adicional. Estos informes si afectan directamente al diseño de la aeronave se deben informar a la

 AERONÁUTICA CIVIL UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL	MANUAL			
	MANUAL DEL INSPECTOR DE AERONAVEGABILIDAD PARTE II – VOLUMEN II - CAPÍTULO 3 EVALUACIÓN DE INFORMES SOBRE FALLAS, CASOS DE MAL FUNCIONAMIENTO Y DEFECTOS			
Principio de procedencia: 5103-194	Clave: GIVC-1.0-05-004	Revisión: 01	Fecha: 01/11/2019	Página: 9 de 11

brevedad posible al Estado de matrícula, a la organización responsable del diseño de tipo o de tipo suplementario y al explotador.

1.4.1 Si los problemas de aeronavegabilidad detectados son críticos para el vuelo seguro de la aeronave, es necesario que la OMA informe inmediatamente por teléfono a la UAEAC, acompañado con un informe escrito dentro las 24 horas siguientes al evento.

1.4.2 Si se determina que el problema de aeronavegabilidad detectado no es crítico y no afecta la seguridad del vuelo, entonces se debe informar esta condición en un plazo no mayor a tres (3) días, a partir de la identificación de la condición no aeronavegables

1.4.3 Si la información disponible dentro de ese tiempo es incompleta, es necesario reportar todas las condiciones conocidas y lograr obtener la mayor cantidad de información posible al respecto. Es necesario que el informe indique si es necesario algún seguimiento.

1.5 Realización de una investigación. - Si se identifican tendencias del explotador que afectan la condición de aeronavegabilidad de la aeronave, el inspector puede determinar si el hecho requiere un cambio en las políticas y/ o procedimientos del explotador.

1.5.1 Si la investigación revela deficiencias en los procedimientos de inspección o de mantenimiento de línea del explotador o de alguna otra OMA que haya realizado algún mantenimiento anteriormente, es necesario que el inspector de la UAEAC adopte las medidas necesarias que posibiliten las acciones que garanticen cambios de estos procedimientos para impedir una reincidencia de la discrepancia.

1.5.2 Si la investigación revela una falta de instrucción y/o una inadecuada capacitación, es necesario que el inspector de la UAEAC instruya a la OMA para que evalúe adecuadamente el programa de instrucción de forma tal que se incorporen cambios en los procedimientos para corregir las áreas deficientes.

1.5.3 Si la investigación revela un defecto serio de fabricación, es necesario comunicarlo de inmediato a Estado de matrícula, a la organización responsable del diseño de tipo o de tipo suplementario y al explotador de acuerdo al procedimiento interno de la UAEAC.

2. Resultado

2.1 Terminada la evaluación, es necesario que el Inspector de Aeronavegabilidad, envíe el informe sobre fallas, casos de mal funcionamiento y defectos para su inclusión en la base de datos que tiene la UAEAC. Adicionalmente, dependiendo de la gravedad del

 AERONÁUTICA CIVIL UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL	MANUAL			
	MANUAL DEL INSPECTOR DE AERONAVEGABILIDAD PARTE II – VOLUMEN II - CAPÍTULO 3 EVALUACIÓN DE INFORMES SOBRE FALLAS, CASOS DE MAL FUNCIONAMIENTO Y DEFECTOS			
Principio de procedencia: 5103-194	Clave: GIVC-1.0-05-004	Revisión: 01	Fecha: 01/11/2019	Página: 10 de 11

informe, puede ser necesario que el inspector envíe el informe sobre fallas, casos de mal funcionamiento y defectos al coordinador del Grupo de Inspección de Aeronavegabilidad de la UAEAC, acompañado de un informe complementario que incluye las conclusiones y recomendaciones del análisis realizado. De ser necesario el informe puede ser remitido a la organización responsable del diseño de tipo y a la AAC del Estado de matrícula cuando la AAC de explotación no es la misma que la de matrícula. La conclusión de esta tarea puede conllevar a que se adopten medidas dirigidas a:

- a. El seguimiento de acciones correctivas necesarias; y
- b. la aplicación de medidas que le permita a la organización de mantenimiento desarrollar programas encaminados a incrementar el nivel de seguridad de las operaciones.

2.2 Es necesario que todos los aspectos que aparecen en el informe sobre fallas, casos de mal funcionamiento y defectos, estén debidamente respaldados con las evidencias objetivas adecuadas.

Nota. Recuerde que la labor del inspector es recolectar evidencia objetiva de cumplimiento con los requisitos RAC145.

4. VIGILANCIA A EVENTOS DE SEGURIDAD OPERACIONAL QUE CAUSAN ACCIDENTES O INCIDENTES SERIOS

De acuerdo con las políticas de la Secretaría de Seguridad Operacional y de la Aviación Civil, el Inspector deberá hacer vigilancia a los eventos de seguridad operacional que causan accidentes o incidentes serios.

La finalidad de este ejercicio es controlar la implementación de las recomendaciones emanadas del Consejo de Seguridad Aeronáutica, en cumplimiento de las directrices del Programa de Seguridad Operacional del Estado.

Para ello deberá cumplir con las siguientes instrucciones:

Todo Inspector de Aeronavegabilidad y personal que ejerce labores de inspección o vigilancia de la seguridad debe leer y conocer todos los informes de accidentes e incidentes graves que han sido fallados por el Consejo de Seguridad Aeronáutica, desde 2010 a la fecha, así como mantenerse actualizado con todos aquellos que se emanen de dicho ente a partir de la fecha.

Los informes deben ser consultados en el siguiente link:

 AERONÁUTICA CIVIL UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL	MANUAL			
	MANUAL DEL INSPECTOR DE AERONAVEGABILIDAD PARTE II – VOLUMEN II - CAPÍTULO 3 EVALUACIÓN DE INFORMES SOBRE FALLAS, CASOS DE MAL FUNCIONAMIENTO Y DEFECTOS			
Principio de procedencia: 5103-194	Clave: GIVC-1.0-05-004	Revisión: 01	Fecha: 01/11/2019	Página: 11 de 11

<http://www.aerocivil.pov.co/autoridad-de-la-aviacion-civil/investigacion-de-accidentes-e-incidentes-graves>

El propósito de la consulta es identificar si se ha dado cumplimiento a las instrucciones normativas que atañen a cada uno de los inspectores de seguridad operacional y de la aviación civil, en las Organizaciones de Mantenimiento Aprobado (OMA) a las cuales aplica cada una de las recomendaciones que hacen parte de cada informe, incluido en el plan anual de inspección, coordinado con los respectivos jefes o coordinadores de Grupo.

Nota: Para mayor información consultar el Memorando 5000.082 – 2019002953 de fecha 4 de febrero de 2019.

5. ACTIVIDADES FUTURAS

A Realizar las siguientes actividades:

- Seguimiento a que la OMA presente el PAC en los tiempos acordados;
- Aceptación del PAC;
- Seguimiento Informe de la OMA dando cierre al plan de acciones correctivas;
- Informe dando cierre al cumplimiento del plan de acciones correctivas