

PARTE II – EXPLOTADORES DE SERVICIOS AÉREOS**VOLUMEN VI – VIGILANCIA DE EXPLOTADORES EXTRANJEROS EN OPERACIONES DE TRANSPORTE AÉREO COMERCIAL****Capítulo 1 – Los principios de la vigilancia de explotadores extranjeros****Índice****Sección 1 - Generalidades**

1. Objetivo	PII-VVI-C1-01
2. Base de cumplimiento	PII-VVI-C1-01
3. Definiciones y abreviaturas	PII-VVI-C1-01

Sección 2 – Principios

1. Introducción	PII-VVI-C1-02
2. Cláusula de seguridad operacional	PII-VVI-C1-02
3. El derecho de la AAC a inspeccionar aeronaves de otros Estados	PII-VVI-C1-03
4. Aprobación de la AAC para que un EAE opere en su territorio	PII-VVI-C1-04
5. Auditorías del explotador por parte de organismos de auditoría comercial establecidos	PII-VVI-C1-05
6. Validez y renovación de las aprobaciones	PII-VVI-C1-05
7. Compartir información de seguridad operacional	PII-VVI-C1-05
8. Proceso de aprobación y vigilancia continua	PII-VVI-C1-05

Adjunto A - Cláusula modelo de la OACI sobre la seguridad operacional de la aviación

1. Objeto y ámbito de aplicación	PII-VVI-C1-07
2. Resolución del Consejo de la OACI	PII-VVI-C1-07
3. Cláusula modelo	PII-VVI-C1-07

Sección 1 - Generalidades**1. Objetivo**

El objetivo de este volumen es proveer orientación y guía a los IO sobre las responsabilidades de la AAC con respecto a las operaciones de transporte aéreo comercial por parte de explotadores aéreos extranjeros.

2. Base de cumplimiento

Este volumen se basa en el Anexo 6, Parte I, Transporte aéreo comercial internacional: Aviones y Parte III - Operaciones Internacionales: Helicópteros, Sección II, Transporte aéreo comercial internacional y en los requisitos del RAB 129 - Operaciones de explotadores extranjeros

3. Definiciones y abreviaturas

3.1 Autoridad de Aviación Civil Extranjera (AACE).- Autoridad de Aviación Civil (AAC) que representa al Estado de matrícula o al Estado del explotador aéreo extranjero.

3.2 Explotador aéreo extranjero (EAE).- Cualquier explotador que posee un certificado de explotador de servicios aéreos (AOC) expedido por la AAC de un Estado y que opera, o pretende operar, sobre el espacio aéreo de otro Estado.

3.3 Reconocimiento del certificado de explotador de servicios aéreos (AOER).- Documento expedido por la AAC a un explotador aéreo extranjero de conformidad con el RAB 129.

Sección 2 – Principios

1. Introducción

1.1 Los reglamentos y los procedimientos para la aprobación, vigilancia y resolución de problemas de seguridad operacional asociados con las operaciones de transporte aéreo comercial por parte de un explotador de otro Estado [en adelante denominado explotador aéreo extranjero (EAE)] deben ajustarse a los Anexos del Convenio sobre Aviación Civil Internacional. Resulta particularmente importante reconocer que la función primaria en la vigilancia de la seguridad operacional de cualquier explotador es la de la AAC del explotador que emitió el AOC.

1.2 La AAC asume, de acuerdo con el Artículo 12 del Convenio, la responsabilidad de garantizar que todas las aeronaves que vuelan o maniobran en su territorio cumplan con las normas y reglamentos relacionados con el vuelo y las maniobras en vigor.

1.3 El Artículo 33 del Convenio dispone que los certificados de aeronavegabilidad y de competencia y las licencias emitidas o convalidadas por el Estado en el que la aeronave se encuentra registrada, sean reconocidos por otros Estados, siempre que los requisitos en virtud de los cuales se expidieron o convalidaron dichos certificados o licencias sean equivalentes o superiores a las normas mínimas que pueden definirse ocasionalmente de acuerdo con el Convenio.

1.4 Este requisito de reconocimiento se encuentra extendido en el Anexo 6 – *Operación de aeronaves*, Parte I, *Transporte aéreo comercial internacional – Aviones*; y Parte III, *Operaciones internacionales – Helicópteros*, Sección II, de manera que las AAC reconozcan como válidos los AOC emitidos por otro Estado, siempre que los requisitos en virtud de los cuales se emitió el certificado sean al menos equivalentes a las normas especificadas en el Anexo 6, Parte I y Parte III. El documento expedido por la AAC a un explotador aéreo extranjero de conformidad con el RAB 129 se conoce como *reconocimiento del certificado de explotador de servicios aéreos (AOCR)*.

1.5 Para asistir en la aprobación y vigilancia de las actividades de los EAE, la AAC asume en virtud del Artículo 21 del Convenio la responsabilidad de brindar información acerca de la matrícula y titularidad de las aeronaves individuales. La intención es que esta información, junto con la identificación de la AAC del explotador y el explotador esté disponible en el sitio seguro de la ICAO en forma de un sistema de información de las aeronaves vinculado al registro internacional del AOC.

2. Cláusula de seguridad operacional

2.1 Los Estados suscriben acuerdos de servicios aéreos para brindar servicios a otro Estado y viceversa. Dichos acuerdos bilaterales a menudo se basan principalmente en consideraciones políticas y económicas y no siempre abordan la seguridad operacional. El 13 de junio de 2001, el Consejo de la OACI adoptó una resolución y una cláusula modelo sobre seguridad operacional de la aviación que debe incluirse en los acuerdos de servicios aéreos (ver el Adjunto A de este capítulo).

2.2 La cláusula modelo aborda los requisitos de seguridad operacional que deben mantener las partes del contrato y ayuda a garantizar que las aeronaves que se utilizan en espacios aéreos y aeropuertos en otro Estado se operen y mantengan de acuerdo con las normas de la OACI. El diálogo continuo, así como la vigilancia de las operaciones sería un requisito para mantener la validez de dicho contrato.

2.3 Esta cláusula de seguridad operacional proporciona a las AAC un proceso normalizado para abordar problemas que puedan tener en relación con la operación segura de aeronaves de los EAE. Además, al focalizar la atención en los aspectos de seguridad operacional de un acuerdo de servicio aéreo bilateral o multilateral, una cláusula de seguridad operacional enfatiza las responsabilidades de las AAC para proveer una vigilancia adecuada de la seguridad operacional de las operaciones de transporte aéreo comercial.

2.4 La cláusula modelo sobre seguridad operacional no contiene referencia alguna a las sanciones o penalidades por el incumplimiento de normas basadas en que el servicio aéreo generalmente incluye un artículo que versa sobre los problemas de incumplimiento.

3. El derecho de la AAC a inspeccionar aeronaves de otros Estados

3.1 En virtud del Artículo 16 del *Convenio sobre Aviación Civil Internacional*, la AAC tiene derecho a inspeccionar las aeronaves de otros Estados a la llegada o a la salida y de inspeccionar los certificados y otros documentos prescritos por el Convenio y sus Anexos, siempre que no haya demoras excesivas en la operación.

3.2 El Anexo 6, Parte I, 4.2.2.2; y Parte III, Sección II, 2.2.2.2, requiere que la AAC establezca un programa con procedimientos para la vigilancia de las operaciones en su territorio por parte de un EAE y para realizar las acciones adecuadas cuando sea necesario para preservar la seguridad operacional.

3.3 El Anexo 8, Parte II, 3.6, permite que la AAC evite que una aeronave extranjera que ha sufrido daños retome sus operaciones de vuelo con la condición de que informe al Estado de matrícula de inmediato. El Estado de matrícula tendrá en cuenta la aeronavegabilidad de la aeronave y prohibirá que la aeronave retome los vuelos hasta que se restaure su condición de aeronavegabilidad o permitirá que la aeronave retome los vuelos, si se la considera en buen estado de aeronavegabilidad, o permitirá que la aeronave realice una operación de transporte aéreo no comercial, bajo condiciones limitantes a un aeródromo donde se restaurará su condición de aeronavegabilidad.

3.4 El Artículo 29 del Convenio requiere que las aeronaves lleven:

- el certificado de matrícula
- el certificado de aeronavegabilidad
- las licencias apropiadas para todos los miembros de la tripulación de vuelo
- el libro de abordaje (a menudo denominado registro técnico)
- si está equipado con un aparato de radio, la licencia de la estación de radio de la aeronave.
- si transporta pasajeros, una lista de nombres y lugar de embarque y destino.
- si transporta carga, un manifiesto y declaración detallada de la carga

3.5 El Anexo 7 requiere que una aeronave lleve en un lugar destacado cerca de la entrada principal, una placa de identificación que incluya al menos su nacionalidad y marcas de matrícula.

3.6 El Anexo 6, Parte I y Parte III, Sección II, también requiere que se lleve:

- una copia auténtica certificada del AOC del explotador y una copia de las correspondientes especificaciones relativas a las operaciones para el tipo de aeronave con un contenido mínimo obligatorio que incluya la ubicación a bordo de la aeronave donde estén los detalles de contacto para encontrar a la gerencia operativa sin demoras excesivas;
- si estuviera sujeto a los requisitos del Anexo 16, Volumen I, un documento que demuestre la certificación acústica;
- el manual de vuelo de la aeronave u otro documento que contenga los datos de performance;
- el manual de operaciones del explotador o aquellas partes del mismo referidas a las operaciones de vuelo, que deben incluir el manual de operaciones de la aeronave, las listas de verificación de los procedimientos normales y de emergencia y la MEL;
- cartas actuales y adecuadas para abarcar la ruta del vuelo;
- una lista de verificación del procedimiento de registro de la aeronave; e
- información e instrucciones relacionadas con la interceptación de aeronaves

civiles.

3.7 Cuando las licencias de la tripulación de vuelo, el AOC y las correspondientes especificaciones relativas a las operaciones, el documento que demuestra la certificación acústica, el certificado de registro o el certificado de aeronavegabilidad se emiten en un idioma que no sea el inglés, el Anexo 1; Anexo 6, Parte I y Parte III, Sección II; y los Anexos 7 y 8 requieren que se incluya una traducción a dicho idioma.

3.8 El libro de a bordo puede remplazarse por una declaración general que contenga información recomendada para el libro de a bordo por el Anexo 6, Parte I, 11.4.1, y Parte III, Sección II, 9.4.1, que comúnmente se denomina informe de travesía.

3.9 Además de la documentación obligatoria, el procedimiento de documentación debe incluir otros elementos específicos para la inspección, como las listas de verificación con instrucciones de uso. Este procedimiento puede derivarse de los ejemplos de listas de verificación de la Parte IV, adjuntas. La inspección debe planificarse cuidadosamente y pueden concentrarse sólo en parte de los elementos enumerados, dependiendo del tiempo disponible y la cantidad de inspectores. Para las operaciones recurrentes por parte de un EAE, la lista total de elementos debe abarcarse periódicamente mediante una serie de inspecciones para evaluar el cumplimiento del explotador de las normas internacionales.

4. Aprobación de la AAC para que un EAE opere en su territorio

Nota.- El término "aprobación" para un explotador extranjero en este volumen no tiene el mismo significado que el proceso de certificación de un explotador nacional. En el contexto de los EAE extranjeros, el término "aprobación" puede entenderse como un proceso de validación del AOC del explotador extranjero, que lleva al reconocimiento del AOC (AOOCR) y una autorización para las operaciones del explotador extranjero. Cuando corresponda, el término "aprobación" es equivalente al término "validación", en relación a los explotadores extranjeros.

4.1 Como consecuencia de lo antedicho y a fin de ejercer su autoridad y para cumplir con las obligaciones en virtud del Convenio con respecto a la seguridad operacional de las operaciones en su territorio, una AAC debe desarrollar procedimientos para la vigilancia de la seguridad operacional de los explotadores extranjeros y para autorizar a dichos explotadores a operar dentro de su territorio de manera consistente con los requisitos reglamentarios nacionales de su Estado.

4.2 *Acuerdos bilaterales o multilaterales.-* En los casos en los que se han establecidos acuerdos bilaterales o multilaterales, deben concederse aprobaciones basadas en dichos acuerdos. Dichos acuerdos que se consideran acuerdos técnicos que pueden concluirse entre las AAC y pueden abarcar el AOOCR mutuo, deben considerar las disposiciones descritas a continuación e incluir disposiciones de seguridad operacional adecuadas.

4.3 Cuando no existan acuerdos bilaterales o multilaterales, debe llevarse a cabo como mínimo una revisión administrativa de la documentación relevante del explotador que debe complementarse con información relacionada con la seguridad operacional, si se encontrara disponible, de la OACI o de programas de seguridad operacional de los Estados (como los controles de rampa). Debe concederse una aprobación a falta de un hallazgo negativo significativo/deficiencia grave detectada.

Nota.- El Capítulo 4 de este Volumen incluye ejemplos de hallazgos significativos durante una inspección de rampa.

4.4 En caso de hallazgos negativos significativos/deficiencias graves, la revisión de documentos deberá estar seguida de conversaciones con la AAC del Estado del explotador procurando la resolución de deficiencias antes de otorgar la aprobación. Esta información puede complementarse, en parte, con consideraciones de auditorías incluyendo auditorías del explotador. La AAC puede considerar las auditorías realizadas por las AAC de otros Estados o por organizaciones de auditoría reconocidas, como en el Punto 5.

4.5 En caso de hallazgos negativos significativos/deficiencias graves, la AAC debe negar la aprobación de un explotador extranjero y debe considerar las medidas adicionales adecuadas, como las que se describen en el Capítulo 6 de este Volumen y en la cláusula modelo del Adjunto A de este Capítulo.

5. Auditorías del explotador por parte de organismos de auditoría comercial establecidos

A discreción de la AAC, un organismo de auditoría comercial establecido podrá realizar una auditoría de las normas que mantiene un EAE utilizando uno de los sistemas de evaluación reconocidos internacionalmente, que puede considerarse aceptable como información adicional. Los resultados de dicha auditoría no deben ser la única fuente de información para la determinación de la aprobación de un EAE, ya que la auditoría puede no evaluar dichas condiciones intrínsecamente relacionadas con las responsabilidades continuas de vigilancia que incluyen, sin limitaciones, la cantidad suficiente de procedimientos operativos, la aprobación de la MEL adecuada para garantizar el cumplimiento de los programas de mantenimiento de la aeronave aprobados por el Estado de matrícula.

Nota 1.- El uso de un programa de la industria no reemplaza una AAC funcional y no respalda las aprobaciones automáticas de otros Estados. Debilita el concepto de vigilancia de la seguridad operacional de los Estados contratantes de la OACI porque establece un sistema pasivo donde la vigilancia se delega a la industria.

Nota 2.- El programa IOSA es un ejemplo de un sistema de auditoría reconocido internacionalmente.

6. Validez y renovación de las aprobaciones

6.1 El AOCR normalmente debe estar sujeto a un período de tiempo limitado, teniendo en cuenta la validez del AOC del EAE y deben renovarse de acuerdo con los procedimientos establecidos por la AAC de cada Estado. El período limitado de un AOCR puede prolongarse más allá de la validez del AOC del explotador, por ejemplo, si la AACE emite sólo AOC con períodos de validez cortos (por ej. un año) o si el AOC vence poco después de la aprobación inicial, siempre que la AAC reciba en tiempo y forma confirmación documentada de que el AOC del EAE se ha renovado y tiene validez.

6.2 A fin de mantener una aprobación, los EAE deben estar sujetos a la vigilancia adecuada por parte de las AACE. El procedimiento debe incluir controles regulares de rampa y revisiones de la documentación. En caso de que se detecten hallazgos negativos significativos/deficiencias graves durante el proceso, las AACE deben tomar las medidas adecuadas, incluyendo consultas con la AAC del explotador y si fuera aceptable para dicha AAC, una auditoría del EAE. Si los hallazgos negativos significativos/deficiencias graves continúan, la AACE debe retirar el AOCR de los EAE y debe considerar tomar medidas adicionales apropiadas como las que se describen en la cláusula modelo del Adjunto A de este volumen.

6.3 Un EAE puede solicitar nuevamente la aprobación después de un retiro de aprobación.

7. Compartir información de seguridad operacional

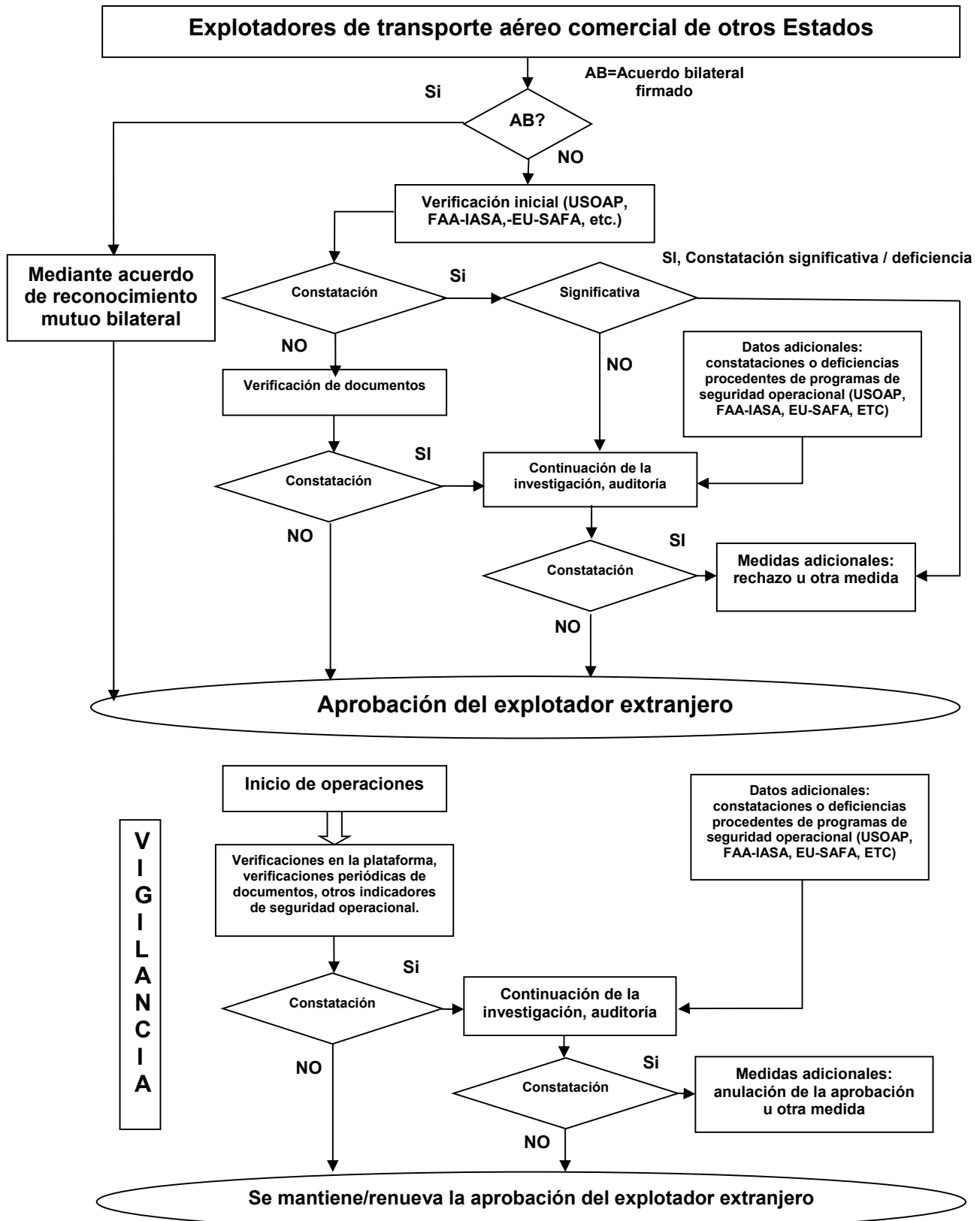
Las AACE deben compartir las constataciones relacionadas con la seguridad operacional sobre los EAE.

8. Proceso de aprobación y vigilancia continua

En la Figura 1-1 - *Diagrama del proceso de aprobación y vigilancia continua*, se aprecia la secuencia del proceso de aprobación y vigilancia continua en detalle.

Nota.- Los sistemas de evaluación/auditoría reconocidos internacionalmente pueden complementar este proceso.

Figura 1-1 Diagrama del proceso de aprobación y vigilancia continua



Adjunto A - Cláusula modelo de la OACI sobre la seguridad operacional de la aviación

1. Objeto y ámbito de aplicación

1.1 Una cláusula modelo consiste en un artículo que aborda específicamente la seguridad operacional que los Estados pueden incorporar en acuerdos bilaterales o multilaterales de servicio aéreo. Dicha cláusula de seguridad operacional ayuda a los Estados a garantizar que las aeronaves extranjeras que operan en su espacio aéreo estén de acuerdo con las normas de la OACI.

1.2 La cláusula de seguridad operacional proporciona a los Estados un proceso normalizado para abordar los problemas de seguridad operacional que puedan tener en relación con la operación segura de aeronaves extranjeras y enfatiza las responsabilidades de los Estados para proveer una vigilancia de la seguridad operacional adecuada de las operaciones de transporte aéreo comercial.

1.3 La cláusula modelo sobre seguridad operacional no contiene referencia alguna a las sanciones o penalidades por el incumplimiento de requisitos basados en que el servicio aéreo generalmente incluye un artículo que versa sobre los problemas de incumplimiento.

1.4 El Consejo de la OACI adoptó la siguiente Resolución y cláusula modelo el 13 de junio de 2001.

2. Resolución del Consejo de la OACI

(Extracto de C-DEC 163/08)

Considerando que el objetivo principal de la Organización sigue siendo velar por la seguridad operacional de la aviación civil internacional en todo el mundo;

Considerando que el Artículo 37 del Convenio exige que cada Estado contratante colabore a fin de lograr el más alto grado de uniformidad posible en las reglamentaciones y prácticas en todas las cuestiones en que tal uniformidad facilite y mejore la navegación aérea;

Considerando que los derechos y obligaciones contraídos por los Estados en virtud del Convenio de Chicago y de las normas y métodos recomendados adoptados por el Consejo de la OACI sobre seguridad operacional podrían complementarse y reforzarse mediante la cooperación entre los Estados;

Considerando que los acuerdos relativos a servicios de transporte aéreo representan la principal base jurídica para el transporte internacional de pasajeros, equipaje, carga y correo;

Considerando que las disposiciones sobre seguridad operacional de la aviación deberían ser parte integrante de los acuerdos relativos a los servicios de transporte aéreo;

Tomando nota de que nada impide que los Estados que incorporen la cláusula modelo de la OACI sobre seguridad operacional de la aviación en sus acuerdos aeronáuticos incluyan otros criterios más restringidos que, en opinión de las partes, sean necesarios para evaluar la seguridad operacional de una operación de aeronave;

El Consejo:

Insta a todos los Estados contratantes a que inserten en sus acuerdos relativos a servicios de transporte aéreo una cláusula sobre seguridad operacional de la aviación; y

Recomienda que los Estados contratantes tengan en cuenta la cláusula modelo sobre seguridad operacional de la aviación que se adjunta a la presente resolución.

3. Cláusula modelo

(Extracto de C-DEC 163/08)

1. Cada Parte podrá solicitar en todo momento la realización de consultas sobre las normas de seguridad operacional aplicadas por la otra Parte en aspectos relacionados con las instalaciones y servicios aeronáuticos, tripulaciones de vuelo, aeronaves y operaciones de aeronaves. Dichas

consultas se realizarán dentro de los treinta días de presentada dicha solicitud.

2. Si después de realizadas tales consultas una Parte llega a la conclusión de que la otra Parte no mantiene o administra de manera efectiva en los aspectos mencionados en el Párrafo 1 normas de seguridad operacional que satisfagan las normas en vigor conforme al Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Doc. 7300), se informará a la otra Parte de tales conclusiones y de las medidas que se consideran necesarias para conformarse a las normas de la OACI. La otra Parte deberá entonces tomar las medidas correctivas del caso dentro de un plazo convenido.

3. De conformidad con el Artículo 16 del Convenio, queda convenido además que toda aeronave explotada por o en nombre de la línea aérea de una Parte, que preste servicios hacia o desde el territorio de otra Parte, podrá, cuando se encuentre en el territorio de la otra Parte, ser objeto de una inspección por los representantes autorizados de la otra Parte, siempre que ello no cause demoras innecesarias a la operación de la aeronave. No obstante las obligaciones mencionadas en el Artículo 33 del Convenio de Chicago, el propósito de esta inspección es verificar la validez de la documentación pertinente de la aeronave, las licencias de su tripulación y que el equipo de la aeronave y la condición de la misma son conformes a las normas en vigor establecidas en virtud del Convenio.

4. Cuando sea esencial adoptar medidas urgentes para garantizar la seguridad operacional de las operaciones de una línea aérea, cada Parte se reserva el derecho de suspender o modificar inmediatamente la autorización de explotación de una línea aérea o líneas aéreas de la otra Parte.

5. Toda medida tomada por una Parte de conformidad con el Párrafo 4 que precede se suspenderá una vez que dejen de existir los motivos que dieron lugar a la adopción de tal medida.

6. En lo que atañe al Párrafo 2 que precede, si se determina que una parte sigue sin cumplir las normas de la OACI una vez transcurrido el plazo convenido, este hecho debería notificarse al Secretario General de la OACI. También debería notificarse a este último la solución satisfactoria de dicha situación.

PARTE II – EXPLOTADORES DE SERVICIOS AÉREOS**VOLUMEN VI – VIGILANCIA DE EXPLOTADORES EXTRANJEROS EN OPERACIONES DE TRANSPORTE AÉREO COMERCIAL****Capítulo 2 – Solicitud, evaluación y aprobación de un explotador extranjero****Índice****Sección 1 - Solicitud de un explotador extranjero**

1. Acción por parte de la AAC	PII-VVI-C2-01
2. Acción por parte del explotador	PII-VVI-C2-01

Sección 2 – Evaluación de una solicitud de un explotador extranjero	PII-VVI-C2-03
--	----------------------

Sección 3. - Aprobación de una solicitud	PII-VVI-C2-03
---	----------------------

Sección 1 - Solicitud de un explotador extranjero**1. Acción por parte de la AAC**

1.1 La AAC establecerá procedimientos para facilitar el proceso de solicitud por parte de un explotador aéreo extranjero (EAE) de la autorización para operar dentro de su territorio. En el Apéndice 1 del RAB 129 se ha desarrollado el formulario de solicitud de reconocimiento del certificado de explotador de servicios aéreo extranjero (AOCR).

1.2 En la Figura 2-1 de este capítulo se presenta el formulario referido.

1.3 La AAC debe reducir la cantidad de datos requeridos mediante la utilización de información disponible de una fuente oficial, como el registro internacional del AOC que establecerá la OACI.

1.4 Los formularios e instrucciones para las operaciones que implican sólo el sobrevuelo del territorio de un Estado pueden diferir de las operaciones dentro del Estado.

1.5 El Párrafo (b) de la Sección 129.010 establece el reconocimiento del AOC expedido por la AAC de otro Estado como válido, siempre que los requisitos de acuerdo con los cuales se haya concedido el certificado original, sean por lo menos iguales a las normas aplicables especificadas en el Anexo 6 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional.

2. Acción por parte del explotador

2.1 El explotador deberá presentar la solicitud a todos los Estados en los que tiene intenciones de operar. El explotador también deberá mantener informada a su AAC de todas las solicitudes para operar en otros Estados.

2.2 Las solicitudes deben hacerse directamente a la AAC de los Estados donde se tiene intenciones de operar. En algunos casos, es posible descargar las instrucciones y formularios para presentar la solicitud desde la página web de la AAC en cuestión.

2.3 El Párrafo (a) de la Sección 129.010 del RAB 129 exige la presentación de una solicitud de reconocimiento en la forma y manera que prescriba la AAC adjuntando el formulario del Apéndice 1 de dicho RAB.

2.4 Según el Párrafo (a) de la Sección 129.100, previo al inicio de las operaciones aéreas comerciales hacia, dentro o fuera del territorio de un Estado, el EAE solicitará una autorización y de cumplir con los requisitos, podrá obtener un reconocimiento de su AOC (AOCR) expedido por la AAC de ese Estado.

2.5 Los solicitantes de un AOCR deberán proporcionar la siguiente información de

conformidad con el Párrafo (b) de la Sección 129.100 referida:

- (a) el nombre oficial y el nombre comercial, si es diferente, la dirección y el correo electrónico;
- (b) una copia de su AOC válido y de las especificaciones relativas a las operaciones relacionadas o un documento equivalente expedido por su AAC, que autoriza a su titular a realizar las operaciones previstas;
- (c) una copia del manual de operaciones que indique las partes de ese manual que han sido aprobadas por su AAC y la página de aprobación de la lista de equipo mínimo (MEL) si se publican por separado;
- (d) una copia del documento que autoriza los derechos de tráfico específicos, expedidos por la autoridad del Estado al que se le solicita el AOCCR;
- (e) descripción de la operación propuesta, incluyendo el tipo y la matrícula de las aeronaves a ser operadas;
- (f) descripción del plan de seguridad del explotador;
- (g) las áreas de operación, el tipo de servicios y la base de operaciones;
- (h) una copia del certificado de ruido para cada avión destinado a ser operado en el espacio aéreo sobre el territorio del Estado al que se le solicita el AOCCR; y
- (i) cualquier otro documento que el Estado al que se le solicita el AOCCR considere necesario a fin de que la operación prevista se realice de forma segura en pleno cumplimiento de las normas y métodos recomendados en los Anexos pertinentes del Convenio.

2.6 Cuando el EAE tiene la intención de realizar operaciones para las que se requiere una aprobación específica, tales como RVSM, PBN, MNPS, CAT II, CAT III, EDTO, etc., la solicitud deberá incluir copia de las especificaciones relativas a las operaciones pertinentes, expedidas por su AAC.

2.7 Finalmente el o los solicitantes deberán demostrar a la AAC del Estado al que se le solicita el AOCCR, que:

- (a) las tripulaciones de vuelo cumplen con los requisitos aplicables del Anexo 1 al Convenio, cuando menos; y
- (b) todas las aeronaves destinadas a las operaciones tengan un certificado válido de aeronavegabilidad de acuerdo con el Anexo 8, cuando menos.

Figura 2-1 - Formulario de solicitud para explotadores extranjeros

- a) Un reconocimiento del AOC deberá contener:
 - 1) el nombre completo del EAE;
 - 2) la fecha de expedición y el plazo de duración del AOC;
 - 3) la dirección del EAE y datos de contacto de la gerencia de operaciones en el Estado del explotador;
 - 4) la dirección del EAE en el Estado que emite el reconocimiento y los detalles de contacto;
 - 5) limitaciones a las operaciones por la AAC;
 - 6) una declaración de que el reconocimiento es expedido sobre la base de un AOC que está en vigor y que cualquier cambio en el AOC original o las condiciones o limitaciones que afectan a las operaciones del explotador en su Estado, deberá notificarse por escrito a la AAC, dentro de 30 días de dicho cambio; y
 - 7) una declaración de que el reconocimiento deja de tener efecto inmediatamente después de la expiración, suspensión, revocación, cancelación o cualquier acción similar sobre el

AOC.

- b) Las condiciones impuestas a un EAE en las especificaciones relativas a las operaciones por su AAC, son también las condiciones del reconocimiento del AOC expedido por la AACE.

Sección 2 – Evaluación de una solicitud de un explotador extranjero

2.1 Al evaluar una solicitud de un explotador de otro Estado para operar dentro de su territorio, la AAC examinará las capacidades y los registros de vigilancia de la seguridad operacional del Estado del explotador y, si fuera diferente, del Estado de matrícula, así como también los procedimientos y prácticas operativas del explotador. Esto es necesario para que la AAC, en virtud de los términos del Artículo 33 del Convenio, tenga confianza en la validez de los certificados y licencias asociadas con el explotador, su personal y aeronaves, en las capacidades operativas del explotador y en el nivel de certificación y vigilancia aplicado a las actividades del explotador por parte de su AAC.

2.2 Una AAC puede obtener información sobre las capacidades de vigilancia de la seguridad operacional y el nivel de cumplimiento de las normas de la OACI de otra AAC evaluando la información del Programa universal de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional (USOAP) de la OACI. Esta información se encuentra disponible en el sitio web de la OACI www.icao.int y al que puede accederse a través del FSIX — Información sobre vigilancia de la seguridad operacional — Resultados de la auditoría (1999–2004) o Resultados de la auditoría (CSA). Hay más información disponible al acceder a los resúmenes de los informes de auditoría disponible para los Estados en ICAO-NET en www.icao.int/icaonet/.

2.3 El sitio seguro SOA de la OACI contiene información completa sobre los resultados de auditoría del USOAP al que puede accederse sujeto a la contraseña adecuada a través de la página inicial de FSIX. El sitio seguro SOA fue desarrollado para brindar a todas las AAC de los Estados contratantes la capacidad de acceder a información crítica recopilada de los Estados contratantes que completaron el SAAQ y las listas de verificación de cumplimiento al prepararse para la auditoría del USOAP y de las auditorías de vigilancia de la seguridad operacional del USOAP realizadas en virtud del CSA a la fecha. El sitio seguro contiene los informes SOA finales incluyendo las conclusiones de auditoría, recomendaciones, plan de medidas correctivas (CAP) del Estado y comentarios, así como también los comentarios de la sección SOA sobre el CAP del Estado y la información relevante derivada de la base de datos de las constataciones y diferencias emanadas de las auditorías (AFDD).

2.4 Las AAC pueden obtener información acerca de un explotador de otro Estado solicitando al Estado del explotador los informes sobre las inspecciones que pueden haber llevado a cabo y del registro internacional de AOC que establecerá la OACI.

2.5 Una AAC también puede solicitar el acceso a los informes de auditoría del explotador en cuestión, llevada a cabo por organismos de auditoría de aviación independientes y/u otros explotadores de servicios aéreos, como los socios que comparten el código. Dichas auditorías no reglamentarias deben utilizarse junto con otra información como el informe del Programa universal de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional de la OACI u otros resultados de inspecciones para evaluar la solicitud.

Sección 3. - Aprobación de una solicitud

3.1 Después de la recepción de una solicitud de un explotador de transporte aéreo de otro Estado para proveer un servicio aéreo sobre o en su territorio, la AAC revisará la solicitud de acuerdo con el Párrafo 4 de la Sección 2 del Capítulo I de este volumen, a la luz de sus reglamentos. Si la AAC decide aprobar el servicio, ésta emitirá el AOCCR al EAE.

3.2 Según el Párrafo (a) de la Sección 129.105 del RAB 129, los privilegios que el EAE está autorizado a conducir se encuentran establecidos en las especificaciones relativas a las operaciones expedidas por su AAC y reconocidas por la AAC que emite el AOCCR.

3.3 Asimismo, en el Párrafo (b) de la Sección 129.105 referida, se establece que los privilegios del titular de un AOCC pueden incluir limitaciones a cualquiera de las operaciones que requieren aprobaciones específicas contempladas en 129.100(c) a llevarse a cabo de conformidad con el manual de operaciones. Entre las operaciones que requieren aprobaciones específicas según el Párrafo (c) de la Sección 129.100, se mencionan a las operaciones RVSM, PBN, MNPS, CAT II, CAT III, EDTO, etc.

3.4 La AAC emitirá el reconocimiento de un AOC extranjero, incluyendo el reconocimiento de las especificaciones relativas a las operaciones asociadas al mismo de conformidad con la Sección 129.115.

3.5 El proceso de aprobación se ilustra en la Figura 1 - 1 del Capítulo 1 de este volumen.

PARTE II – EXPLOTADORES DE SERVICIOS AÉREOS**VOLUMEN VI – VIGILANCIA DE EXPLOTADORES EXTRANJEROS EN OPERACIONES DE TRANSPORTE AÉREO COMERCIAL****Capítulo 3 – Vigilancia continua de los explotadores de otros Estados****Índice**

1. Generalidades	PII-VVI-C3-01
2. Inspectores	PII-VVI-C3-01
3. Planificación previa a la inspección	PII-VVI-C3-02
4. Inspecciones	PII-VVI-C3-03

1. Generalidades

1.1 La vigilancia continua de la seguridad operacional por parte de la AAC de las operaciones de explotadores extranjeros dentro de su territorio es una parte esencial de la responsabilidad del Estado de garantizar que los requisitos de seguridad operacional requeridos se cumplan dentro de su territorio.

1.2 Por lo tanto, el inspector de la AAC^I debe planificar inspecciones de seguridad operacional necesarias que deben realizarse cuando aeronaves de otros Estados se encuentren dentro del territorio del Estado. Estas inspecciones deben planificarse de manera que no provoquen demoras excesivas en la operación de la aeronave.

1.3 En la Sección 129.015 del RAB129 se reglamenta el cumplimiento de leyes, reglamentos y procedimientos por parte de un explotador aéreo extranjero y en la Sección 129.020 se establece la autoridad para realizar inspecciones de rampa. Los requisitos de ambas secciones proveen el marco legal para llevar a cabo la vigilancia continua de los explotadores de otros Estados.

1.4 El proceso se ilustra en la Figura 1-1 - *Diagrama del proceso de aprobación y vigilancia continua* - del Capítulo 1 de este volumen.

2. Inspectores

2.1 Todos los inspectores que realicen inspecciones de aeronaves extranjeras deben ser inspectores experimentados que comprendan las diferencias entre las inspecciones de rampa de sus propios explotadores como parte de sus responsabilidades administrativas en virtud del AOC y las inspecciones de vigilancia que se realizan en las aeronaves de los explotadores extranjeros. Estos inspectores deben contar con capacitación especial y estar autorizados para llevar a cabo dichas inspecciones y deben poseer las credenciales adecuadas que los identifiquen como inspectores empleados por la AAC.

2.2 Los registros o inspecciones de una aeronave deben estar a cargo del personal de inspección experimentado en la inspección de sus explotadores nacionales. Las inspecciones de rampa del explotador extranjero deben llevarse a cabo de manera similar a las inspecciones de rampa de los explotadores nacionales con algunas diferencias importantes, dado que las normas aplicadas se basarán principalmente en normas internacionales y no en reglamentos nacionales. Los inspectores de operaciones de vuelo deben tener una competencia en el dominio del idioma inglés de al menos el nivel operativo de la OACI (Nivel 4) y un nivel de fluidez suficiente para otro personal de inspección para garantizar comunicaciones adecuadas con el personal del explotador extranjero durante la realización de la inspección y las acciones de seguimiento resultantes. Los inspectores deben estar capacitados y tener conocimiento de los siguientes temas:

- el Convenio sobre Aviación Civil Internacional y los Anexos 1, 6, 7 y 8 ha dicho Convenio.

- b) las diferencias entre las normas de la OACI y los reglamentos nacionales, que pueden ser más detallados o restrictivos
- c) diplomacia, incluyendo resolver las posibles dificultades idiomáticas y diferencias culturales
- d) soberanía de la aeronave extranjera, lo que implica que la autoridad del inspector está limitada a documentar, comunicar e informar los hallazgos salvo como se establece en el Anexo 8, Parte II, 3.6
- e) observar, registrar e informar procedimientos durante las inspecciones de explotadores extranjeros
- f) actividades de vigilancia que no están relacionadas al proceso de certificación del explotador

3. Planificación previa a la inspección

3.1 Los inspectores deben prepararse para una inspección manteniéndose al tanto de los cambios recientes en los reglamentos nacionales con respecto a las operaciones de explotadores de otros Estados.

3.2 Debe verificarse la autoridad del explotador para operar y para operar la aeronave en cuestión, teniendo en cuenta su nacionalidad y marcas de matrícula. En el futuro, es posible que haya datos disponibles del registro internacional de AOC que establecerá la OACI.

3.3 Debe llevarse a cabo un examen del registro del historial del explotador en el Estado, incluyendo registros de inspecciones de aeronaves pasadas y, en particular, las de la aeronave específica involucrada en la inspección que se llevará a cabo para verificar si hay acciones pendientes o tendencias recurrentes que requieran especial atención.

3.4 Las inspecciones involucran a la aeronave y su tripulación, las operaciones de estaciones de línea, servicio y mantenimiento y el estado y la actividad de la rampa y el área de la puerta de embarque. Puede haber limitaciones de tiempo para las inspecciones de la aeronave y la tripulación. Debe tomarse una determinación acerca de la cantidad de inspectores y las especializaciones que se involucrarán, la distribución de tareas y el tiempo que se asignará a cada tarea.

3.5 A pesar de que el plan incluirá inspecciones integrales, no será posible abarcar todos los elementos deseados en el tiempo disponible para una inspección particular sin provocar demoras excesivas para las operaciones. Aunque las inspecciones de las aeronaves de cualquier explotador pueden llevarse a cabo en diferentes aeropuertos por diferentes inspectores, el plan general de inspección deberá tenerlo en cuenta. Algunos elementos deberán abarcarse en todas las inspecciones, otros en una serie de inspecciones. Por lo tanto, deben llevarse registros integrales de todas las inspecciones de aeronaves de un explotador en particular en una base de datos central a la que los inspectores puedan acceder y actualizar. A partir de estos registros será necesario planificar el contenido de las inspecciones de manera que la inspección completa de la aeronave de cualquier explotador pueda realizarse en un período determinado.

3.6 La selección de una aeronave en particular para inspeccionar debe hacerse en forma aleatoria y no discriminadora. Sin embargo, la AAC debe aplicar los principios de gestión de riesgos para identificar las operaciones percibidas como las que pueden presentar un mayor riesgo para la seguridad operacional y, en consecuencia, realizar inspecciones adicionales enfocadas en las operaciones que pueden relacionarse con un/a:

- a) AAC del explotador o Estado de matrícula;
- b) tipo de aeronave;
- c) índole de las operaciones (programadas, no programadas, carga, taxi aéreo, etc.);
- d) explotador extranjero; o
- e) aeronave individual.

3.7 Según la Sección 129.020, las inspecciones de las aeronaves se llevarán a cabo según el programa de intercambio de datos de inspecciones de seguridad en rampa (IDISR) del Sistema Regional de Cooperación para la Vigilancia de la Seguridad Operacional (SRVSOP) de Latinoamérica.

4. Inspecciones

4.1 Los documentos que deben abarcarse en las inspecciones de un explotador extranjero son los siguientes:

- certificado de matrícula
- certificado de aeronavegabilidad
- certificados de competencia, licencias y evaluación médica de la tripulación de vuelo
- AOC y las especificaciones relativas a las operaciones correspondientes al tipo de aeronave, que es la información obligatoria que debe llevarse a bordo hasta que un registro internacional de AOC pueda proporcionar una manera alternativa de acceder a esta información.
- manual de vuelo de la aeronave u otro documento que contenga los datos de performance
- licencia de la estación de radio
- libro de a bordo o registro técnico o declaración general
- conformidad de mantenimiento
- registro de combustible y lubricante
- documento que demuestre la certificación acústica

4.2 El estado general de la aeronave debe abordarse en todas las inspecciones:

- pérdidas de combustible, aceite del motor o líquido hidráulico fuera del límite de tolerancia
- tren de aterrizaje y áreas del compartimiento de la rueda
- fuselaje y soportes, según corresponda
- alas y soportes, según corresponda
- motores, sus tomas, tubos de escape y sistemas de inversores
- hélices, según corresponda
- empenaje y conjunto de cola

4.3 Los documentos que deben abarcarse en una serie de inspecciones incluyen:

- MEL
- manual de operación de la aeronave
- datos de performance del aeropuerto
- listas de verificación para procedimientos normales, anormales y de emergencia
- cartas aeronáuticos (guías de ruta)
- lista de verificación de procedimientos de registro de aeronaves
- señales visuales para uso de aeronaves interceptoras o interceptadas
- formularios de masa y centraje cómo se han completado

- informes y pronósticos meteorológicos
- plan operacional de los vuelos
- NOTAM

4.4 Los equipos de la aeronave que deben abarcarse en una cantidad definida de inspecciones incluyen:

- aprovisionamiento de oxígeno suficiente para la tripulación y los pasajeros
- tarjetas de información a los pasajeros y contenido
- extintores portátiles - compartimiento de la tripulación de vuelo y cabina
- chalecos y balsas salvavidas o dispositivos individuales de flotación, según corresponda
- dispositivos pirotécnicos de señalización en caso de emergencia, según corresponda
- botiquines médicos y botiquines de primeros auxilios, según corresponda
- puerta del puesto de pilotaje resistente, según corresponda
- iluminación y señalización de las salidas de emergencia

4.5 También debe abarcarse el siguiente equipo adicional en una cantidad definida de inspecciones de la aeronave y las operaciones, según corresponda:

- ACAS
- ELT
- FDR y CVR
- GPWS con función frontal de evitación del impacto contra el terreno

4.6 El manual de procedimientos y utilización de la aplicación del programa de intercambio de datos de inspecciones de seguridad en rampa (IDISR) del Sistema Regional de Cooperación para la Vigilancia de la Seguridad Operacional (SRVSOP) contiene material de orientación más detallado sobre cómo llevar a cabo las inspecciones de aeronaves extranjeras. Los Estados pueden acceder a este manual en el sitio <http://www.lima.icao.int/> en el enlace SRVSOP/ Manuales y Documentos.

PARTE II – EXPLOTADORES DE SERVICIOS AÉREOS

VOLUMEN VI – VIGILANCIA DE EXPLOTADORES EXTRANJEROS EN OPERACIONES DE TRANSPORTE AÉREO COMERCIAL

Capítulo 4 – Acciones con respecto a los hallazgos – Resolución de problemas de seguridad

1.1 Después de una inspección de rampa de un explotador extranjero, las acciones del inspector que resulten de los hallazgos dependerán de la gravedad de los hallazgos de seguridad operacional. Las acciones también pueden implicar al Estado de matrícula de la aeronave, si fuera diferente del Estado del explotador.

1.2 En general, la AAC del Estado en cuyo territorio se realiza la inspección debe contar con procedimientos detallados para guiar al inspector a decidir una acción. Los reglamentos de la AAC deben definir el alcance de las acciones de aplicación que afectan a los explotadores extranjeros. Hay una clara diferencia en las acciones que derivan de un hallazgo en una aeronave de un explotador extranjero, para las que la seguridad operacional es la única base para la acción y de un hallazgo en una aeronave de un explotador nacional, para las que deben considerarse la seguridad operacional así como también el cumplimiento con los requisitos de certificación y reglamentos nacionales aplicables.

1.3 En los procesos de inspección deben detallarse varios niveles de gravedad de los hallazgos, con una descripción de los tipos de acción relacionados. Las acciones que deben llevarse a cabo durante una inspección de rampa de un explotador extranjero se describen en la Figura 4-1 - *Ejemplos de niveles de gravedad de hallazgos y acciones relacionadas*. Por su parte la Figura 4-2 - *Ejemplo de hallazgos y niveles de gravedad*, describe los diversos hallazgos y proporciona ejemplos de los niveles de gravedad.

1.4 El manual de procedimientos y utilización de la aplicación del programa de intercambio de datos de inspecciones de seguridad en rampa (IDISR) del Sistema Regional de Cooperación para la Vigilancia de la Seguridad Operacional (SRVSOP) contiene material de orientación más detallado sobre la vigilancia de explotadores extranjeros.

Figura 4-1 - Ejemplos de niveles de gravedad de hallazgos y acciones relacionadas

Gravedad de los hallazgos	ACCIONES		
	Información al piloto al mando	Información a la CAA responsable (Estado del explotador y/o Estado de matrícula) y gestión operativa del explotador	Acciones correctivas necesarias
Leve	Sí	No	No
Significativo	Sí	Sí Carta a la CAA y copia a la gerencia del explotador.	No
Grave	Sí	Sí Carta a la CAA y copia a la gerencia del explotador. En caso de daños a la aeronave que afecten la aeronavegabilidad, debe establecerse una comunicación directa con la CAA del Estado de matrícula. En virtud de las disposiciones del Anexo 8, la CAA decide las condiciones relacionadas con el retorno al estado de vuelo. Confirmación posterior con una carta a la CAA y copia a la gerencia del explotador.	Sí Las acciones que consisten en restricciones operativas, acciones correctivas antes del vuelo o en la base de mantenimiento, el retiro de funciones de vuelo y/o retiro de la aprobación para operar en el territorio del Estado dependerán de los reglamentos nacionales.

Figura 4-2 - Ejemplos de hallazgos y niveles de gravedad

Número de elemento	Descripción del elemento	GRAVEDAD		
		Leve	Significativo	Grave
A. Puesto de pilotaje — general				
1	Estado general	Sucio y desordenado.		Objetos de gran tamaño sueltos (por ej, carga o equipaje) Asientos para la tripulación de vuelo fuera de servicio.
2	Salidas de emergencia	No todas las salidas están en condiciones de servicio, pero están diferidas adecuadamente según las disposiciones de la MEL.	No todas las salidas están en condiciones de servicio y no se aplican las disposiciones de la MEL.	No todas las salidas de emergencia están en condiciones de servicio/ no hay disposiciones en la MEL para la operación continua.
3	Equipos: • GPWS • FMC • ACAS/CVR/FDR/ELT	Inoperativo y de acuerdo con las disposiciones de la MEL. Inoperativo y de acuerdo con las disposiciones de la MEL.	Inoperativo y las disposiciones de la MEL no se han aplicado. Base de vuelo del sistema de gestión de vuelo (FMS) recientemente desactualizada (menos de 28 días). Inoperativo y las disposiciones de la MEL no se han aplicado.	No instalado. GPWS con función frontal. Requerido y no instalado. Base de dato del FMS desactualizada hace más de 28 días. Requerido y no instalado.
A. Puesto de pilotaje — documentación				
4	Manuales: Manual de vuelo de la aeronave Manual de operaciones		No hay evidencia de la aprobación del Estado de matrícula. Incompleto, pero es posible hacer cálculos de performance. Incompleto (ver Anexo 6, Apéndice 2) o no está aprobado por el Estado del explotador o no es una versión actual.	No está a bordo y no es posible hacer cálculos de performance. No está a bordo.
5	Listas de verificación	No está a mano.	No está disponible ni se usa o no es la versión actual.	No está a bordo.
6	Guía de ruta (cartas de navegación)	No está a mano.	Desactualizado recientemente. (28 días o menos). Fotocopias de las cartas actuales.	Significativamente desactualizadas (más de 28 días). No está a bordo.

Número de elemento	Descripción del elemento	GRAVEDAD		
		Leve	Significativo	Grave
7	MEL		No está a bordo o se utiliza la MMEL, pero sin defectos diferidos. El contenido de la MEL no refleja los equipos de la aeronave instalados. MEL no aprobada.	No está a bordo o se utiliza la MMEL, con defectos diferidos.
8 a)	Certificado de matrícula	Copia no certificada.	No está a bordo. No hay traducción al inglés.	
8 c)	Certificado de aeronavegabilidad		No es original ni copia fiel certificada. No hay traducción al inglés.	No está a bordo. Desactualizado.
8 d)	Licencias de los miembros de la tripulación (ver también E — General, 3, Idioma de comunicación, en esta tabla)	Formulario o contenido no cumple con las normas de la OACI.	No hay traducción al inglés.	No es válido para este tipo de aeronave. No está a bordo o no hay una convalidación adecuada del Estado de matrícula. Vencido o no hay una evaluación médica Clase 1.
8 e)	Libro de a bordo o registro técnico equivalente	Defectos leves no documentados.	A bordo pero no se han completado adecuadamente.	No está a bordo o no hay un documento equivalente. Conformidad de mantenimiento vencida o no válida. Fecha límite del intervalo de rectificación de la MEL vencida para los defectos diferidos.
8 f)	Licencia de la estación de radio	Copia no certificada.	No está a bordo.	
8 g)	Certificado acústico (según corresponda)	No está a bordo. No hay traducción al inglés.		
8 h)	Certificado de explotador de servicios aéreos (AOC) (copia fiel certificada) Especificaciones para las operaciones (copia)		No hay una copia fiel certificada del AOC. No es preciso (desactualizado, tipo de operación/ruta incorrecta, aeronave o explotador incorrecto, etc.) o no hay una traducción al inglés.	No está a bordo.

Número de elemento	Descripción del elemento	GRAVEDAD		
		Leve	Significativo	Grave
9	Plan operacional de los vuelos	No hay una copia en tierra.	Cálculos de vuelo reales, pero no hay documentos. Falta de datos de supervisión del combustible (vuelo de arribo). Cálculo de combustible no satisfactorio. (vuelo de partida).	No hay preparación para el vuelo o está incompleta. El cálculo del combustible necesario no está disponible o no se ha actualizado para reflejar las condiciones reales.
10	Hoja y datos de masa y centraje		Incorrecto pero dentro de los límites de la aeronave.	Incorrecto y fuera de los límites operativos o falta. Los datos de masa y centraje no están disponibles.
11	Limitaciones de performance de la aeronave utilizando datos actuales de rutas, obstáculos en aeropuerto y análisis de plataforma	Incompleto, pero no afecta las operaciones en dicha fecha (por ej. no hay datos sobre la plataforma contaminada o mojada, pero dichas condiciones no existen).	No hay datos actuales o fecha de validez de los datos disponibles.	No disponible.
12	Manifiesto de carga y, si corresponde, manifiesto de pasajeros		Alguna inexactitud o datos faltantes que no afectan la seguridad.	No está disponible o es severamente inexacto/ incompleto.
13	Verificación de la aeronave previa al vuelo	Formularia a bordo, pero incompleto.	No se realizó para un vuelo entrante.	No se realizó para un vuelo saliente.
14	Informes y pronósticos meteorológicos	No están disponibles los más actuales, pero los datos son válidos.	No impresos, sino escritos a mano.	No válidos o no disponibles.
15	NOTAM		Faltan algunos datos importantes de la ruta.	No disponible.
A — Puesto de pilotaje: equipo de seguridad				
16	Extintores portátiles	De acceso dificultoso.	Vencido No está sujetado de manera segura.	Vacío, cantidad insuficiente o falta. Presión significativamente baja No está accesible.
17	Chalecos salvavidas/dispositivos de flotación, (si corresponde)	No se puede acceder directamente.	Vencido, según corresponda.	No está disponible para todos los miembros de la tripulación de cabina a bordo.
18	Arnés		Cinturón de seguridad en lugar de arnés.	No disponible o no están en condiciones de servicio para todos los miembros de la tripulación de vuelo.

Número de elemento	Descripción del elemento	GRAVEDAD		
		Leve	Significativo	Grave
19	Equipo de alimentación de oxígeno, (si corresponde)		No hay acceso a directo.	No disponible o no están en condiciones de servicio para todos los miembros de la tripulación de vuelo. La cantidad de oxígeno no es suficiente.
20	Linterna eléctrica (operaciones nocturnas a cargo del explotador)	Sólo una disponible.	Batería débil.	No hay en la cabina o fuera de servicio.
B — Cabina/Seguridad				
1	Estado general	Sucio, desordenado o en mal estado.	Alfombra suelta Panel del piso flojo o dañado. Asientos fuera de servicio (y no identificados).	No es posible realizar tareas sin restricciones, normales y anormales.
2	Asientos para la tripulación de cabina	Arnés/cinturón difícil de utilizar.	Correa o hebilla desgastada o dañada; elemento fuera de servicio.	Para cualquier miembro de la tripulación de cabina mínima: no hay un asiento disponible; o no hay arneses o cinturones de seguridad adecuados disponibles o están fuera de servicio.
3	Botiquín de primeros auxilios/ de emergencia	Vencido. Incompleto. No se encuentra en el lugar indicado.		No disponible.
4	Extintores portátiles	No se puede acceder directamente.	Vencido. No está sujeto de manera segura.	Vacío, presión significativamente baja, falta o está fuera de servicio.
5	Chalecos salvavidas/dispositivos de flotación (si corresponde)	No se puede acceder directamente.	Vencido, según corresponda.	No está disponible para todas las personas transportadas.
6	Cinturones de seguridad (asientos de los pasajeros)	Correa o hebilla desgastada o dañada. No está disponible o fuera de servicio para todos los asientos de los pasajeros y la aeronave se despacha de acuerdo con la MEL.	No está disponible o fuera de servicio para todos los asientos de los pasajeros y la aeronave no se despacha de acuerdo con la MEL.	No está disponible o fuera de servicio para todos los pasajeros.

Número de elemento	Descripción del elemento	GRAVEDAD		
		Leve	Significativo	Grave
7	Iluminación y señalización de las salidas de emergencia, linternas para emergencias		Algunos de los carteles de las salidas de emergencia no funcionan. Cantidad insuficiente de linternas de emergencia; las linternas de emergencia no están ubicadas correctamente; las baterías de las linternas de emergencia están débiles o descargadas;	Los defectos de los equipos de iluminación de emergencia no son aceptables de acuerdo con las disposiciones de la MEL.
8	Toboganes/balsas salvavidas (según sea necesario) (para vuelos de rango largo sobre agua)	No hay una ubicación especificada, según lo establece el Estado del explotador.	Instalado en forma incorrecta.	Cantidad insuficiente. Fuera de servicio.
9	Aprovisionamiento de oxígeno (tripulación de cabina y pasajeros)	Cantidad insuficiente de oxígeno o cantidad insuficiente de máscaras para los pasajeros y miembros de la tripulación.	Cantidad insuficiente de oxígeno o cantidad insuficiente de máscaras para los pasajeros y miembros de la tripulación y vuelos realizados por encima del nivel de vuelo 250.	
10	Tarjetas de información sobre emergencias	No hay tarjetas de información sobre emergencias suficientes para todos los pasajeros.	Las tarjetas de información son de otra aeronave o de versiones evidentemente diferentes. Falta información o es incorrecta.	No hay tarjetas de información sobre emergencias a bordo.
11	Miembros de la tripulación de cabina		Los miembros de la tripulación de cabina no se encuentran en la ubicación especificada.	Cantidad insuficiente de miembros de la tripulación de cabina.
12	Acceso a las salidas de emergencia			Impedido por equipaje, carga, etc. Impedido por los asientos.
13	Seguridad del equipaje de cabina			No está almacenado de manera segura.
14	Total de asientos para pasajeros			Hay más asientos que la capacidad certificada. Cantidad insuficiente de asientos en condiciones de servicio para todos los pasajeros a bordo.

Número de elemento	Descripción del elemento	GRAVEDAD		
		Leve	Significativo	Grave
C — Estado exterior de la aeronave				
1	Estado externo general	Defectos leves.	No es necesario que los defectos se corrijan antes del vuelo (corrosión visible, marcas ilegibles, etc.).	Defecto relacionado con la seguridad (corrección requerida antes de la partida). Descongelamiento inadecuado.
2	Puertas y escotillas	Defectos leves, pero en condiciones de servicio.	Faltan las instrucciones de operación de las puertas o no están claras. La junta presenta daños leves.	Fuera de servicio o no compatible con la cantidad de pasajeros a bordo. Falta la junta o presenta daños severos.
3	Controles de vuelo	Defectos leves.	Mal estado (daños, placa de unión o descargas de estática faltante, juego, falta de lubricación, desbande).	Daño, corrosión, pérdidas o desgaste fuera de los límites del MEL, manual de reparación estructural (SRM), etc.
4	Ruedas, neumáticos y frenos	Defectos leves.	Señales de neumáticos desinflados. Presión de neumáticos incorrecta. Desgaste inusual.	Neumáticos desgastados o dañados por encima de los límites. Frenos desgastados, con pérdidas o dañados por encima de los límites. Componentes dañados o partes faltantes (por ej., pernos de fijación, sensores de calor).
5	Tren de aterrizaje	Defectos leves.	Señales evidentes de pérdida, presión insuficiente del soporte, corrosión y falta de lubricación evidente.	Daño, corrosión, piezas faltantes y/o pérdidas fuera de los límites.
6	Compartimiento de la rueda	Defectos menores o sucio.	Señales de pérdida, corrosión y falta evidente de lubricación.	Daño, corrosión generalizada, pérdidas fuera de los límites.
7	Tobera de admisión y escape	Defectos leves.	Daños en la carcasa o el recubrimiento interno. Abolladuras y grietas en el escape dentro de los límites, pero no registrados en el registro técnico o documento equivalente. Pérdidas leves de aceite y combustible.	Daño (muescas, abolladuras, grietas, etc.) fuera de los límites de la MEL, el manual de mantenimiento de la aeronave (AMM), SRM, etc. Pérdidas fuera de los límites.

Número de elemento	Descripción del elemento	GRAVEDAD		
		Leve	Significativo	Grave
8	Aspas del ventilador (si corresponde)	Defectos leves.	Daño a las aspas del ventilador dentro de los límites, pero no registradas en el registro técnico o documento equivalente.	Daño (muescas, abolladuras, grietas, etc.) fuera de los límites de la MEL, AMM, SRM, etc.
9	Hélices (si corresponde)	Defectos leves.	Daño a las hélices dentro de los límites, pero no registradas en el registro técnico o documento equivalente.	Daño (muescas, abolladuras, grietas, etc.) pérdidas, aspas flojas, fuera de los límites de la MEL, AMM, SRM, etc.
10	Reparaciones estructurales previas	Defectos leves.	No hay información sobre las reparaciones temporarias, dudas sobre las reparaciones anteriores y reparaciones aceptables para continuar los vuelos.	Reparaciones realizadas de manera incorrecta o diseño aparentemente no satisfactorio. Daños en reparaciones anteriores.
11	Daño evidente no reparado	Dentro de los límites y registrado.	Dentro de los límites pero no registrado.	Daño no evaluado y no registrado que afecta la aeronavegabilidad.
12	Pérdidas	Dentro de los límites.	Pérdidas de agua y en sanitarios de larga data (hielo azul).	Pérdidas (aceite, combustible, líquido hidráulico, agua) fuera de los límites.
D — Carga				
1	Estado general del compartimiento de cargo y contenedores	Luces con defectos parciales Defectos leves, pero en estado seguro.	Paneles con daños parciales. Contenedores con daños parciales. Luces con defectos. Trabas de piso (parcialmente) fuera de servicio. Acceso limitado al área de carga (para combis). Red divisoria o de protección de las puertas dañada.	Paneles dañados fuera de los límites. Contenedores dañados. Daño estructural fuera de los límites. Sistema de extintores de incendio defectuoso o faltante (según corresponda). Área para carga no utilizada de acuerdo con la clasificación. No hay acceso al área de carga (para combis). No hay barrera de red (combis y aeronaves de carga). No ha barrera/ cortina de humo. Trabas de piso fuera de servicio y fuera de los límites de la MEL.

Número de elemento	Descripción del elemento	GRAVEDAD		
		Leve	Significativo	Grave
2	Mercancías peligrosas	No se pueden reconocer las mercancías peligrosas presentadas al explotador para transporte.	No hay reglamentos ni referencias sobre mercancías peligrosas.	No hay información o hay información incompleta para el piloto al mando acerca de las mercancías peligrosas transportadas en contradicción con las disposiciones del Doc 9284. Deficiencias: pérdidas, empaque incorrecto, falta de rótulos. Las mercancías peligrosas no están sujetadas correctamente. La carga no se realiza de acuerdo con el Anexo 18. Las mercancías peligrosas se transportan sin autorización o en contradicción con el Anexo 18 o las disposiciones del Doc 9284.
3	Seguridad de la carga a bordo	Daño leve en: amarres, equipos de sujeción, pallet/contenedor y/o trabas.	Pallet, contenedor o red dañada.	La carga no está sujeta de manera segura ni/o distribuida adecuadamente: <ul style="list-style-type: none"> – amarres – equipos de sujeción – pallets y contenedores – trabas Límite de distribución de la carga/ carga en el piso excedido.
E — Generalidades				
1	Observaciones adicionales	Hallazgos generales con impacto leve en la seguridad.	Hallazgos generales con impacto significativo en la seguridad.	Hallazgos generales con impacto grave en la seguridad.
2	Abastecimiento de combustible	La tripulación de cabina no está al tanto del abastecimiento de combustible con pasajeros a bordo.	No hay procedimientos para el abastecimiento de combustible con pasajeros a bordo.	Hay procedimientos pero no se llevan a cabo.
3	Idioma de comunicación		Licencias de los pilotos sin acreditación de la competencia lingüística para el idioma inglés o el idioma utilizado en la radiotelefonía (salvo si el Estado de emisión instaura un plan de implementación hasta el 5 de marzo de 2011).	Los pilotos no hablan inglés con fluidez o el idioma utilizado en la radiotelefonía.

INTENCIONALMENTE EN BLANCO