

**Sistema Regional de Cooperación para la Vigilancia
de la Seguridad Operacional**

Manual de procedimientos IDISR

**Aprobado por el Coordinador General del SRVSOP
y publicado bajo su responsabilidad**

**Cuarta edición
Abril 2014**

PÁGINA DEJADA INTENCIONALMENTE EN BLANCO

Lista de páginas efectivas				
Detalle		Páginas	Edición / Enmienda	Fecha
Preámbulo		1 a 1		
PARTE I - PROCEDIMIENTOS IDISR				
Capítulo 1	Introducción	2 a 4	Cuarta edición	4/04/2014
Capítulo 2	Generalidades, responsabilidades y requisitos	5 a 7	Cuarta edición	4/04/2014
Capítulo 3	Procedimientos de inspección	8 a 19	Cuarta edición	4/04/2014
APÉNDICES				
Apéndice A	Lista de verificación e instrucciones para el llenado	20 a 23	Cuarta edición	4/04/2014
Apéndice B	Instrucciones de inspección y lista de PDFs extendida	24 a 169	Cuarta edición	4/04/2014
Apéndice C	Instrucciones de inspección y lista de PDFs detallada	170 a 229	Cuarta edición	4/04/2014
Apéndice C	Instrucciones para el uso de la base de datos	230 - 245	Cuarta edición	4/04/2014

ÍNDICE GENERAL

Preámbulo.....		1
----------------	--	---

Sección 1 – Introducción

1.1	Definiciones	2
1.2	Abreviaturas.....	2
2.3	Objetivos del manual y del programa IDISR.....	3
1.4	Ventajas del IDISR.	3
1.5	Ámbito de aplicación.....	3
1.6	Estructura del manual.....	3

Sección 2 – Generalidades, responsabilidades y requisitos

2.1	Términos y condiciones	5
2.2	Responsabilidades del comité técnico.....	5
2.3	Responsabilidades de los Estados miembros	5
2.4	Designación y responsabilidades de Coordinador Nacional	6
2.5	Requisitos para ser designado Coordinador Nacional	6
2.6	Responsabilidad de los inspectores	7
2.7	Requisitos generales para los inspectores	7
2.8	Formación de inspectores y mantenimiento de la competencia	7

Sección 3 – Procedimientos de inspección

3.1	Aspectos generales	8
3.2	Programación de inspecciones.....	8
3.3	Preparación	9
3.4	Ejecución de la inspección	10
3.5	Hallazgos	11
3.6	Validación	15
3.7	Categorización.....	15
3.8	Clases de acción	16
3.9	Carga de la inspección a la base de datos.....	18
3.10	Seguimiento.....	18

APÉNDICES

Apéndice A	Lista de verificación e instrucciones para el llenado	20
Apéndice B	Instrucciones de inspección y lista de (PDF) (Versión extendida)	24
Apéndice C	Instrucciones de inspección y lista de (PDF) (Versión resumida)	170
Apéndice D	Instrucciones para el uso de la base de datos	230

Preámbulo

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

En esa misma resolución, la Asamblea *alentó* a los Estados contratantes a utilizar plenamente toda la información disponible sobre seguridad operacional en el desempeño de sus funciones de vigilancia de la seguridad operacional incluso durante las inspecciones, tal como lo prevé el Artículo 16 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional. *Encargó* al Consejo que elabore medios prácticos de facilitar el intercambio de dicha información sobre seguridad operacional entre los Estados contratantes. *Recordó* a los Estados contratantes la necesidad de que vigilen todas las operaciones de aeronaves, incluidas las extranjeras dentro de su territorio, y de que adopten las medidas que resulten necesarias para proteger la seguridad operacional.

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

En la Décima Segunda Reunión de la Junta General del Sistema Regional de Cooperación para la Vigilancia de la Seguridad Operacional (SRVSOP) realizada en la ciudad de Fortaleza (Brasil) el 9 de Agosto de 2005 se promueve la Conclusión JG12/09 “Propuesta para la implantación de un programa de intercambio de datos de inspección de seguridad en rampa”, en la que se encomienda al Comité Técnico desarrolle una propuesta para ser considerada por la próxima Junta General dentro del programa de actividades del 2006.

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

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

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

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

Los procedimientos de esta nueva edición han sido armonizados con aquellos del “Programa para la evaluación de la seguridad de aeronaves extranjeras” (SAFA) en atención a la estrecha colaboración entre EASA y el SRVSOP. Los cursos de capacitación, procedimientos y formularios son ahora muy similares, favoreciendo el trabajo de los inspectores.

Sección 1 - Introducción

1.1 Definiciones

- (a) Autoridad de Aviación Civil Extranjera (AACE).- Autoridad de Aviación Civil (AAC) que representa al Estado de matrícula o al Estado del explotador aéreo extranjero.
- (b) Explotador.- Persona, organismo o empresa que se dedica, o propone dedicarse a la explotación de aeronaves, aeródromos o actividades aeronáuticas conexas.
- (c) 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.
- (d) Inspección.- La actividad básica de una auditoría que implica un examen de las características concretas del programa de vigilancia de la seguridad operacional de un Estado contratante.
- (e) Inspector.- Persona que tiene la instrucción y la autorización necesarias para llevar a cabo inspecciones.
- (f) Programa de intercambio de datos de inspecciones de seguridad en rampa.- El Programa IDISR es un sistema de reportes basado en un servidor Web, y creado para almacenar y compartir la información relativa a las inspecciones en rampa entre las Autoridades de Aviación Civil de los Estados miembros del SRVSOP.
- (g) Reconocimiento del certificado de explotador de servicios aéreos (AOCR).- Documento expedido por el Estado a un explotador aéreo extranjero de conformidad con este reglamento.

1.2 Abreviaturas

- (a) AAC Autoridad de Aviación Civil o Administración de Aviación Civil.
- (b) AFM Manual de vuelo
- (c) AMM Manual de mantenimiento de la aeronave
- (d) AOC Certificado de explotador de servicios aéreos
- (e) AOM Manual de operación de la aeronave
- (f) APU Grupo auxiliar de energía
- (g) CDL Lista de desviación respecto a la configuración
- (h) ECAC Conferencia Europea de Aviación Civil
- (i) ELT Transmisor de localización de emergencia
- (j) FAA Administración Federal de Aviación de los Estados Unidos
- (k) SAFA Programa para la evaluación de la seguridad de aeronaves extranjeras (EASA)
- (l) FOD Daño por objeto extraño.
- (m) HFE Extintor de fuego portátil
- (n) IASDEX Intercambio de datos de seguridad de la aviación internacional
- (o) IDISR Intercambio de datos de inspecciones de seguridad en rampa
- (p) ISO Organización Internacional para la estandarización
- (q) MEL Lista de equipo mínimo
- (r) MTCW Peso (masa) máximo certificado de despegue
- (s) MO Manual de operaciones
- (t) MP Mercancías peligrosas
- (u) NOTAM Aviso a los aviadores

- (v) OACI Organización de Aviación Civil Internacional
- (w) OJT/IPPT Instrucción práctica en el puesto de trabajo
- (x) OpSpecs Especificaciones relativas a las operaciones
- (y) PA Sistema de información al pasajero
- (z) PBE Equipo de protección de respiración
- (aa) PDF Hallazgo pre-determinado
- (bb) POI Inspector principal de operaciones
- (cc) PIC Piloto al mando
- (dd) PMI Inspector principal de mantenimiento
- (ee) SARPS Normas y métodos recomendados internacionales
- (ff) SIC Piloto segundo al mando o copiloto de acuerdo a OACI
- (gg) SRVSOP Sistema Regional de Cooperación para la Vigilancia de la Seguridad Operacional
- (hh) TCP Tripulante de la Cabina de Pasajeros
- (ii) TSO Disposición técnica normalizada

1.3 Objetivo del manual y del Programa IDISR

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

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

1.4 Ventajas del IDISR

7.1 El IDISR ofrece múltiples ventajas a los Estados del SRVSOP, entre las ventajas o beneficios principales, permite a los Estados miembros, ejercer un control eficiente sobre sus explotadores internacionales, mientras éstos operan en los Estados miembros del Sistema.

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

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

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

1.5 Ámbito de aplicación

1.5.2 El Programa IDISR se aplica a todos los explotadores de servicios aéreos internacionales regulares y no regulares 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.

1.6 Estructura del manual

1.5.1 El presente manual está dividido en 4 secciones principales, la Sección 1 Introducción, que contiene información básica sobre el programa IDISR, la Sección 2 Generalidades, responsabilidades y requisitos, hace

referencia a los aspectos administrativos del funcionamiento del programa; la Sección 3 Procedimientos de inspección, detalla los procedimientos específicos durante todas las fases de una inspección; finalmente la Sección 4 contiene cuatro los Apéndices.

Sección 2 - Generalidades, responsabilidades y requisitos

2.1 Términos y condiciones

Los siguientes términos y condiciones aplican al Programa IDISR:

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

2.2 Responsabilidades del Comité Técnico

El Comité Técnico del SRVSOP, con relación el Programa IDISR tendrá las siguientes responsabilidades:

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

2.3 Responsabilidades de los Estados miembros

- a) en cumplimiento de sus programas de vigilancia de la seguridad operacional participar activamente del Programa IDISR;
- b) designar un Coordinador Nacional del Programa IDISR;
- c) designar los inspectores de su Estado que participarán en el programa;
- d) asegurarse de que el personal designado para participar en el Programa IDISR ha recibido la instrucción y el entrenamiento correspondiente;

- e) elevar al Comité Técnico el nombre del Coordinador Nacional y la nómina de los inspectores de su país que participarán del programa, y mantenerlas actualizadas;
- f) asegurarse que sus inspectores conduzcan las inspecciones de rampa de acuerdo a los procedimientos establecidos en el presente manual;
- g) informar al Comité Técnico una vez cumplidas por parte de su Estado las tareas previas a la Implementación; y
- h) promover las enmiendas al presente manual que entiendan necesarias.

2.4 Designación y responsabilidades del Coordinador Nacional

2.4.1 Para facilitar la implementación y el desarrollo del Programa IDISR en los Estados miembro del SRVSOP, cada Estado nombrará un Coordinador Nacional, quién actuará como Punto Focal entre dicho Estado y el SRVSOP para todas las comunicaciones y coordinaciones asociadas con el IDISR.

2.4.2 Los Estados comunicarán al Comité Técnico, antes del inicio de cada año, quién asumirá las funciones de Coordinador Nacional durante la gestión que esté próxima a empezar.

2.4.3 El Coordinador Nacional puede delegar todo o parte de sus funciones a otra u otras personas de su Administración, sin embargo, para el SRVSOP, las responsabilidades de Coordinador Nacional designado por cada Estado según el presente Manual, recaen exclusivamente en el funcionario específicamente designado por el Estado, en cumplimiento de los puntos 2.4.1 y 2.4.2.

2.4.4 El Coordinador Nacional de cada Estado será responsable por:

- a) Preparar y remitir oportunamente al Comité Técnico, la programación de inspecciones IDISR de su Estado para cada gestión.
- b) Asegurarse que las inspecciones de seguridad en rampa realizadas a explotadores extranjeros, sean ingresadas a la base de datos del IDISR sin demora.
- c) Analizar continuamente la información contenida en la base de datos del IDISR y evaluar los riesgos y tendencias de seguridad operacional; para tomar las acciones correctivas necesarias.
- d) Asegurarse que solamente aquellos inspectores debidamente capacitados, calificados y actualizados en el Programa IDISR participan de las inspecciones.
- e) Promover la correcta aplicación del programa IDISR.
- f) Asegurarse que los inspectores hacen uso de los materiales de referencia (manuales, formularios de inspección, etc.) actualizados.
- g) Programar el entrenamiento periódico para los inspectores.
- h) Organizar reuniones periódicas de coordinación, estandarización, retroalimentación, análisis de la información y otros aspectos relacionados con la implementación del IDISR.
- i) Implementar controles de calidad para asegurar que las inspecciones realizadas por los inspectores de su Estado, se realizan de acuerdo con las instrucciones de inspección previstas por el presente manual.
- j) Controlar el adecuado seguimiento a las inspecciones no satisfactorias hasta que se encuentren debidamente cerradas a satisfacción de su Estado.
- k) Coordinar con las demás AACs el flujo de información relacionado al seguimiento de las acciones correctivas.
- l) Asegurarse que los hallazgos Categoría 2 y 3 sean oportunamente comunicados a los representantes del explotador y a la AAC del explotador.
- m) Mantener actualizado al Comité Técnico sobre la información de contacto de sus explotadores para la remisión de las notificaciones de los hallazgos en las inspecciones.

2.5 Requisitos para ser designado Coordinador Nacional

2.5.1 Para ejercer las funciones de Coordinador Nacional del programa IDISR, es necesario:

- a) Haber sido formalmente designado por su Estado.
- b) Haber sido calificado por su Estado como inspector de operaciones o de aeronavegabilidad y tener por lo menos tres años de experiencia en tareas de certificación, administración técnica y vigilancia continua de explotadores de servicios aéreos que operan aeronaves de más de 5 700 kg de PBMD.
- c) Haber aprobado satisfactoriamente el currículo de instrucción inicial del programa IDISR.
- d) Cumplir con los currículos de instrucción periódica especificados en el presente manual.

2.6 Responsabilidades de los inspectores

2.6.1 Los inspectores nacionales que realicen las inspecciones de seguridad en rampa bajo el programa IDISR, serán responsables por:

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

2.7 Requisitos generales para los inspectores

2.7.1 El Estado, a través del Coordinador Nacional se asegurará que las inspecciones del programa IDISR se realicen por inspectores que hayan cumplido los siguientes requisitos:

- a) Ser inspector de operaciones o de aeronavegabilidad acreditado en su Estado y encontrarse vigente en sus funciones.
- b) Tener una experiencia mínima de tres años desarrollando tareas de inspección en las áreas de operaciones o aeronavegabilidad.
- c) Haber aprobado satisfactoriamente el curso de instrucción inicial del IDISR establecido por el Sistema.
- d) Haber sido debidamente registrado por su Estado, a través de su Coordinador Nacional, como inspector autorizado para realizar inspecciones en rampa para el SRVSOP.
- c) Haber demostrado el Nivel Operacional 4 de OACI o mayor en el idioma inglés.
- d) Haber cumplido con los requisitos de mantenimiento de la competencia establecidos en el punto 2.8

2.8 Formación de inspectores y mantenimiento de la competencia

6.1 El SRVSOP tendrá a disposición de los Estados un curso inicial actualizado del Programa IDISR para habilitar a sus inspectores.

6.2 Los cursos iniciales solamente podrán ser impartidos por instructores del Comité Técnico o por inspectores de los Estados que hayan sido habilitado exclusivamente para tal fin por el SRVSOP.

6.3 Para mantener la competencia, los inspectores deberán cumplir un curso de actualización periódica cada dos años en sus respectivas administraciones y mantenerse vigentes en sus actividades como inspectores.

6.4 El SRVSOP tendrá asimismo a disposición de los Estados cursos de actualización periódica.

6.5 El curso inicial del IDISR sirve como curso de actualización para un inspector previamente habilitado.

Sección 3 - Procedimientos de inspección

3.1 Aspectos generales

3.1.1 El proceso general de inspección de seguridad en rampa del programa IDISR, está compuesto por los elementos que se observan en la Figura 3-1 a continuación, cada uno de ellos debidamente desarrollado en el presente Capítulo:

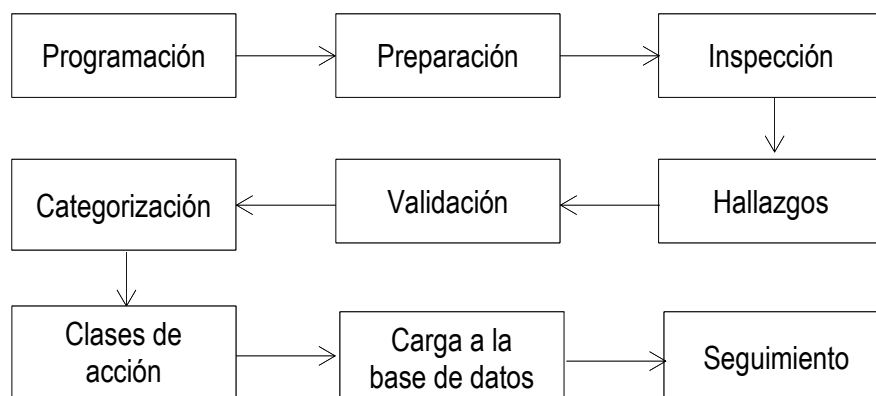


Figura 3-1 Elementos del proceso de inspección

3.1.2 La Figura 3-1, además de identificar los elementos del proceso de inspección, establece la relación entre los elementos, y el orden cronológico en el que se desarrollan.

3.2 Programación de inspecciones

3.2.1 El programa de inspecciones, se refiere a la planificación que cada Estado debe desarrollar para asegurarse que las operaciones de los explotadores extranjeros en su territorio, son objeto de inspecciones de seguridad en rampa.

3.2.2 Según el programa IDISR, la cantidad de inspecciones que vayan a planificarse está en función a los aspectos detallados a continuación:

- a) **Planificación a largo plazo.**- Corresponde al programa anual de inspecciones que realiza cada Estado y que es remitido por el Coordinador Nacional al Comité Técnico del SRVSOP, antes del inicio de cada gestión. La cantidad anual mínima de inspecciones para cada explotador extranjero es de cuatro, lo que corresponde a una inspección a cada explotador extranjero por trimestre. Sin embargo, esta cantidad podrá incrementarse o reducirse en base a un análisis de riesgos realizado por cada Estado
- b) **Planificación a corto plazo.**- Son inspecciones adicionales al programa anual de inspecciones, y se realizan cuando el Estado tiene información sobre un explotador extranjero determinado, que podría afectar negativa la seguridad operacional. Esta planificación responde usualmente a circunstancias tales como resultados insatisfactorios repetitivos, en el mismo o en diferentes Estados; quejas o reclamos continuos de pasajeros, informes de los proveedores de servicios de tránsito aéreo, del administrador del aeropuerto o del personal de plataforma; conflictos laborales; sistemas de reportes de seguridad; etc. Bajo estas circunstancias el Estado puede considerar conveniente reforzar las actividades de vigilancia a determinados explotadores mientras se encuentran en su territorio.
- c) **Inspecciones aleatorias.**- Estas inspecciones se realizan aún sin que medie sospecha alguna de incumplimiento, en función a la disponibilidad de recursos del Estado. Con relación a las inspecciones aleatorias, se deben tener en cuenta los siguientes aspectos:
 - 1) Se deben evitar las inspecciones aleatorias repetitivas a aquellos explotadores que han tenido resultados satisfactorios en sus anteriores inspecciones. Salvo, que una inspección sea repetitiva, con la finalidad de completar la inspección de ciertos aspectos que, por restricción de tiempo, no fue posible observar.
 - 2) Debe considerarse la mayor diversidad posible en los explotadores que reciban inspecciones aleatorias. Y debe evitarse cualquier forma de discriminación o basada en la nacionalidad, tipo de aeronave

o tipo de operación del explotador.

3.2.3 La combinación de la planificación a largo plazo, planificación a corto plazo e inspecciones aleatorias, determinarán finalmente la cantidad total de inspecciones que reciba cada explotador extranjero en un Estado determinado. Es muy importante asegurarse que se realicen inspecciones a todos los Explotadores extranjeros que realicen operaciones en el territorio de un Estado.

3.3 Preparación

3.3.1 Una buena inspección comienza con una adecuada preparación. Diversos factores deben ser tomados en cuenta para determinar la anticipación adecuada para cada inspección en particular.

3.3.2 Indistintamente si se está por efectuar una inspección planificada a largo o corto plazo o si se trata de una inspección aleatoria, una adecuada preparación para la inspección es fundamental.

3.3.3 Algunos de los factores más importantes de la etapa de preparación son los siguientes:

- a) **Análisis de la información IDISR.**- Debe revisarse detenidamente la información disponible en la base de datos del IDISR sobre el explotador y la aeronave que se va a inspeccionar, para identificar hallazgos previos que no han sido cerrados oportunamente, hallazgos repetitivos, categorías de los hallazgos, rendimiento general en las inspecciones, defectos de mantenimiento, etc.
- b) **Información adicional.**- Además de la información disponible en la base de datos del IDISR, el equipo de inspección puede recurrir a otras fuentes de información, como otras bases de datos, archivos de inspecciones de gestiones pasadas, solicitar información a otros Estados, etc.
- c) **Priorización.**- En base a la información recolectada según los puntos a y b, el equipo de inspección puede priorizar las áreas e ítems de inspección en función a la disponibilidad de tiempo y cantidad de inspectores, de tal forma de generar mayores eficiencias.
- d) **Equipo de inspección.**- En función a la disponibilidad de personal de la AAC, se conformará un equipo de inspectores para cada inspección IDISR. El número mínimo recomendable es de dos inspectores para cada inspección, preferentemente uno de operaciones y uno de aeronavegabilidad. De ser posible puede incorporarse inspectores adicionales en áreas especializadas como despacho de vuelos, tripulantes de cabina de pasajeros, mercancías peligrosas, etc., para reducir el tiempo y/o incrementar el alcance de la inspección. Entre los inspectores que conforman el equipo de inspección, se designará un líder, quién tendrá a su cargo la distribución de las tareas de inspección, así como la presentación ante el PIC y coordinación general de la inspección.
- e) **Equipamiento.**- El inspector líder del equipo se asegurará que todos los miembros cuentan con el equipo necesario para realizar una inspección, debiendo considerarse al menos una credencial que identifica a los inspectores como tales, y la ayuda de trabajo o lista de verificación del IDISR. Adicionalmente deberán considerarse las exigencias reglamentarias locales como protectores auditivos, chalecos reflectivos, etc.
- f) **Información sobre los vuelos.**- El equipo deberá recabar con la anticipación debida la programación de los vuelos y la asignación de puestos de estacionamiento para las aeronaves, para asegurarse que conoce la ubicación y horario de llegada de la aeronave.
- g) **Coordinación con otras autoridades y organizaciones.**- En función a los requisitos, restricciones y formalidades locales, los inspectores se asegurarán de coordinar las inspecciones con otras organizaciones o entidades como la administración del aeropuerto, seguridad en rampa, control de narcóticos, etc.
- h) **Familiarización.**- Es importante familiarizarse con el tipo de aeronave que se va a inspeccionar, por ejemplo conocer el tipo, distribución y cantidad de equipos de emergencias que debe llevar a bordo; la versión vigente de la base de datos de navegación y de las cartas de navegación; versiones vigentes de los manuales, configuración interior, etc. Si no es posible obtener esta información antes de la inspección, los datos obtenidos durante la ejecución de la inspección, deberán contrastarse con la información del fabricante y del explotador posteriormente.

3.3.4 Durante la preparación de la inspección, se debe determinar si se va a realizar la inspección a la llegada o a la salida de un vuelo. Esto es primordial para determinar la verificación de ciertos elementos como la cantidad de combustible, peso y balance, acumulación de basura, etc., que serán muy distintos a la llegada que a la salida.

3.4 Ejecución de la inspección

3.4.1 La ejecución de la inspección está respaldada por el Artículo 16 del Convenio de Chicago, el Reglamento LAR 129, y usualmente también por las leyes locales en cada Estado.

3.4.2 En caso que un explotador extranjero se rehuse a ser inspeccionado sin una razón válida, la AAC deberá considerar la detención de la aeronave (siempre y cuando exista un respaldo legal). En ese caso, la AAC del Estado de la inspección, deberá comunicarse inmediatamente con el Estado del explotador para informarle sobre tal situación.

3.4.3 Siempre que sea posible, debería contactarse al representante del explotador en el aeropuerto y permitirle acompañar la inspección si así lo requiere. La experiencia ha demostrado que un representante del explotador durante la inspección puede ser de mucha ayuda, especialmente cuando se requiere clarificación de algunos aspectos del vuelo, que requieren consultas al explotador.

3.4.4 Los inspectores deben actuar con mucho tacto durante las inspecciones IDISR. Debe evitarse cualquier contacto innecesario con los pasajeros; sin embargo, el contacto puede justificarse si es necesario para inspeccionar determinados elementos en la cabina de pasajeros como ser:

- a) almacenamiento adecuado de los equipajes debajo de los asientos de pasajeros;
- b) sobrepeso en los compartimientos superiores de equipaje de mano;
- c) equipaje frente a las salidas de emergencia;
- d) infantes o menores por debajo de la edad mínima determinada por el Estado en las salidas de emergencia;
- e) distribución de pasajeros en comparación con los cálculos de peso y balance;
- f) cantidad suficiente de asientos; y
- g) observar el procedimiento de embarque/desembarque, durante las operaciones de reabastecimiento de combustible.

3.4.5 Debe evitarse a toda costa causar una demora a la salida de una aeronave. Sin embargo, cuando un inspector descubre alguna condición que podría tener un efecto importante en la seguridad de vuelo o que requiere de clarificación, la demora podría estar justificada, por ejemplo:

- a) el desgaste de los neumáticos parece estar fuera de límites, siendo necesario verificar el AMM para determinar los límites aceptables;
- b) filtraciones de aceite o de combustible inusuales que requieran la verificación del AMM para determinar los límites aceptables;
- c) cuando algún miembro de la tripulación de vuelo no está en posesión de su licencia y no tiene como comprobar su existencia o validez, el explotador deberá probar a los inspectores por los medios disponibles y aceptables, la existencia y validez del documento.

3.4.6 Si bien debe tratar de evitarse, es posible que se genere incomodidad o interferencia a las labores normales de los tripulantes de cabina de pasajeros, personal de tráfico, o de plataforma. Los inspectores deben tratar, en lo posible, de mantener estas interferencias en el mínimo posible. Algunos ejemplos sobre como reducir esta interferencia son:

- a) ser lo más claro y preciso posible cuando se solicita un documento personal o de la aeronave a la tripulación;
- b) requiriendo, cuando sea practicable, que el tripulante jefe de cabina designe un TCP para atender los requerimientos de los inspectores asociados a los ítems de la cabina de pasajeros;
- c) coordinar con el personal de tierra la verificación de los ítems exteriores y de los compartimientos de carga;
- c) informar verbalmente al PIC sobre el resultado de la inspección y clarificar si son necesarias acciones previas al vuelo;
- d) durante las inspecciones a la cabina de mando, se debe permitir a la tripulación dar prioridad al personal involucrado en la preparación del vuelo (despachador, load master, tráfico, fuel master, etc.).

3.4.7 Los inspectores IDISR, debe tratar de inspeccionar todos los ítems de la lista de inspección. Cuando las circunstancias no lo permitan (cantidad de personal, tiempo, etc.), se debe dar prioridad a los elementos

identificados como prioritarios durante la preparación de la inspección, y a aquellos ítems que tienen un mayor impacto en la seguridad operacional. Algunos elementos a ser tomados en cuenta incluyen:

- a) en términos generales, ciertos elementos son menos críticos desde el punto de vista de la seguridad operacional. Por ejemplo, la ausencia del certificado de ruido tendrá mucho menos impacto en la seguridad que un cálculo de peso y balance mal realizado, y por tanto deberá ser tratada con menor prioridad;
- b) dependiendo de la configuración de la aeronave, algunos aspectos son más relevantes que otros, por ejemplo, la carga de combustible con pasajeros abordo es irrelevante un avión de carga, mientras que la distribución y seguridad de la carga es más importante en un avión carguero que en uno de pasajeros de mucho menor capacidad;
- c) los ítems que permanece abiertos de anteriores inspecciones, o aquellos que han sido identificados como insatisfactorios de manera repetida en determinada aeronave o explotador, deberán también recibir mayor prioridad;
- d) la antigüedad de la aeronave también puede tener influencia en la priorización, existen determinados modelos de aeronaves que presentan problemas específicos con el paso de los años, como filtraciones de combustible, broches sueltos, o deformaciones superficiales.

3.4.8 Los ejemplos citados en los puntos 3.4.4, 3.4.5, 3.4.6, y 3.4.7, tiene fines ilustrativos exclusivamente, y no deben ser utilizados como referencias durante las inspecciones. Cada combinación específica de aeronave/tipo de operación/composición de la tripulación/aeropuerto, etc., tendrá sus propias particularidades que deberán ser debidamente tenidas en cuenta en la fase de preparación.

3.4.9 Cualquier elemento cuya inspección en un vuelo particular tenga el potencial de causar demora o molestias a la tripulación o a los pasajeros, y que podría ser inspeccionado en otra aeronave del explotador sin causar demora o incomodidad, debería inspeccionarse en otra oportunidad.

3.4.10 El uso de la lista de verificación es importante, para que el inspector recabe la información necesaria que será posteriormente validada e ingresada a la base de datos. No es necesario archivar las listas de verificación, una vez que la información ha sido validada e ingresada en la base de datos.

3.4.11 La lista de verificación no se entregará al PIC o al representante del explotador al concluir la inspección, debido a que debe ser todavía validada por el equipo de inspección.

3.5 Hallazgos

3.5.1 La lista de verificación para las inspecciones IDISR contiene un total de 54 ítems. 24 de ellos están relacionados a requisitos operacionales que deben ser inspeccionados en la cabina de pilotaje (Ítems A); 14 ítems relacionados con la cabina de pasajeros (Ítems B); 12 ítems sobre la condición general de la aeronave (Ítems C); y 3 ítems relacionados con los compartimientos de carga de la aeronave (Ítems D). Para aquellos casos en los que un hallazgo no esté relacionada con los ítems descritos, debe utilizarse el ítem E de la lista de verificación.

3.5.2 La lista de verificación así como las instrucciones para su llenado se encuentran en el Apéndice A de este manual, y esta disponible en línea en la siguiente dirección: <http://www1.lima.icao.int/idisr/>

3.5.3 Para cada ítem de inspección de la lista de verificación del IDISR, se han desarrollado guías detalladas, que especifican con detalle, el alcance de la inspección de cada ítem, las opciones de hallazgos pre-determinados (PDF), las categorías correspondientes y las referencias reglamentarias. Esta información se encuentra en las instrucciones de inspección y lista de hallazgos pre-determinados en el Apéndice B del este manual. El Apéndice C presenta una lista de PDF resumida para consulta rápida, pero carece de referencias reglamentarias.

3.5.4 Un hallazgo, es una no-conformidad con una norma aplicable, ya sea que esta norma provenga de un requisito reglamentarios (por ejemplo el Anexo 6 de la OACI) o de un requisito del fabricante (por ejemplo el Manual de Mantenimiento de la Aeronave).

3.5.5 Durante las inspecciones IDISR, los inspectores deben evitar los hallazgos basados en su experiencia o criterio, en procedimientos internos del explotador, o en requisitos foráneos. Los hallazgos del IDISR deben estar respaldados por una norma internacional aplicable, como el Anexo 6 de la OACI, o por requisito documentado del fabricante.

3.5.6 Para evitar la proliferación de los hallazgos, el Apéndice B contiene una lista de hallazgos pre-determinados (PDF), que se ajustan a la gran mayoría de no conformidades posibles, asociadas a un requisito. Los inspectores sólo deben identificar en la lista, el PDF que mejor refleje la no conformidad observada.

3.5.7 Antes de registrar un no conformidad como tal, el inspector debe asegurarse que dicho requisito aplica al tipo de operación. Por ejemplo las linternas son sólo requeridas para vuelos nocturnos, así como las balsas y chalecos salvavidas son sólo requeridos para vuelos sobre el agua.

3.5.8 Aquellas condiciones observadas que no puedan determinarse si constituyen o no conformidad en el momento de la inspección, deben registrarse en la lista de verificación, para ser clarificadas durante la fase de validación de la información, luego de terminar la inspección.

3.5.9 Los inspectores deben tener muy presente que las inspecciones IDISR verifican el cumplimiento de las normas internacionales (Anexos de la OACI) y no los requisitos nacionales (por ejemplo los incluidos en un reglamento 121). La única excepción a esta regla son aquellos requisitos que el Estado hubiera establecido para el cumplimiento específico por parte de los explotadores extranjeros durante las operaciones dentro de su territorio.

3.5.10 Si bien algunas posibles no conformidades pueden ser el resultado de acciones u omisiones ajenas al explotador, por ejemplo del Estado del explotador, del Estado de Matrícula, y por tanto la solución a éstas no depende directamente del explotador, deben ser registradas como hallazgos e ingresadas como tal en la base de datos. (Un ejemplo de esta situación es cuando el OAC o las licencias de la tripulación no cumplen con las normas de los Anexos 1 y 6).

3.5.11 Es fundamental, que siempre que sea posible, el inspector documente o registre la evidencia de las no conformidades. En las inspecciones IDISR el método más fácil, práctico y económico es hacerlo mediante fotografías que pueden ser luego adjuntadas al informa. Las prestaciones actuales de los teléfonos móviles, simplifican aún más esta tarea. La fotografías pueden incluir, evidencia de la no conformidad, procedimientos de un manual, fechas, etc.

3.5.12 El registro fotográfico de las evidencias al que hace referencia el punto 3.5.10, es especialmente útil para la fase de seguimiento.

3.5.13 Los hallazgos relacionados con requisitos del fabricante, siempre deben contener referencia a la sección específica de la documentación técnica que los respalda (AMM, MEL, CDL, SRM, etc.).

3.5.14 Los defectos menores usualmente no tiene efectos en la seguridad operacional, y usualmente no constituyen un hallazgo, sin embargo, deben ser registrados como un "hallazgo" Categoría G, para ponerlo en conocimiento del explotador.

3.5.15 Se debe tener especial cuidado con aquellos defectos que no deben ser necesariamente detectados por el explotador en determinado momento, ya que son elementos inspeccionados de acuerdo con el programa de mantenimiento en intervalos determinados, y no requiere que sean evaluados antes de cada vuelo. La fase de validación, permite verificar esta situación.

3.5.16 Dado que algunos defectos pueden haber aparecido durante el vuelo de llegada, el inspector debe dar la oportunidad al explotador la oportunidad de identificar y evaluar los defectos significativos durante la inspección pre-vuelo, antes de registrarla como un hallazgo. Sin embargo, esto no implica que los inspectores deban, en todos los casos, comenzar su inspección luego que el explotador realizó la suya. Por el contrario, los inspectores pueden adelantar su chequeo y aguardar que el explotador finalice el suyo para comunicarle las discrepancias.

3.5.17 Por otra parte, aquellos "defectos significativos dentro de límites pero no registrados" no deberían tratarse como un defecto técnico, dado que el centro de atención cambia del defecto en sí mismo a la falta de capacidad del explotador para detectar, evaluar, y registrar dicho defecto.

3.5.18 Las no conformidades que están bajo control por parte del explotador, es decir debidamente registradas, dentro los plazos de acuerdo con los requisitos aplicables, no deben ser registrados como hallazgos. Por ejemplo, un equipo requerido inoperativo, que está diferido correctamente bajo MEL y cuyo plazo está vigente, no debe ser considerado un hallazgo.

3.5.19 A continuación se detalla el procedimiento general para la detección, reporte y tratamiento de defectos, el cual es aplicable principalmente a los ítems de inspección C (Condición Externa), pero también es extensible a los demás ítems de inspección (A, B y D). Este procedimiento se encuentra graficado la Figura 3.2.

- a) Si el tiempo lo permite, los inspectores deberían realizar la inspección externa de la aeronave una vez que el explotador ha finalizado su inspección pre-vuelo o tránsito.
- b) No obstante lo anterior, los inspectores podrán adelantar el comienzo de la inspección externa, con el fin de utilizar mejor el tiempo disponible para toda la inspección. En este caso, los inspectores deberán aguardar a que el explotador finalice su inspección pre-vuelo o tránsito para comunicarle las discrepancias.
- c) Los inspectores deberán verificar si el explotador detectó los defectos significativos observados durante la inspección. Ejemplos de estos defectos son, pero no se encuentran limitados a, varios tornillos o remaches faltantes en esquinas o bordes de ataque de los paneles, pérdidas o goteos importantes, golpes o “*dents*” en zonas presurizadas del fuselaje, etc. Un único tornillo faltante en la mitad de un lado de un carenado o “*fairing*”, rastros de pérdidas viejas (siempre y cuando no dificulten la detección de nuevas) o daños en elementos no estructurales tales como carenados o “*fairings*”, en muchos casos se pueden considerar como defectos menores. Tales defectos menores deben registrarse como una categoría G.
- d) Si el explotador detectó los defectos significativos, pero no los registró y/o evaluó adecuadamente (teniendo en cuenta el sistema de registros propio de cada explotador), el inspector debería solicitarle que lo haga. Si el defecto se encuentra dentro de límites, el inspector debería registrar una discrepancia bajo el ítem A23 “Registro y solución de discrepancias”, utilizando la discrepancia pre definida: “Defecto(s) conocido(s) no registrado(s) / evaluado(s)”. Si determina que el defecto significativo se encuentra fuera de los límites establecidos por la norma o el fabricante, entonces será necesario registrar una discrepancia Categoría 3 asociada a los ítems de inspección correspondientes, situación ésta que requerirá una acción antes de la partida del vuelo. En caso de registrarse la discrepancia Categoría 3, no será necesario registrar una discrepancia bajo el ítem A23.
- e) Si el explotador no detectó los defectos significativos, entonces los inspectores deberán comunicárselos a los efectos de que sean evaluados y tratados. En caso de que los defectos se encuentren dentro de los límites establecidos por la norma o el fabricante, los inspectores deberán registrar una discrepancia Categoría 2 indicando “Inspección pre-vuelo / tránsito realizada sin detectarse / registrarse defectos significativos” bajo el ítem A24 “Inspección pre-vuelo / tránsito” y un comentario Categoría G para el defecto en sí. Si los defectos se hallaren fuera de los límites, entonces será necesario registrar una discrepancia Cat. 3 asociada a los ítems de inspección correspondientes.
- f) Para los casos en los que se detecten múltiples Categoría 2 relacionadas a defectos en el mismo sistema, dichas discrepancias deberían agruparse en una sola. Un ejemplo de estos casos son las pérdidas de combustible, fluido hidráulico, etc. También deberían agruparse en una sola discrepancias aquellas relacionadas con la misma causa raíz, es decir, defectos para los cuales falta identificación o tratamiento por parte del explotador. Por ejemplo, deberían agruparse todas aquellas que no fueron identificadas (A24) por un lado, y todas aquellas que no fueron tratadas, registradas o evaluadas, por el otro (A23).
- g) Los inspectores deberán evitar por todos los medios posibles generar demoras innecesarias a la partida del vuelo. Esto se logra cumpliendo las actividades de inspección estrictamente en el tiempo disponible. Sin embargo, si durante la inspección resulta necesario que explotador repare / registre / evalúe defectos detectados durante la inspección IDISR, deberá tenerse presente que la demora no es generada por la inspección en sí misma, sino por el propio explotador, que está obligado a tratar aquellas discrepancias que afectan a la seguridad de la operación. En estos casos, los explotadores que realizan sus inspecciones de tránsito o pre-vuelo con muy poca antelación a la partida del vuelo, correrán este riesgo, el cual no se asocia solamente con las situaciones generadas por una inspección IDISR, sino que también con cualquier otra discrepancia detectada por el explotador previo a la partida del vuelo.

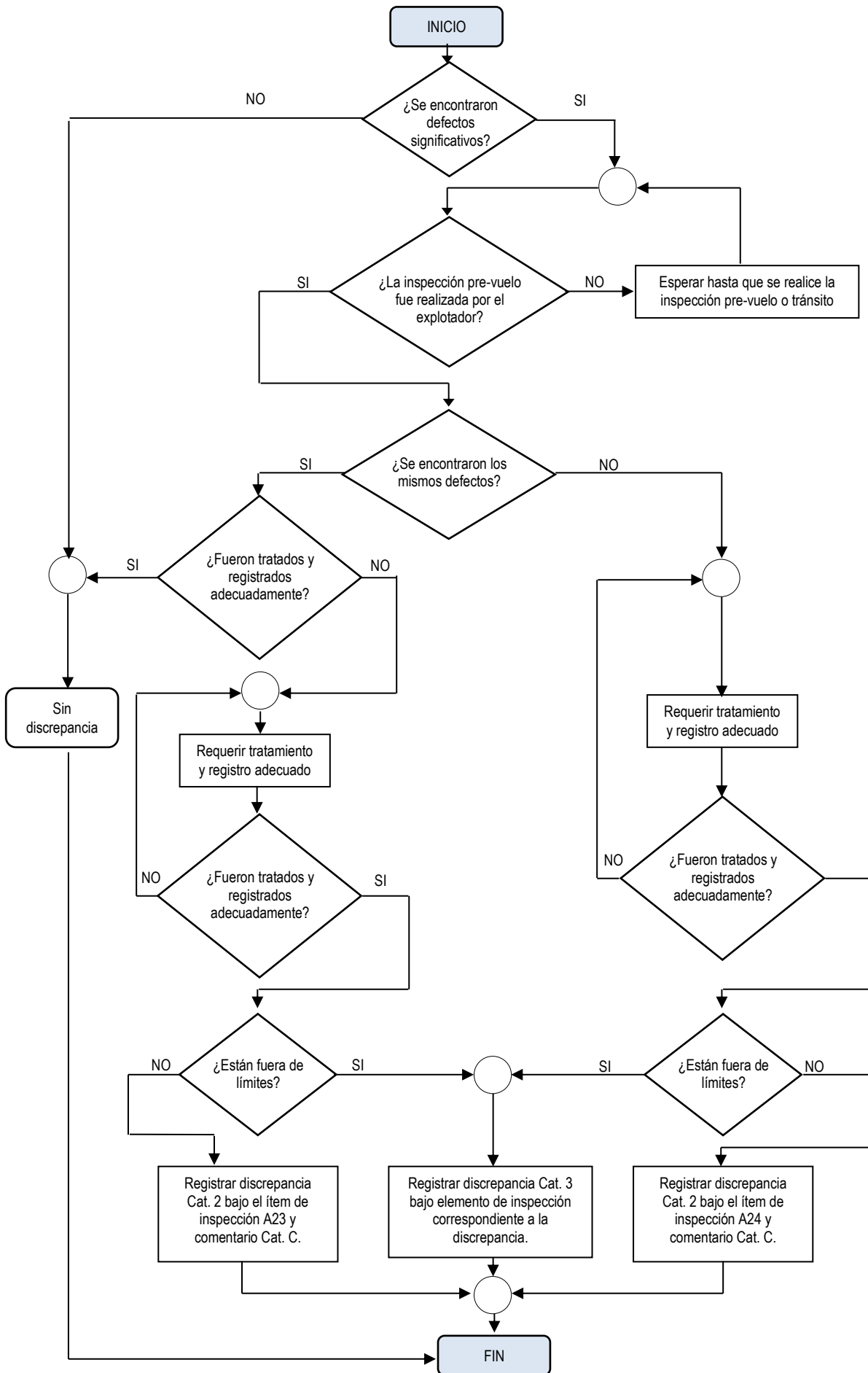


Figura 3-2 Tratamiento de defectos técnicos

3.6 Validación

3.6.1 Una vez que se ha completado la inspección, el equipo de inspectores deberá reunirse para validar los hallazgos identificados.

3.6.2 La validación permite a los miembros del equipo de inspección, comparar la información recolectada, confirmar datos relacionados con la aeronave, verificar límites y restricciones en los manuales de operaciones y/o mantenimiento de la aeronave, y analizar los PDFs correspondientes a cada hallazgo.

3.6.3 El resultado del proceso de validación será la correcta asignación del código PDF y de la categoría de cada hallazgo, y en consecuencia la correcta determinación de las clases de acción correctivas correspondientes.

3.6.4 Solamente se ingresarán los datos de una inspección a la base datos, una vez que los mismos han sido debidamente validados.

3.6.5 En la medida de lo posible, la validación debería realizarse inmediatamente después de concluir la inspección, en caso que como resultado de ésta, se determine la existencia de hallazgos categoría 3, que implican la aplicación de medidas correctivas previas a la salida del vuelo.

3.7 Categorización

3.7.1 Si durante la inspección se determina que una condición no está en cumplimiento a un requisito aplicable, estamos frente a un hallazgo, como se define en el punto 3.5.3. El requisito aplicable puede referirse a una norma internacional, a un requisito del fabricante.

3.7.2 Para cada ítem de inspección, se han establecido 3 posibles categorías de no-conformidad con un requisito. Los hallazgos, se categorizan de según su impacto en la seguridad operacional. Esto quiere decir que un hallazgo de categoría 1 se considera que tiene una influencia o impacto menor en la seguridad operacional. Un hallazgo categoría 2 puede tener una influencia o impacto significativo en la seguridad, y hallazgo categoría 3, puede tener una influencia o impacto mayor en la seguridad operacional.

3.7.3 Cualquier otra información relevante para la seguridad operacional identificada durante una inspección IDISR, pero que no constituya un hallazgo, puede reportarse como una categoría G. Por ejemplo, una linterna inoperativa, durante un vuelo diurno. La categoría G no implica una no conformidad, pero ayuda a generar la atención del explotador y de la AAC de su Estado, sobre condiciones que tienen el potencial de convertirse en una no conformidad.

3.7.4 Los hallazgos, deberán ser categorizados de acuerdo con la lista de PDFs del Apéndice B de este manual.

3.7.5 La lista de PDFs del IDISR ha sido incorporada a los procedimientos del programa con la finalidad de evitar la proliferación de hallazgos, y para garantizar la descripción y categorización uniforme de los mismos. Los inspectores deberán familiarizarse con la lista de PDFs y hacer uso de la misma durante la validación de los datos de la inspección, para una correcta carga de los datos en la aplicación en línea, o base de datos. La codificación de los hallazgos del IDISR no debe alterarse bajo ninguna circunstancia por los Estados.

3.7.6 La lista de PDF cubre la gran mayoría de posibles hallazgos, basada en el análisis de la información disponible en la base de datos del IDISR y de SAFA. Si bien es imposible que la lista cubra absolutamente todas las situaciones, es improbable que los inspectores se encuentren en la situación que un hallazgo no tenga un PDF asociado en la lista. Para estos casos, los inspectores pueden generar un hallazgo definido por el usuario (UDF), siempre que exista la seguridad que el hallazgo no posee un PDF en ninguna parte de la lista, y que el hallazgo representa el incumplimiento de una norma internacional aplicable, o un requisito del fabricante.

3.7.7 Los inspectores deben tener mucho cuidado antes de la generación de un UDF, muchos PDFs de la lista, pueden estar contemplados en un ítem diferente en el que parece lógico que debería estar. Por ejemplo, si durante la inspección al ítem B02 "estaciones de la tripulación de cabina de pasajeros", se identifica un asiento de la tripulación de la cabina de pasajeros (*jump seat*) que no se retrae automáticamente a su posición inicial, el PDF correcto se encuentra en realidad en los PDFs del ítem B12 "Acceso a las salidas de emergencia". Por esta razón, los inspectores deben familiarizarse con el Apéndice B de este manual, y revisarlo en detalle durante la fase de validación de la inspección, antes de generar un UDF.

3.7.8 Los UDF serán analizados por el Comité Técnico para verificar su validez, y para evaluar si corresponde incluirlo como un PDF, en la siguiente revisión del presente manual.

3.7.9 La experiencia en los cursos IDISR, y los cursos SAFA que se han realizado en nuestra región, es que los hallazgos tendrán, prácticamente en todos los casos, un PDF correcto. El tiempo requerido para encontrar el PDF adecuado variará de acuerdo a la experiencia y familiarización del uso del manual por parte de los inspectores.

3.7.10 Además de la lista de PDF del Apéndice B, se ha desarrollado un lista de PDF resumida, que excluye la información normativa de referencia, para hacerla más corta, para una consulta rápida de los PDF. Esta lista se encuentra en el Apéndice C. Los Apéndices que forman parte de este manual, pueden ser también descargados para su impresión o consulta de forma individual desde la siguiente dirección: <http://www1.lima.icao.int/idisr/>

3.8 Clases de acción

3.8.1 En base a los resultados de la inspección, y a las categorías correspondientes a cada hallazgo según 3.6.4, se han definido diferentes clases de acción. La relación entre las categorías de hallazgos y las clases de acción a ser tomadas, se muestran en la matriz de la figura 3.3.

3.8.2 Una inspección se considerará satisfactoria, si ninguno de los ítems inspeccionados presenta una situación de inconformidad con las normas internacionales aplicables y/o con los requisitos del fabricante. Por el contrario, cualquier hallazgo, como está definido en 3.5.3, ya sea de categoría 1, 2 o 3, provocará que el resultado de la inspección sea insatisfactoria, debiendo los inspectores proceder con las clases de acción según la matriz de la figura 3.2.

3.8.3 Aquellas observaciones identificadas como categoría G, según 3.6.3, no representa un hallazgo y por tanto, no provocará que el resultado de la inspección sea insatisfactorio, y no proceden tampoco ninguna de las clases de acción de la matriz.

3.8.4 Indistintamente del resultado de la inspección, el inspector que lidera el equipo de inspección IDISR, deberá notificar verbalmente al PIC, sobre la finalización de la inspección, el resultado, y, si corresponde, las acciones que se tomarán en consecuencia.

3.8.5 Al finalizar la inspección, no se debe entregar una copia de la lista de verificación al PIC ni al representante del explotador, ya que la misma debe ser todavía validada por el equipo de inspección, según 3.8. Una vez que se ha completado el proceso de validación, se podrá remitir una copia del informe generado por la base de datos.

Acciones a ser tomadas al terminar la inspección		Clases de acción		
		Información al PIC	Información a la AAC responsable (Estado del explotador y/o Estado de registro) y representante del explotador	Acciones correctivas
		Clase 1	Clase 2	Clase 3
Categoría de hallazgos (Gravedad)	Menor Categoría 1	Si	No	No
	Significativo Categoría 2	Si	Informe al explotador y a la AAC del explotador	No
	Mayor Categoría 3 3a 3b 3c 3d	Si	Informe al explotador y a la AAC del explotador. En caso de daños a la aeronave que afecten su aeronavegabilidad, deberá comunicarse al Estado responsable por la aeronavegabilidad para que decida sobre las condiciones para el retorno al vuelo.	Si

Figura 3-3 - Matriz sobre las clases de acción

3.8.6 **Acción clase 1: Información al PIC.**- La acción clase 1 se tomará después de cada inspección, y consiste en informar verbalmente al PIC sobre el resultado de la inspección, hubiesen habido o no hallazgos. Al finalizar la inspección, no se debe entregar una copia de la lista de verificación al PIC ni al representante del explotador, ya que la misma debe ser todavía validada por el equipo de inspección, según 3.8.

3.8.7 **Acción clase 2: Información al explotador y a la AAC del explotador.**- Los hallazgos categoría 2 y 3 implican impactos significativos en la seguridad operacional. En tal sentido, cuando en la inspección se evidencian hallazgos categoría 2 o 3, es necesario informar por escrito al explotador y a la autoridad del explotador. Esta comunicación deberá incluir información sobre los hallazgos, detalles relacionado con la inspección y requerir las acciones correctivas correspondientes, y el plazo máximo para la recepción de evidencias sobre las mismas.

3.8.8 El plazo otorgado por defecto, para la presentación de evidencia de las acciones correctivas es de 30 días hábiles a partir del envío de la comunicación.

3.8.9 La aplicación en línea del IDISR, tiene la capacidad de generar automáticamente las comunicaciones al explotador y la autoridad del explotador, utilizando la información de la inspección ingresada en la base de datos.

3.8.10 Las listas de contacto de cada explotador proporcionadas por los Estados, estará disponible en la aplicación en línea, y también en un documento publicado en: <http://www1.lima.icao.int/idisr/>

3.8.11 **Acción clase 3: Restricciones o acciones correctivas.**- Las acciones clase 3, son tomadas como resultado de hallazgos de categoría 3 debido a su impacto en la seguridad operacional. En este caso, es necesario que se tomen determinadas acciones con carácter previo a la salida de la aeronave.

3.8.12 Si los hallazgos de categoría 3 (mayor) identificados durante la inspección afectan la condición de aeronavegabilidad de la aeronave, esta situación debe ser inmediatamente comunicada al Estado responsable por la aeronavegabilidad de la aeronave.

3.8.13 La evidencia relacionada con hallazgos sobre licencias y certificados, debería ser provista por la autoridad responsable por la emisión de dichos documentos. Sin embargo, para inspecciones que se realizan fuera de los horarios habituales de trabajo de la autoridad emisora de los documentos, los inspectores podrán aceptar evidencias de otras fuentes, tomando en cuenta la confiabilidad de las mismas. En este caso, los inspectores deberán validar esta información con la autoridad emisora en el menor plazo posible. En el informe de la inspección, deberá mencionarse la forma y la fuente de la que se obtuvo tal evidencia.

3.8.14 Si bien las categorías de hallazgos están pre determinadas en la lista de PDFs, y las clases de acción están definidas para cada categoría de hallazgo de acuerdo a la Figura 2.3, para el caso específico de las acciones clase 3, los inspectores deberán evaluar la naturaleza de cada hallazgo y determinar las sub-acciones que correspondan según se establece en 3.7.13.

3.8.15 Las acciones clase 3 están divididas en 4 sub-acciones:

- a) **Clase 3a: Restricciones operativas.** - Se toman en caso que el equipo de inspección ha determinado que, en base a las deficiencias identificadas durante la inspección, la aeronave sólo puede despegar bajo ciertas restricciones operativas. Algunos ejemplos de las acciones clase 3a son:
- restricciones de altitud de vuelo en caso de hallazgos asociados con el sistema de oxígeno;
 - vuelo sin pasajeros de retorno a su base, si está permitido por la MEL;
 - inutilización de cierta cantidad de asientos,
 - inutilización de un determinado compartimiento de carga.
- b) **Clase 3b: Acciones correctivas previas al vuelo.**- Se toman en caso que el equipo de inspección ha determinado que, en base a las deficiencias identificadas durante la inspección, la aeronave no puede despegar a menos que se tomen ciertas acciones correctivas. Algunos ejemplos de las acciones clase 3b son:
- reparaciones temporales de defectos, permitidas por el AMM
 - nuevo cálculo de peso y balance;
 - envío de las licencias o certificados por fax o correo electrónico;
 - redistribución o ajuste de la carga.

- c) **Clase 3c: Aeronave puesta en tierra por la autoridad de inspección.**- Esta acción se toma en caso en que el la tripulación o el explotador se rehúsa a aplicar las restricciones operativas o las acciones correctivas asociadas con hallazgos categoría 3 antes del vuelo. Bajo estas circunstancias, por la seguridad de la aeronave y sus ocupantes, la aeronave debe permanecer en tierra. La acción clase 3 c también procede cuando el explotador se rehúsa a recibir una inspección IDISR sin una razón válida. Cuando se toma una acción clase 3.
- d) **Clase 3d: Prohibición inmediata de operar.**- En casos extremos en los que existe indicios inequívocos de que la seguridad de las operaciones puede estar seriamente afectada, se podrá imponer una prohibición de operación a una aeronave, flota de aeronaves o a al explotador en su conjunto.

3.9 Carga de la inspección a la base de datos

3.9.1 Una vez que se han validado los datos de la inspección, según 3.7, y se han tomado las acciones requeridas por 3.8, un representante del equipo de inspección, normalmente el asignado como líder del equipo de inspección, procederá a ingresar la carga validada en la base de datos del IDISR por medio de la aplicación en línea.

3.9.2 Es muy importante, para los fines de seguimiento a las inspecciones y para generación de estadísticas y tendencias, que se ingresen todos los datos posibles en los diferentes campos del formulario de la base de datos. También es importante incluir las evidencias fotográficas de los hallazgos.

3.9.4 En el caso de inspecciones con hallazgos de categoría 3, deberá incluirse una descripción detallada sobre las medidas adoptadas por el explotador, demoras generadas, aeronave en tierra y cualquier otra información sobre los pormenores y/o inconvenientes relacionados con la inspección.

3.9.5 Es importante también detallar con precisión cada hallazgo. No es lo mismo reportar un asiento en mal estado, que identificar la estación específica en la que se encuentra el asiento en mal estado, y la naturaleza del daño y malfuncionamiento. Los inspectores deben proveer toda la información posible, para facilitar el seguimiento y consulta posterior de las inspecciones.

3.9.6 La lista de PDFs del Apéndice B de este manual, tiene una columna titulada "instrucciones para detallar la discrepancia" que en algunos casos tiene la leyenda genérica "indicar la situación particular observada" y en otros contiene instrucciones precisas sobre información adicional requerida asociada a un PDF. En este último caso es necesario que durante la carga de la inspección en la base de datos, se provea la información complementaria requerida. Por ejemplo, el PDF A24-03, refiere: No se identificaron defectos importantes en la inspección pre-vuelo. Los comentarios, deberán especificar cuáles fueron los defectos que no se identificaron.

3.9.7 Si la información requerida en 3.8.2 y 3.8.4 no es ingresada en la base datos, no será posible hacer un adecuado seguimiento a la inspección.

3.9.8 Al llenar la base de datos, la condición de cada ítem, por defecto, se encuentra como "no observado (N/O). Los ítems observados con resultado satisfactorio, **deben registrarse como "satisfactorio"(S)** y no dejarlos como (N/O) ya que esto afecta los cálculos estadístico, y afecta las calificaciones globales tanto de los explotadores como de los Estados. Las demás opciones corresponde a "insatisfactorio" (U) y "no aplicable" (N/A).

3.9.9 Una vez que se han ingresado todos los datos de la inspección, la base de datos generará el informe correspondiente, y la carta de comunicación para el explotador y para su autoridad. El explotador podrá elegir los destinatarios del mensaje de la lista de contactos provista por cada Coordinador Nacional para tal fin, o podrá ingresar manualmente otras direcciones.

3.9.10 El Apéndice D de este manual, contiene las instrucciones detalladas para el ingreso de información a la base de datos.

3.10 Seguimiento

3.10.1 Si bien la responsabilidad principal por la vigilancia de un explotador recae en su propia autoridad, el Estado que ha identificado un hallazgo durante una inspección IDISR, es responsable de hacer el seguimiento al mismo, hasta que éste se haya cerrado a su satisfacción. Las inspecciones abiertas en la base de datos del IDISR, sólo pueden ser cerradas por el mismo usuario.

3.10.2 En caso de los hallazgos categoría 2 y 3, el Estado de la inspección le otorgará al explotador un plazo de 30 días hábiles, para proveer evidencia de las acciones correctivas, y remitirá una copia de esta comunicación al Estado del explotador. Si al término de los 30 días, el explotador no ha respondido a la solicitud, o si no ha provisto evidencia satisfactoria sobre las acciones correctivas, el Estado de la inspección solicitará esta evidencia al Estado del explotador.

3.10.3 Los Coordinadores Nacionales del IDISR, son responsables ante el SRVSOP sobre el seguimiento a las inspecciones que han sido abiertas en sus respectivos Estado.

3.10.4 Una vez que se ha recibido constancia de las acciones correctivas, el usuario que ingresó la información de la inspección a la base de datos, deberá editar el informe original, incorporando la descripción de las acciones correctivas, y editando el estado de la inspección a "cerrada". El estado de "insatisfactorio" permanecerá en el informe de la inspección, aun cuando la misma ha sido cerrada.

3.10.5 Es muy importante incluir la descripción de las acciones que condujeron al levantamiento de un hallazgo, para el seguimiento y control que realiza cada Estado a sus explotadores utilizando la base de datos del IDISR. La calidad de información que los Estados pueden obtener de esta herramienta, está en función a la calidad y precisión de los datos ingresados en la misma.

3.10.6 La aplicación en línea del IDISR, solamente genera la primera comunicación dirigida al explotador en caso de que existan hallazgos. Las comunicaciones y coordinaciones posteriores deberán realizarlas los propios inspectores, y mantendrán copiada de éstas comunicaciones al Estado del explotador.

Apéndice A - Lista de verificación e instrucciones para el llenado

Instrucciones para el llenado de la lista de verificación:**Datos de la inspección**

- Fecha:** Fecha de la inspección /esta misma fecha deberá registrarse en la base de datos, indistintamente si el registro se realiza en una fecha diferente.
- Hora:** Hora local a la que se realizó la inspección
- Lugar:** Designador de 4 dígitos de la OACI para el aeropuerto en el que se realizó la inspección. Si no se conoce el designador, puede apuntar el nombre de la ciudad en el casillero siguiente.

Datos del vuelo

- Explotador:** Código OACI de tres letras para el explotador, o el nombre del explotador en la casilla siguiente
La fila de abajo sirve para registrar otro explotador en caso de que el vuelo sea explotado por un explotador diferente
- Estado:** Nombre del Estado que emitió el AOC
- AOC:** Número del AOC. Puede consultarse en el registro en línea de AOC de la OACI
- Configuración:** Indicar la configuración de la aeronave: Pasajeros, Carga o combinación de ambas
- Ruta desde/
Hacia:** Para inspecciones a los vuelos que llegan, deberá registrarse la procedencia del vuelo; para inspecciones a vuelos de salida, deberá registrarse el destino.

Número de vuelo: En función a la selección de procedencia o de destino, deberá indicarse el número de vuelo.

Datos de la aeronave

- Tipo A/C:** Designación de tipo de aeronave según la OACI (Doc. 8643)
- Número de serie:** Número de serie obtenido durante la inspección o en el proceso de validación
- Matrícula:** Matrícula de la aeronave

Datos de la tripulación y tipo de operación

- Estado Lic. PIC:** Estado que emitió la licencia del piloto al mando
- Estado Lic. SIC:** Estado que emitió la licencia del copiloto
- Tipo de operac.:** Seleccionar entre operación de aviación comercial, aviación general o helicóptero

Registro de hallazgos

En caso de registrarse hallazgos durante la inspección registrar la siguiente información:
(Esta información puede completarse durante la reunión de verificación)

- Item:** Ítem de inspección de acuerdo con la lista de verificación (Por ejemplo A01)
- Std:** Estándar asociado a la no conformidad según la tabla de PDFs. ICAO (I), fabricante (M)
- Cat.** Categoría del hallazgo según la tabla de PDFs: 1, 2 o 3
- Descripción del Hallazgo:** Debe anotarse la descripción, para luego buscar el PDF correcto durante la validación.

Comentarios: Cualquier comentario adicional para ser registrado junto con la inspección.

Clase de acciones

Tomadas: Debe seleccionarse la acción más severa de todas las acciones tomadas.

Equipo de

Inspección: Debe registrarse el nombre del representante del explotador en caso que la inspección estuvo acompañada por uno. También debe registrarse los nombres de los inspectores que participaron en la inspección.

Lista de verificación:

A - CABINA DE PILOTAJE			
GENERAL			
1	Condición general interior	A1	A1
2	Salidas de emergencia	A2	A2
3	Equipamiento	A3	A3
DOCUMENTACION			
4	Manuales	A4	A4
5	Listas de verificación	A5	A5

La lista de verificación tiene dos columnas a la derecha de cada ítem. La primera columna se utiliza para marcar todos los ítems que fueron inspeccionados independientemente del resultado de la inspección. Los ítems que queden sin marcar al final de la inspección serán aquellos que no fueron observados, y deberán registrarse como tal (N/O) en la base de datos.

En la segunda columna se registra el resultado de la inspección del ítem, ya sea satisfactorio (S) o insatisfactorio (U). Por ejemplo:

A - CABINA DE PILOTAJE			
GENERAL			
1	Condición general interior	X	S
2	Salidas de emergencia	X	U
3	Equipamiento	A3	A3
DOCUMENTACION			
4	Manuales	X	S
5	Listas de verificación	A5	A5

En este ejemplo, durante la inspección se observaron los ítems A1, A2 y A4. El ítem A2 se ha sido observado, y por tanto la columna izquierda no está marcada.

Los ítems A1 y A4 han sido evaluados con resultado insatisfactorio, y el ítem A2 ha sido evaluado con resultado satisfactorio.

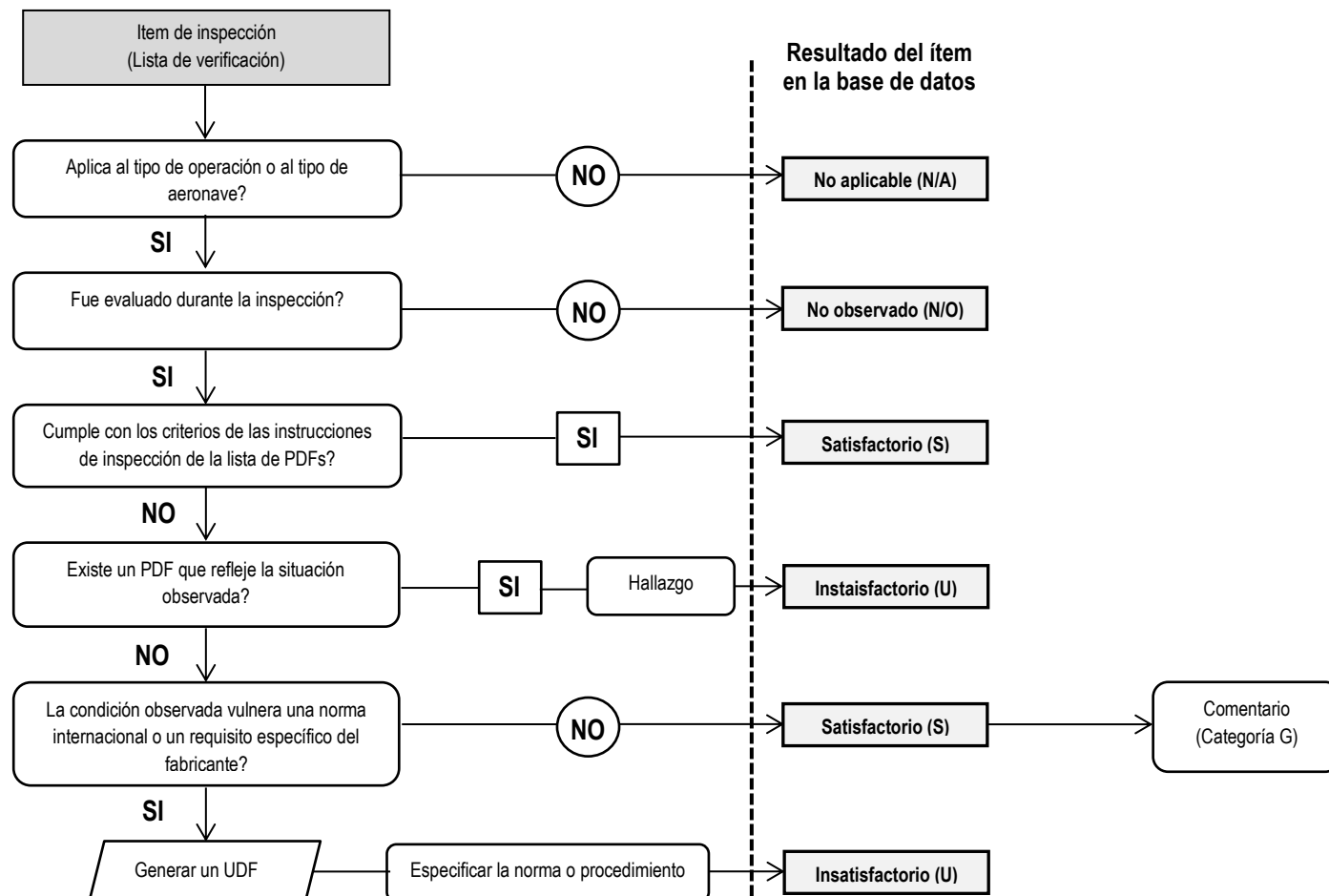
Apéndice B - Instrucciones de inspección y lista de hallazgos pre-definidos (PDF) (Versión extendida)

APENDICE B

DISCREPANCIAS PRE DEFINIDAS (PDF) – Versión extendida

I. PROCEDIMIENTO GENERAL DE CATEGORIZACIÓN DE DISCREPANCIAS

Con el fin de simplificar y estandarizar este proceso, se han generado la lista de **Hallazgos Pre Definidas (PDF)**. Estos hallazgos constituyen un conjunto de situaciones de incumplimientos susceptibles de ser detectadas en una inspección IDISR. Las PDF disponen de toda la información necesaria para definir una discrepancia, la cual incluye un texto estándar, una categorización de severidad y la referencia al requisito o procedimiento incumplido. Las PDF abarcan un gran porcentaje de las discrepancias esperables en una inspección IDISR, sin embargo, siempre existirán casos remotos que no han sido contemplados por una PDF. En estas situaciones, y luego que el equipo de inspectores se asegure que la discrepancia no está cubierta por una PDF, se generará una **Discrepancia Definida por los Inspectores (UDF)**. A los efectos de la redacción del texto de la UDF, la definición de su severidad y la referencia al estándar incumplido, los inspectores podrán utilizar como guía las PDF que resulten similares. A continuación se esquematiza la secuencia antes descrita:



II. DISCREPANCIAS PRE DEFINIDAS

A continuación se listan las Discrepancias Pre Definidas (DPD) asociadas a cada elemento del Registro de Inspección en Rampa (RIR). El listado de DPD correspondiente a cada elemento es precedido por un detalle general de lo que el inspector debe observar, incluyendo comentarios, recomendaciones y notas particulares al elemento.

El significado de cada columna de las tablas de DPD es el siguiente:

- **Ítem:** Indica el ítem de inspección o elemento relacionado
- **Est.:** Indica el estándar que se incumple. Se utiliza "I" cuando es estándar es **OACI**, "M" cuando se trata de una instrucción del **Fabricante** y "O" para **otro tipo de estándar** que no corresponda a alguno de los anteriores.
- **Cat.:** Indica la categoría de la discrepancia. Puede ser **1,2 o 3**, y en caso de comentarios **G**. Para más detalles referirse a la sección 3.6 de este manual.
- **Ref. OACI:** Indica la referencia al estándar que se incumple. Se las referencias a los Anexos de la OACI.
- **Discrepancia Pre Definida (PDF):** Indica el texto estándar del incumplimiento.
- **Código PDF:** Código que identifica a la discrepancia. El mismo que será seleccionado por el inspector en la base de datos.
- **Instrucciones para detallar discrepancia:** Contiene instrucciones referentes a la información que el inspector debe recabar de la discrepancia. Como regla general, esta información debe ser capaz de definir por completo al hallazgo.

Para aquellos Estado que adopten los PDFs para sus inspecciones nacionales, se listan las referencias a los Reglamentos LAR en fuente cursiva.

No debe utilizarse la referencia LAR en las inspecciones IDISR a explotadores internacionales!

Ítem de inspección	Título	Instrucciones
A01	Estado general	<p>Verificar:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Condición y estado general de la cabina de vuelo • Almacenamiento del equipamiento interior, portafolios, cajas de cartas de navegación etc. <p><i>Nota 1: Para el caso de inspecciones realizadas al arribo, los inspectores deben asegurarse que los manuales, portafolios, cajas de vuelo etc. que no estén apropiadamente guardados o almacenados, hayan permanecido en dicha condición durante el vuelo. En algunos casos puede asumirse (razonablemente) que los manuales no fueron almacenados durante el vuelo porque, por ejemplo, no existe un lugar de almacenamiento adecuado. Sin embargo, en aquellos casos en que no se puede excluir la posibilidad de que la tripulación realmente almacene los manuales, no debe considerarse la situación como discrepancia. Estos manuales y cajas pueden haber sido usados por la tripulación durante el rodaje, antes que el inspector ingrese a la cabina de vuelo.</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Si se encuentra instalada una puerta de acceso a la cabina de vuelo (puerta de cabina de vuelo), verificar que el mecanismo de bloqueo/ desbloqueo se encuentra operativo <p><i>Nota 2: Para aeronaves que realizan operaciones internacionales de transporte de pasajeros y que poseen un MTOW>45500 kg o una capacidad de asientos superior a los 60 pasajeros, se requiere un puerta de cabina de vuelo blindada y medios para la vigilancia del área externa a la cabina de vuelo, con el fin de identificar a las personas que solicitan ingreso a la cabina y detectar conductas sospechosas o amenazas potenciales.</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Verificar los medios para vigilar el área de la puerta desde cualquier asiento de piloto. <p><i>Nota 3: La reglamentación exige que el área completa de la puerta pueda ser monitoreada desde cualquier puesto de piloto para identificar a las personas que solicitan entrar y detectar comportamientos sospechosos y posibles amenazas. Un sistema de cámaras, por ejemplo, satisface este requerimiento. Una ventanilla u orificio (spyhole) de observación en la puerta, por el contrario, no permite que la tripulación observe el área de la puerta desde su asiento, por tanto no cumple con los requisitos del reglamento.</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Estado general y condición de las ventanillas y parabrisas (por ejemplo presencia de grietas, delaminación, etc.) • Si la composición de la tripulación cumple los requerimientos mínimos (información disponible en el AFM). • Que no se encuentre instalado equipamiento que obviamente incumple las funciones de diseño de los sistemas y de aterrizaje de emergencia según las previsiones del Anexo 8 Parte IIIA/B, Capítulo 4 (por ejemplo equipo instalado en el parabrisas que obstruye significativamente la visión del piloto o equipamiento no aprobado) • Disponibilidad y condición de las escobillas del limpiaparabrisas (si es requerido para el vuelo) • Cable eléctricos (no expuestos intencionalmente) • Condición operativa de la luces del panel alarmas (warning lights panel) • Cuando las circunstancias lo permitan (por ejemplo en caso de demoras significativas en la partida del vuelo), verificar el cumplimiento de las reglas de tiempo en servicio contenidas en el Manual de Operaciones.

Ítem	Est.	Cat.	Ref. OACI Ref. LAR	Texto de la norma (OACI)	Discrepancia Pre Definida (PDF)	Cód. PDF	Instrucciones para detallar discrepancia
A01	I	1	A6-I-13.2.2 LAR 121.2405 (e)	A partir del 1 de noviembre de 2003, todos los aviones de pasajeros de masa máxima certificada de despegue superior a 45 500 kg o con capacidad de asientos de pasajeros superior a 60 estarán equipados con una puerta del compartimiento de la tripulación de vuelo aprobada y diseñada para resistir la penetración de disparos de armas cortas y metralla de granadas y las intrusiones a la fuerza de personas	Accionamiento del mecanismo de traba de la puerta de cabina de vuelo desde la estación del piloto o copiloto no disponible y/o fuera de servicio.	A01-01	Indicar la situación particular observada.

				no autorizadas. Esta puerta podrá trabarse y destrabarse desde cualquier puesto de piloto.			
A01	I	2	A6-I-13.2.1 LAR 121.2405 (d)	En todas las aeronaves provistas de una puerta en el compartimiento de la tripulación de vuelo, esta puerta deberá poder trabarse y deberán proporcionarse los medios para que la tripulación de cabina pueda notificar discretamente a la tripulación de vuelo en caso de actividad sospechosa o violaciones de seguridad en la cabina.	No existen medios para notificar discretamente a la tripulación de vuelo en caso de actividad sospechosa.	A01-02	Indicar la situación particular observada.
A01	I	1	A6-I-13.2.3 LAR 121.2405 (c)	En todos los aviones provistos de puerta del compartimiento de la tripulación de vuelo, de conformidad con 13.2.2: b) se proporcionarán los medios para vigilar desde cualquier puesto de piloto el área completa de la puerta frente al compartimiento de la tripulación de vuelo para identificar a las personas que solicitan entrar y detectar comportamientos sospechosos o posibles amenazas.	Los medios para visualizar el área de la puerta no están disponibles desde cualquier puesto de pilotaje (pero hay procedimientos operacionales alternativos establecidos para las fases críticas de vuelo).	A01-03	Indicar la situación particular observada.
A01	I	2	A6-I-13.2.3 LAR 121.2405 (c)	En todos los aviones provistos de puerta del compartimiento de la tripulación de vuelo, de conformidad con 13.2.2: b) se proporcionarán los medios para vigilar desde cualquier puesto de piloto el área completa de la puerta frente al compartimiento de la tripulación de vuelo para identificar a las personas que solicitan entrar y detectar comportamientos sospechosos o posibles amenazas.	Los medios para visualizar el área de la puerta no están disponibles desde cualquier puesto de pilotaje (y NO hay procedimientos operacionales alternativos establecidos para las fases críticas de vuelo).	A01-04	Indicar la situación particular observada.
A01	I	3	A6-I-13.2.3 LAR 121.2405 (c)	En todos los aviones provistos de puerta del compartimiento de la tripulación de vuelo, de conformidad con 13.2.2: b) se proporcionarán los medios para vigilar desde cualquier puesto de piloto el área completa de la puerta frente al compartimiento de la tripulación de vuelo para identificar a las personas que solicitan entrar y detectar comportamientos sospechosos o posibles amenazas.	Los medios para visualizar el área de la puerta no están disponibles y/o se encuentran inoperativos (y fuera de los límites de la MEL).	A01-05	Indicar la situación particular observada.
A01	I	3	A6-I-13.2.1 LAR 121.2405 (d)	En todas las aeronaves provistas de una puerta en el compartimiento de la tripulación de vuelo, esta puerta deberá poder trabarse y deberán proporcionarse los medios para que la tripulación de cabina pueda notificar discretamente a la tripulación de vuelo en caso de actividad sospechosa o violaciones de seguridad en la cabina.	Mecanismo de traba (seguro) de la puerta de cabina de vuelo no disponible y/o fuera de servicio (fuera de los límites de la MEL)	A01-06	Indicar la situación particular observada.
A01	M	3			Ventanilla(s) / parabrisas dañado(s) fuera de los límites del AMM.	A01-07	Describe la naturaleza y la extensión del daño
A01	I	3	A6-I-9.1.1 LAR 121.1420(a)	La tripulación de vuelo no será menor que la especificada en el manual de operaciones. La tripulación de vuelo incluirá, además del mínimo especificado en el manual de vuelo o en otros	Cantidad insuficiente de tripulantes de vuelo.	A01-08	Indicar la situación particular observada y los requerimientos del Manual de Operaciones.

				documentos relacionados con el certificado de aeronavegabilidad, los miembros de la tripulación que sean necesarios según el tipo de avión empleado, el tipo de operación y la duración del vuelo entre los puntos en que se releva la tripulación.			
A01	I	3	A6-I-4.10.2 LAR 121.1910	El Estado del explotador requerirá que el explotador, conforme a 4.10.1 y con fines de gestión de sus riesgos de seguridad operacional relacionados con la fatiga, establezca: a) limitaciones del tiempo de vuelo, períodos de servicio de vuelo, períodos de servicio y períodos de descanso que estén dentro de los reglamentos prescriptivos de gestión de la fatiga establecidos por el Estado del explotador; o b) un sistema de gestión de riesgos asociados a la fatiga (FRMS) conforme a 4.10.6 para todas las operaciones; o c) un FRMS que se ajuste a 4.10.6 para parte de sus operaciones y a los requisitos de 4.10.2 a) para el resto de sus operaciones.	Tripulante(s) de vuelo no cumple(n) con las limitaciones de tiempos máximos de vuelo y mínimos de descanso.	A01-09	Indicar la situación particular observada y los requerimientos del Manual de Operaciones.
A01	I	3	A8-III A-4.1.7.1 A8-IIIB-4.6.1 LAR 25.001 LAR 23.001	En el diseño del avión se tomarán medidas para proteger a los ocupantes, en caso de aterrizaje de emergencia, contra los incendios y los efectos directos de las fuerzas de deceleración, así como contra las lesiones que puedan producirse por el efecto de las fuerzas de deceleración en el equipo interior del avión.	Equipamiento interior y/u objeto(s) no asegurado(s) y/o almacenado(s) correctamente durante el vuelo.	A01-10	Indicar qué equipamiento y objetos se encontraban sueltos
			A8-III A-4.1.6.(c) A8-IIIB-4.2.(c) LAR 25.001 LAR 25.001	El compartimiento de la tripulación de vuelo se diseñará de tal forma que se reduzca a un mínimo la posibilidad de accionamiento incorrecto o incompleto de los mandos por parte de la tripulación, debido a la fatiga, confusión o entorpecimientos. Se tendrá en cuenta, por lo menos, lo siguiente: disposición e identificación de los mandos e instrumentos, rápida identificación de los casos de emergencia, sentido de los mandos, ventilación, calefacción y ruidos.			
A01	I	3	A6-I-13.2.2 LAR 121.2405 (e)	A partir del 1 de noviembre de 2003, todos los aviones de pasajeros de masa máxima certificada de despegue superior a 45 500 kg o con capacidad de asientos de pasajeros superior a 60 estarán equipados con una puerta del compartimiento de la tripulación de vuelo aprobada y diseñada para resistir la penetración de disparos de armas cortas y metralla de granadas y las intrusiones a la fuerza de personas no autorizadas. Esta puerta podrá trabarse y destrabarse desde cualquier puesto de piloto.	No se encuentra instalada una puerta de cabina de vuelo reforzada.	A01-11	Indicar la situación particular observada.
A01	M	3			Luz(ces) del panel de alarmas (warning lights panel) inoperativas (fuera de los límites de la MEL)	A01-12	Indicar la situación particular observada y la referencia de la MEL.

A01	I	2	A8-III A-4.1.6 (d) A8-III B-4.2 (d) LAR 25.001 LAR 25.001	Campo visual del piloto. La disposición del puesto de pilotaje permitirá obtener un campo visual, claro y sin distorsiones, para facilitar el manejo seguro del avión, evitando deslumbramiento y reflejos que entorpezcan la visión del piloto. Las características del diseño del parabrisas del puesto de pilotaje permitirán, en condiciones de precipitación atmosférica, una visibilidad suficiente para la realización normal del vuelo y para la ejecución de aproximaciones y aterrizajes.	Instalación en cabina de vuelo que disminuye significativamente la visión de los pilotos.	A01-13	Indicar la situación particular observada.
A01	I	3	A8-III A-4.1.6.(d) LAR 25.001	Campo visual del piloto. La disposición del puesto de pilotaje permitirá obtener un campo visual, claro y sin distorsiones, para facilitar el manejo seguro del avión, evitando deslumbramiento y reflejos que entorpezcan la visión del piloto. Las características del diseño del parabrisas del puesto de pilotaje permitirán, en condiciones de precipitación atmosférica, una visibilidad suficiente para la realización normal del vuelo y para la ejecución de aproximaciones y aterrizajes.	Sistema de limpiaparabrisas / limpieza /secado de parabrisas no instalado o inoperativo y su uso requerido debido a precipitación (fuera de límites de MEL).	A01-14	Indicar la situación particular observada
A01	I	3	A8-III A-1.4 A8-III B-1.3 LAR 25.001 LAR 21.140(b)	En las condiciones de utilización previstas, el avión no tendrá ninguna característica susceptible de comprometer la seguridad.	Equipamiento instalado con incumplimiento obvio de los estándares de diseño y construcción.	A01-15	Indicar la situación particular observada.
			A8-III A-1.5 A8-III B-1.4 LAR 25.001 LAR 21.140(b)	1.5.1 La conformidad con las normas apropiadas de aeronavegabilidad se basará en resultados obtenidos en ensayos, en cálculos, o en cálculos basados en ensayos, siempre que en cada caso la precisión alcanzada garantice un nivel de aeronavegabilidad igual al que se habría obtenido mediante ensayos directos. 1.5.2 Los ensayos indicados en 1.5.1 serán tales que proporcionen una seguridad razonable de que el avión, sus componentes y el equipo son confiables y funcionan correctamente en las condiciones de utilización previstas.			
A01	I	2	A8-III A-9.1 LAR 25.001	Las limitaciones de utilización, dentro de las cuales se determina el cumplimiento de las normas de este Anexo, junto con cualquier otra información necesaria para la utilización segura del avión, se pondrán a disposición de los interesados por medio del manual de vuelo del avión, por indicaciones y letreros, y por cualesquier otros medios que puedan servir para la consecución eficaz de este fin. Las limitaciones e información comprenderán por lo menos las prescritas en 9.2, 9.3 y 9.4.	Marca(s) y/o placa(s) requerida(s) en cabina de vuelo faltante(s) o ilegible(s) o con información incorrecta.	A01-16	Indicar la situación particular observada.

			A8-IIIB-7.1 LAR 23.001	Las limitaciones de utilización, dentro de las cuales se determina el cumplimiento de las normas de este Anexo, junto con cualquier otra información necesaria para la utilización segura del avión, se pondrán a disposición de los interesados por medio del manual de vuelo, por indicaciones y letreros, y por cualesquier otros medios que puedan servir para la consecución eficaz de este fin.			
A01	I	2	A8-IIIA-1.4 A8-IIIB-1.3 LAR 25.001 LAR 21.140(b)	En las condiciones de utilización previstas, el avión no tendrá ninguna característica susceptible de comprometer la seguridad.	Cable(s) eléctrico(s) expuesto(s) (no intencionalmente).	A01-17	Indicar la situación particular observada.
A01	M	3			Parabrisas y/o ventanilla(s) con delaminación fuera de los límites del AMM.	A01-18	Indicar la situación particular observada y la referencia al AMM.

Ítem de inspección	Título	Instrucciones
A02	Salida de emergencia	<p>Verificar:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Salidas de emergencia se encuentren operativas. • Acceso a las salidas de emergencia sin obstrucciones. • Cuando existan cuerdas de escape instaladas, que las mismas estén aseguradas y en buen estado. <p><i>Nota 1: Se deberá tener presente que algunos objetos (equipos / valijas) pueden ubicarse temporalmente en una aparente condición insegura durante la etapa de preparación del vuelo. En estos casos los inspectores deben confirmar que dichos elementos serán almacenados en un lugar seguro antes de iniciar el vuelo. Si la tripulación no puede demostrar y/o confirmar esto, entonces se podrá registrar una discrepancia.</i></p>

Ítem	Est.	Cat.	Ref. OACI Ref. LAR	Texto de la norma (OACI)	Discrepancia Pre Definida (PDF)	Cód. PDF	Instrucciones para detallar discrepancia
A02	I	3	A8-III A-4.1.7.3 LAR 25.001	La disposición interior de la cabina y la ubicación y número de salidas de emergencia, así como los medios para localizar e iluminar los corredores y salidas de evacuación, deberán ser tales que se facilite la evacuación rápida del avión en las condiciones que probablemente se presentarían después de un aterrizaje de emergencia.	Acceso a salida de emergencia obstruido.	A02-01	Indicar la condiciones y la naturaleza de la obstrucción
A02	I	3	A8-III A-4.1.7.2 LAR 25.001	Se proveerán medios para la rápida evacuación del avión en las condiciones que probablemente se presentarían después de un aterrizaje de emergencia. Dichos medios guardarán relación con la capacidad del avión en cuanto a pasajeros y tripulación.	Salida(s) de emergencia inoperativa(s).	A02-02	Indicar la situación particular observada.
		A8-III A-8.3 LAR 25.001	El equipo de seguridad y supervivencia prescrito, que la tripulación o los pasajeros habrán de utilizar o manejar en caso de emergencia, será confiable, fácilmente accesible, podrá identificarse rápidamente, y su forma de empleo estará claramente indicada.				
		A8-III B-4.6.2 LAR 23.001	Se proveerán medios para la rápida evacuación del avión en las condiciones que probablemente se presentarían después de un aterrizaje de emergencia. Dichos medios guardarán relación con la capacidad del avión en cuanto a pasajeros y tripulación y se demostrará que son adecuados para los fines a los que están destinados.				
		A8-III B-4.6.4 LAR 25.001	En el diseño de los aviones certificados para amarajes forzosos se tomarán medidas para dar la máxima garantía práctica de que puede realizarse la evacuación de los pasajeros y de la tripulación, en condiciones de seguridad, en caso de amaraje forzoso.				
		A8-III B-6.3 A8-V-6.3 LAR 25.001	El equipo de seguridad y supervivencia prescrito, que la tripulación o los pasajeros habrán de utilizar o manejar en caso de emergencia, será confiable, fácilmente accesible, podrá identificarse rápidamente,				

				y su forma de empleo estará claramente indicada.			
A02	I	3	A8-III A-4.1.7.2 LAR 25.001	Se proveerán medios para la rápida evacuación del avión en las condiciones que probablemente se presentarían después de un aterrizaje de emergencia. Dichos medios guardarán relación con la capacidad del avión en cuanto a pasajeros y tripulación.	Medio(s) de evacuación de cabina de vuelo (cuerda de escape, ventanillas, arneses) no disponible(s) o inoperativo(s) (fuera de los límites de la MEL)	A02-03	Indicar la situación particular observada, indicar cuáles medios no están disponibles o inoperativos
			A8-III A-8.3 LAR 25.001	El equipo de seguridad y supervivencia prescrito, que la tripulación o los pasajeros habrán de utilizar o manejar en caso de emergencia, será confiable, fácilmente accesible, podrá identificarse rápidamente, y su forma de empleo estará claramente indicada.			
			A8-III B-4.6.2 LAR 23.001	Se proveerán medios para la rápida evacuación del avión en las condiciones que probablemente se presentarían después de un aterrizaje de emergencia. Dichos medios guardarán relación con la capacidad del avión en cuanto a pasajeros y tripulación y se demostrará que son adecuados para los fines a los que están destinados.			
			A8-III B-4.6.4 LAR 25.001	En el diseño de los aviones certificados para amarajes forzosos se tomarán medidas para dar la máxima garantía práctica de que puede realizarse la evacuación de los pasajeros y de la tripulación, en condiciones de seguridad, en caso de amaraje forzoso.			
			A8-III B-6.3 A8-V-6.3 LAR 25.001	El equipo de seguridad y supervivencia prescrito, que la tripulación o los pasajeros habrán de utilizar o manejar en caso de emergencia, será confiable, fácilmente accesible, podrá identificarse rápidamente, y su forma de empleo estará claramente indicada.			

Ítem de inspección	Título	Instrucciones
A03	Equipamiento	<p>Para todos los vuelos:</p> <p>a) TAWS (E-GPWS)</p> <ul style="list-style-type: none"> Verificar disponibilidad y condición operativa del equipo. Si se encuentra inoperativo, verificar que esté correctamente diferido, y confirmar si el despacho está permitido bajo MEL en esas condiciones. Verifique que el GPWS instalado cuenta con una función de predicción de riesgos del terreno. Si la base de datos del terreno está vencida (ha expirado), verifique que el despacho bajo MEL está permitido en esas condiciones. Si el equipo cuenta con una función de prueba para la tripulación (test), el inspector debe solicitar que se realice. <p><i>Nota 1: En algunos casos, la función de prueba (test) sólo puede ser realizada por personal de mantenimiento, ésto no constituye un hallazgo.</i></p> <p>En caso de que la aeronave no tuviera un TAWS (E-GPWS) instalado, debería considerarse la suspensión inmediata de operación de la aeronave. La aeronave solo debería ser autorizada a despegar en un vuelo de posicionamiento (sin pasajeros ni carga).</p> <p>b) ACAS II TCAS II</p> <ul style="list-style-type: none"> Verificar que se encuentre instalado y que funcione correctamente. Si no funciona, verifique que haya sido adecuadamente reportado y diferido, y verifique que se encuentre dentro los límites de la MEL. Si el equipo cuenta con una función de prueba para la tripulación (test), el inspector debe solicitar que se realice. <p><i>Nota 2: En algunos casos, la función de prueba (test) sólo puede ser realizada por personal de mantenimiento, ésto no constituye un hallazgo.</i></p> <p>En caso de que la aeronave no tuviera un TCAS/ACAS II instalado, debería considerarse la suspensión inmediata de operación de la aeronave. La aeronave solo debería ser autorizada a despegar en un vuelo de posicionamiento (sin pasajeros ni carga).</p> <p>c) Registrador de la voz en el puesto de pilotaje (CVR)</p> <ul style="list-style-type: none"> Si está disponible una función de prueba para la tripulación (test), el inspector debe solicitar que se realice. <p><i>Nota 3: En algunos casos, la función de prueba (test) sólo puede ser realizada por personal de mantenimiento, ésto no constituye un hallazgo.</i></p> <p>Para vuelos que se realizan en espacio aéreo designado:</p> <p>a) RVSM</p> <ul style="list-style-type: none"> Verificar que, en caso de existir equipos inoperativos (diferidos), éstos no afectan la capacidad RVSM de la aeronave. <p>b) RNAV</p> <ul style="list-style-type: none"> Verificar que la aeronave esté equipada con equipos RNAV. Para operaciones en espacio aéreo designado B-RNAV or P-RNAV verificar que la aeronave cumple con los requisitos de la Performance Requerida de Navegación (RNP) <p>c) MNPS</p> <ul style="list-style-type: none"> Verificar que, en caso de existir equipos inoperativos (diferidos), éstos no afectan la capacidad RVSM de la aeronave.

Ítem	Est.	Cat.	Ref. OACI Ref. LAR	Texto de la norma (OACI)	Discrepancia Pre Definida (PDF)	Cód. PDF	Instrucciones para detallar discrepancia
A03	I	3	A6-I-6.1.1 LAR 121.810	Además del equipo mínimo necesario para el otorgamiento del certificado de aeronavegabilidad, se instalarán o llevarán, según sea apropiado, en los	Equipamiento requerido instalado pero claramente no utilizado por la tripulación durante las operaciones.	A03-01	Indicar la situación particular observada.

				aviones los instrumentos, equipo y documentos de vuelo que se prescriben en los párrafos siguientes, de acuerdo con el avión utilizado y con las circunstancias en que haya de realizarse el vuelo. El Estado de matrícula aprobará o aceptará los instrumentos y equipo prescritos, incluida su instalación.			
A03	I	3	A6-I-6.18.2 LAR 121.855 (a)	El 1 de enero de 2005 o después de dicha fecha, todos los aviones con motor de turbina cuya masa máxima certificada de despegue sea superior a 5 700 kg o que estén autorizados para transportar más de 19 pasajeros estarán equipados con un sistema anticollisión de a bordo (ACAS II)	Sistema ACAS II/ TCAS II no disponible o inoperativo (fuera de los límites de la MEL).	A03-02	Indicar la situación particular observada
A03			RESERVADO	RESERVADO	RESERVADO	A03-03	RESERVADO
A03	I	3	A6-I-4.3.1 LAR 121.2550	No se iniciará ningún vuelo hasta que no se hayan completado los formularios de preparación del vuelo en los que se certifique que el piloto al mando ha comprobado que: a) el avión reúne condiciones de aeronavegabilidad; b) los instrumentos y equipo prescritos en el Capítulo 6, para el tipo de operación que vaya a efectuarse, están instalados y son suficientes para realizar el vuelo; c) se ha obtenido la conformidad (visto bueno) de mantenimiento del avión, según 8.8; d) la masa del avión y el emplazamiento del centro de gravedad son tales que puede realizarse el vuelo con seguridad, teniendo en cuenta las condiciones de vuelo previstas; e) la carga transportada está debidamente distribuida y sujeta; f) se ha llevado a cabo una inspección que indique que pueden cumplirse las limitaciones de utilización, expuestas en el Capítulo 5, respecto al vuelo en cuestión; y g) se ha cumplido con los requisitos de 4.3.3 relativos al planeamiento operacional del vuelo.	Sistema TAWS / E-GPWS con función de predicción de riesgos del terreno no disponible o inoperativo (fuera de los límites de la MEL)	A03-04	Indicar si el equipo no estaba instalado, o si la función de predicción de riesgos del terreno no está disponible o está inoperativa. Si no está disponible o está inoperativa indique las razones.
			A6-I-6.15.4 LAR 121.850 (a)	A partir del 1 de enero de 2007, todos los aviones con motores de turbina, con una masa máxima certificada de despegue superior a 5 700 kg o autorizados a transportar más de nueve pasajeros, estarán equipados con un sistema de advertencia de la proximidad del terreno que tenga una función de predicción de riesgos del terreno.			
			A6-I-6.15.6 LAR 121.850 (c)	A partir del 1 de enero de 2007, todos los aviones con motor de émbolo, con una masa máxima certificada de despegue superior a 5 700 kg o autorizados para transportar más de nueve pasajeros estarán equipados con un sistema de advertencia de la proximidad del terreno que proporcione las			

				advertencias previstas en 6.15.8 a) y c), la advertencia de margen vertical sobre el terreno que no es seguro, y que tenga una función de predicción de riesgos del terreno.			
			A6-I-6.15.8 LAR 121.850 (e)	Un sistema de advertencia de la proximidad del terreno proporcionará, a menos que se especifique otra cosa, advertencias sobre las siguientes circunstancias: a) velocidad de descenso excesiva; b) velocidad de aproximación al terreno excesiva; c) pérdida de altitud excesiva después del despegue o de dar motor; d) margen vertical sobre el terreno que no es seguro y configuración de aterrizaje inadecuada; 1) tren de aterrizaje no desplegado en posición; 2) flaps no dispuestos en posición de aterrizaje; y e) descenso excesivo por debajo de la trayectoria de planeo por instrumentos.			
A03			RESERVADO	RESERVADO	RESERVADO	A03-05	RESERVADO
A03	I	3	A6-I-4.3.1 LAR 121.2550	No se iniciará ningún vuelo hasta que no se hayan completado los formularios de preparación del vuelo en los que se certifique que el piloto al mando ha comprobado que: a) el avión reúne condiciones de aeronavegabilidad; b) los instrumentos y equipo prescritos en el Capítulo 6, para el tipo de operación que vaya a efectuarse, están instalados y son suficientes para realizar el vuelo; c) se ha obtenido la conformidad (visto bueno) de mantenimiento del avión, según 8.8; d) la masa del avión y el emplazamiento del centro de gravedad son tales que puede realizarse el vuelo con seguridad, teniendo en cuenta las condiciones de vuelo previstas; e) la carga transportada está debidamente distribuida y sujeta; f) se ha llevado a cabo una inspección que indique que pueden cumplirse las limitaciones de utilización, expuestas en el Capítulo 5, respecto al vuelo en cuestión; y g) se ha cumplido con los requisitos de 4.3.3 relativos al planeamiento operacional del vuelo.	Equipamiento de navegación requerido no disponible o inoperativo (fuera de los límites de la MEL).	A03-06	Indicar cual equipo no está disponible o inoperativo, y el tipo de operación.
			A6-I-7.2.1 LAR 121.995 (a)	Un avión irá provisto del equipo de navegación que le permita proseguir: a) de acuerdo con un plan operacional de vuelo; y b) de acuerdo con los requisitos de los servicios de tránsito aéreo; excepto en caso de que, si no lo excluye la autoridad competente, la navegación en los vuelos que se atengan a las reglas de vuelo visual se			

				efectúe por referencia a puntos característicos del terreno.			
A03	I	3	A6-I-6.3.2.1.3 LAR 121.910 (a)(2)	Todos los aviones que tengan una masa máxima certificada de despegue superior a 5 700 kg y cuyo certificado de aeronavegabilidad individual se haya expedido por primera vez el 1 de enero de 2003, o a partir de esa fecha, deberán estar equipados con un CVR capaz de conservar la información registrada durante por lo menos las dos últimas horas de su funcionamiento.	CVR inoperativo (fuera de los límites de la MEL).	A03-07	Indicar la situación particular observada.
			A6-I-6.3.2.1.4 LAR 121.910 (a)(3)	Todos los aviones que tengan una masa máxima certificada de despegue superior a 5 700 kg y cuyo certificado de aeronavegabilidad individual se haya expedido por primera vez el 1 de enero de 1987, o a partir de esa fecha, estarán equipados con CVR.			
			A6-I-6.3.2.1.5 LAR 121.910 (a)(4)	Todos los aviones de turbina cuyo certificado de aeronavegabilidad individual se haya expedido por primera vez antes del 1 de enero de 1987, que tengan una masa máxima certificada de despegue superior a 27 000 kg y cuyo prototipo haya sido certificado por la autoridad nacional competente después del 30 de septiembre de 1969, estarán equipados con un CVR.			

Ítem de inspección	Título	Instrucciones
A04	Manuales	<p>Verificar disponibilidad, contenido y estado de actualización de los siguientes documentos:</p> <ul style="list-style-type: none"> Manual de Vuelo de la aeronave (AFM) Manual de Operaciones (OM) <p><i>Nota 1: La información del AFM puede estar incluida en el OM</i></p> <p><i>Nota 2: No todas las partes del Manual de Operaciones (OM) deben llevarse a bordo. Como mínimo deberían estar disponibles aquellas partes relacionadas con las operaciones de vuelo.</i></p> <p><i>Nota 3: En el OM se puede verificar lo siguiente:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> Instrucciones para y datos para el control de peso y balanceo Listado de equipamiento de navegación instalados y cualquier requerimiento referente a las operaciones basadas en performance (cuando corresponda) Disponibilidad de datos que permitan a los tripulantes realizar los cálculos de performances Información para la planificación de combustible Requerimientos de tiempos de vuelo y descanso Procedimientos de seguridad para la carga de combustible con pasajeros a bordo Instrucciones para el transporte de Mercancías Peligrosas <ul style="list-style-type: none"> Verificar si los tripulantes son capaces de entender el idioma en el cual está escrito el OM y/o el AFM. <p><i>Nota 4: La OACI no requiere que los manuales estén escritos en un idioma en particular. Sin embargo, el hecho de alguno de los tripulantes no sean capaces de entender el idioma usado por los manuales constituye una discrepancia. El impacto en la seguridad de este tipo de discrepancias dependerá de la situación particular detectada, es decir, si uno o alguno de los tripulantes no entienden el idioma del manual o si ninguno de los tripulantes lo entiende.</i></p> <p><i>Nota 5: En Anexo 6 requiere que algunas partes específicas del OM sean aprobadas por la AAC. Sin embargo, el Anexo no requiere que la constancia de dicha aprobación esté contenida en el manual. Dependerá de cada Estado la forma en la que se aprueban los manuales, y se es una exigencia que la constancia de aprobación conte en el manual. La ausencia de una aprobación específica no constituye un hallazgo.</i></p>

Ítem	Est.	Cat.	Ref. OACI Ref. LAR	Texto de la norma (OACI)	Discrepancia Pre Definida (PDF)	Cód. PDF	Instrucciones para detallar discrepancia
A04	I	2	A6-I-6.2.3 LAR 121.430 LAR 121.2280(a)(1)	<p>El avión llevará:</p> <p>a) el manual de operaciones prescrito en 4.2.3, o aquellas partes del mismo que se refieran a las operaciones de vuelo;</p> <p>b) el manual de vuelo del avión y otros documentos que contengan datos de performance necesarios para la aplicación del Capítulo 5 y cualquier otra información necesaria para la operación del avión conforme a lo previsto en su certificado de aeronavegabilidad, salvo que estos datos figuren en el manual de operaciones; y</p> <p>c) las cartas adecuadas y al día que abarquen la ruta que ha de seguir el vuelo proyectado, así como cualquier otra ruta por la que, posiblemente, pudiera desviarse el vuelo.</p>	Las partes del OM relativas a las operaciones de vuelo no se encuentran a bordo o las mismas están incompletas.	A04-01	Indicar la información incompleta o faltante.

A04	I	2	A6-I-2.1.2 LAR 121.1910	El manual de operaciones mencionado en 1.1 y 1.2 abarcará, como mínimo, lo siguiente: Información y política relativas a la gestión de la fatiga, incluyendo: a) reglamentos que se refieren a limitaciones de tiempo de vuelo, períodos de servicio de vuelo y períodos de servicio y requisitos de períodos de descanso para los miembros de las tripulaciones de vuelo y de cabina, de conformidad con el Capítulo 4, 4.10.2 a); y b) política y documentación relativas al FRMS del explotador, de conformidad con el Apéndice 7.	No hay reglas de tiempo de vuelo, limitaciones de tiempo de vuelo y de descanso en el OM.	A04-02	Indicar la situación particular observada.
A04	I	2	A6-I-4.2.3.1 LAR 121.420	El explotador suministrará, para uso y guía del personal interesado, un manual de operaciones, de acuerdo con el Apéndice 2. El manual de operaciones se modificará o revisará, siempre que sea necesario, a fin de asegurar que esté al día la información en él contenida. Todas estas modificaciones o revisiones se comunicarán al personal que deba usar dicho manual.	OM desactualizado	A04-03	Indicar la situación particular observada.
A04	I	2	A6-I-4.2.3.1 LAR 121.420	El explotador suministrará, para uso y guía del personal interesado, un manual de operaciones, de acuerdo con el Apéndice 2. El manual de operaciones se modificará o revisará, siempre que sea necesario, a fin de asegurar que esté al día la información en él contenida. Todas estas modificaciones o revisiones se comunicarán al personal que deba usar dicho manual.	OM no emitido por el explotador.	A04-04	Indicar la situación particular observada.
A04	I	2	A6-I-4.2.3.1 LAR 121.420	El explotador suministrará, para uso y guía del personal interesado, un manual de operaciones, de acuerdo con el Apéndice 2. El manual de operaciones se modificará o revisará, siempre que sea necesario, a fin de asegurar que esté al día la información en él contenida. Todas estas modificaciones o revisiones se comunicarán al personal que deba usar dicho manual.	OM publicado en un lenguaje no entendido por un miembro de la tripulación.	A04-05	Indicar la situación particular observada.
A04	I	3	A6-I-6.2.3 (a)(b) LAR 121.430 LAR 121.2280	El avión llevará: a) el manual de operaciones prescrito en 4.2.3, o aquellas partes del mismo que se refieran a las operaciones de vuelo; b) el manual de vuelo del avión y otros documentos que contengan datos de performance necesarios para la aplicación del Capítulo 5 y cualquier otra información necesaria para la operación del avión conforme a lo previsto en su certificado de aeronavegabilidad, salvo que estos datos figuren en el manual de operaciones;	Datos de performance y limitaciones no existen o están incompletos a bordo.	A04-06	indicar cuál es la información incompleta o faltante
A04	I	3	A18-9.2 LAR 175.620(c)	Todo explotador facilitará en su manual de operaciones información apropiada que permita a la tripulación de vuelo desempeñar su cometido en lo relativo al transporte de mercancías peligrosas, y facilitará asimismo instrucciones acerca de las	No hay informaciones e instrucciones en el OM sobre las acciones a ser tomadas en caso de una emergencia con mercancías peligrosas a bordo.	A04-07	Indicar la situación particular observada.

				medidas que haya que adoptar en el caso de que surjan situaciones de emergencia en las que intervengan mercancías peligrosas.			
A04	I	3	A6-I-4.2.3.1 LAR 121.420	El explotador suministrará, para uso y guía del personal interesado, un manual de operaciones, de acuerdo con el Apéndice 2. El manual de operaciones se modificará o revisará, siempre que sea necesario, a fin de asegurar que esté al día la información en él contenida. Todas estas modificaciones o revisiones se comunicarán al personal que deba usar dicho manual.	OM publicado en un lenguaje no entendido por ningún miembro de la tripulación de vuelo.	A04-08	Indicar la situación particular observada.

Ítem de inspección	Título	Instrucciones
A05	Listas de verificación	<ul style="list-style-type: none"> Verificar si las listas de verificación están disponibles y son fácilmente accesibles. <p><i>Nota 1: Muchas aeronaves modernas disponen de listas de control electrónicas, p.ej. el sistema ECAM de Airbus. Esto no constituye una discrepancia siempre que la tripulación pueda demostrar el acceso a tales listas de control y éstas están correctamente documentadas en el Manual de Operaciones.</i></p> <ul style="list-style-type: none"> Verificar si el Manual de Operaciones contiene las listas de control requeridas. Compare la versión del MO con las disponibles para la tripulación. Controle si su contenido cumple con el MO cubriendo todas las fases del vuelo, en operaciones normales y de emergencia. <p><i>Nota 2: Las Listas de verificación Normal, Anormal y de Emergencia a veces están combinadas en un "Quick Reference Handbook". Sin embargo los inspectores pueden encontrar listas de control separadas para cada fase de vuelo, lo cual cumple totalmente los requerimientos.</i></p> <ul style="list-style-type: none"> Verifique si las listas de control son idénticas para todos los miembros de la tripulación de vuelo. <p><i>Nota 3: Si se presentan listas de control con un número de revisión/datos diferentes, controle si el contenido es idéntico.</i></p>

Ítem	Est.	Cat.	Ref. OACI Ref. LAR	Texto de la norma (OACI)	Discrepancia Pre Definida (PDF)	Cód. PDF	Instrucciones para detallar discrepancia
A05	I	2	A6-I-6.1.4 LAR 121.430 (a)	El explotador proporcionará al personal de operaciones y a la tripulación de vuelo un manual de operaciones de la aeronave respecto a cada uno de los tipos de aeronave en operación, donde figuren los procedimientos normales, no normales y de emergencia atinentes a la operación de la aeronave. El manual incluirá detalles de los sistemas de aeronave y de las listas de verificación que hayan de utilizarse. En el diseño del manual se observarán los principios relativos a factores humanos.	Las listas de chequeo no están conformes con los detalles de listas de control en el Manual de Operaciones.	A05-01	Indicar los detalles que no están conformes.
A05	I	2	A6-I-6.1.4 LAR 121.430 (a)	El explotador proporcionará al personal de operaciones y a la tripulación de vuelo un manual de operaciones de la aeronave respecto a cada uno de los tipos de aeronave en operación, donde figuren los procedimientos normales, no normales y de emergencia atinentes a la operación de la aeronave. El manual incluirá detalles de los sistemas de aeronave y de las listas de verificación que hayan de utilizarse. En el diseño del manual se observarán los principios relativos a factores humanos.	No hay detalles de las listas de chequeo en el Manual de Operaciones.	A05-02	Indicar la situación particular observada.
A05	I	2	A6-I-4.2.6 LAR 121.2240	Las listas de verificación proporcionadas de conformidad con 6.1.4 serán utilizadas por las tripulaciones de vuelo, antes, durante y después de todas las fases de las operaciones y en caso de emergencia, a fin de asegurar que se cumplen los procedimientos operacionales contenidos en el manual de operación de la aeronave y en el manual de vuelo, o en otros documentos relacionados con el	Listas de chequeo Normal y de Emergencia no accesibles a todos los miembros de la tripulación de vuelo relevantes	A05-03	Indicar la situación particular observada.

				certificado de aeronavegabilidad, y en cualquier caso en el manual de operaciones. En el diseño y utilización de las listas de verificación se observarán los principios relativos a factores humanos.			
A05	I	2	A6-I-4.2.6 LAR 121.2240	Las listas de verificación proporcionadas de conformidad con 6.1.4 serán utilizadas por las tripulaciones de vuelo, antes, durante y después de todas las fases de las operaciones y en caso de emergencia, a fin de asegurar que se cumplen los procedimientos operacionales contenidos en el manual de operación de la aeronave y en el manual de vuelo, o en otros documentos relacionados con el certificado de aeronavegabilidad, y en cualquier caso en el manual de operaciones. En el diseño y utilización de las listas de verificación se observarán los principios relativos a factores humanos.	Las listas de chequeo no cubren todas las fases del vuelo.	A05-04	Indicar las fases de vuelo que no están cubiertas
A05	I	3	A6-I-4.2.6 LAR 121.2240	Las listas de verificación proporcionadas de conformidad con 6.1.4 serán utilizadas por las tripulaciones de vuelo, antes, durante y después de todas las fases de las operaciones y en caso de emergencia, a fin de asegurar que se cumplen los procedimientos operacionales contenidos en el manual de operación de la aeronave y en el manual de vuelo, o en otros documentos relacionados con el certificado de aeronavegabilidad, y en cualquier caso en el manual de operaciones. En el diseño y utilización de las listas de verificación se observarán los principios relativos a factores humanos.	El capitán y copiloto usan diferentes versiones de listas de chequeo.	A05-05	Indicar la situación particular observada.
A05	I	3	A6-I-4.2.6 LAR 121.2240	Las listas de verificación proporcionadas de conformidad con 6.1.4 serán utilizadas por las tripulaciones de vuelo, antes, durante y después de todas las fases de las operaciones y en caso de emergencia, a fin de asegurar que se cumplen los procedimientos operacionales contenidos en el manual de operación de la aeronave y en el manual de vuelo, o en otros documentos relacionados con el certificado de aeronavegabilidad, y en cualquier caso en el manual de operaciones. En el diseño y utilización de las listas de verificación se observarán los principios relativos a factores humanos.	No hay lista de chequeo de "no normal y emergencia".	A05-06	Indicar la situación particular observada.

Ítem de inspección	Título	Instrucciones
A06	Cartas de navegación	<ul style="list-style-type: none"> Verificar si las cartas requeridas de salida, ruta, aproximación y del aeródromo están disponibles, dentro de alcance, actualizadas a la última enmienda del ciclo AIRAC (incluyendo las de aeródromos de alternativa). <p><i>Nota 1: Una o dos enmiendas omitidas en la librería de cartas podrían ser todavía aceptables si las cartas que cubren la ruta volada, o a ser volada, incluyendo los desvíos asociados, están actualizadas con las últimas enmiendas AIRAC.</i></p> <p><i>Nota 2: Si otras cartas no estuvieran actualizadas, pero las requeridas sí, esto no constituye una discrepancia. Sin embargo, este caso debe informarse como comentario u observación (categoría G).</i></p> <ul style="list-style-type: none"> Verificar la validez de la base de datos de FMS/GPS; en caso de expiración, controlar contra la MEL.

Ítem	Est.	Cat.	Ref. OACI Ref. LAR	Texto de la norma (OACI)	Discrepancia Pre Definida (PDF)	Cód. PDF	Instrucciones para detallar discrepancia
A06	I	2	A6-I-7.4.2 LAR 91.2515(c)	El explotador implantará procedimientos que aseguren la distribución e inserción oportuna de datos electrónicos de navegación actualizados e inalterados a todas las aeronaves que los necesiten.	Base de datos de Navegación fuera de fecha (dentro de los límites de MEL).	A06-01	Indicar la fecha de expiración de la base de datos
			A15-6.1.1	La información relativa a las circunstancias mencionadas en la Parte 1, Apéndice 4, se distribuirá mediante el sistema reglamentado (AIRAC), es decir, basando el establecimiento, eliminación o cambios importantes en una serie de fechas comunes de entrada en vigor a intervalos de 28 días, comprendido el 14 de enero de 2010. La información notificada no se modificará de nuevo por lo menos hasta 28 días después de la fecha de entrada en vigor, a menos que la circunstancia notificada sea de carácter temporal y no subsista por todo el período.			
A06	I	3	A6-I-7.4.2 LAR 91.2515(c)	El explotador implantará procedimientos que aseguren la distribución e inserción oportuna de datos electrónicos de navegación actualizados e inalterados a todas las aeronaves que los necesiten.	Base de datos de Navegación fuera de fecha (y fuera de los límites de MEL).	A06-02	Indicar la fecha de expiración de la base de datos
			A15-6.1.1	La información relativa a las circunstancias mencionadas en la Parte 1, Apéndice 4, se distribuirá mediante el sistema reglamentado (AIRAC), es decir, basando el establecimiento, eliminación o cambios importantes en una serie de fechas comunes de entrada en vigor a intervalos de 28 días, comprendido el 14 de enero de 2010. La información notificada no se modificará de nuevo por lo menos hasta 28 días después de la fecha de entrada en vigor, a menos que la circunstancia notificada sea de carácter temporal y no subsista por todo el período.			
A06	I	2	A6-I-6.2.3c LAR 121.2280	El avión llevará: c) las cartas adecuadas y al día que abarquen la ruta	Cartas de ruta requeridas fuera de fecha (base de datos de navegación en fecha).	A06-03	Indicar cuáles son las cartas desactualizadas, la fecha o revisión de

				que ha de seguir el vuelo proyectado, así como cualquier otra ruta por la que, posiblemente, pudiera desviarse el vuelo.			las cartas disponibles, etc.
			A15-6.1.1	La información relativa a las circunstancias mencionadas en la Parte 1, Apéndice 4, se distribuirá mediante el sistema reglamentado (AIRAC), es decir, basando el establecimiento, eliminación o cambios importantes en una serie de fechas comunes de entrada en vigor a intervalos de 28 días, comprendido el 14 de enero de 2010. La información notificada no se modificará de nuevo por lo menos hasta 28 días después de la fecha de entrada en vigor, a menos que la circunstancia notificada sea de carácter temporal y no subsista por todo el período.			
A06	I	3	A6-I-6.2.3c LAR 121.2280	El avión llevará: c) las cartas adecuadas y al día que abarquen la ruta que ha de seguir el vuelo proyectado, así como cualquier otra ruta por la que, posiblemente, pudiera desviarse el vuelo.	Cartas de ruta y base de datos de navegación requeridas fuera de fecha.	A06-04	Indicar cuáles son las cartas que están desactualizadas, y/o la fecha de vencimiento de la base de datos.
			A6-I-7.4.2 LAR 91.2515(c)	El explotador implantará procedimientos que aseguren la distribución e inserción oportuna de datos electrónicos de navegación actualizados e inalterados a todas las aeronaves que los necesiten.			
A06	I	3	A6-I-6.2.3c LAR 121.2280	El avión llevará: c) las cartas adecuadas y al día que abarquen la ruta que ha de seguir el vuelo proyectado, así como cualquier otra ruta por la que, posiblemente, pudiera desviarse el vuelo.	Cartas de aproximación por instrumentos requeridas no están a bordo.	A06-05	Indicar cuáles son las cartas que no están a bordo.
			A15-6.1.1	La información relativa a las circunstancias mencionadas en la Parte 1, Apéndice 4, se distribuirá mediante el sistema reglamentado (AIRAC), es decir, basando el establecimiento, eliminación o cambios importantes en una serie de fechas comunes de entrada en vigor a intervalos de 28 días, comprendido el 14 de enero de 2010. La información notificada no se modificará de nuevo por lo menos hasta 28 días después de la fecha de entrada en vigor, a menos que la circunstancia notificada sea de carácter temporal y no subsista por todo el período.			
A06	I	3	A6-I-6.2.3c LAR 121.2280	El avión llevará: c) las cartas adecuadas y al día que abarquen la ruta que ha de seguir el vuelo proyectado, así como cualquier otra ruta por la que, posiblemente, pudiera desviarse el vuelo.	Cartas de aproximación por instrumentos requeridas (excepto las de ruta) fuera de fecha.	A06-06	Indicar cuáles son las cartas desactualizadas, la fecha o revisión de las cartas disponibles, etc.
			A15-6.1.1	La información relativa a las circunstancias mencionadas en la Parte 1, Apéndice 4, se distribuirá mediante el sistema reglamentado (AIRAC), es decir, basando el establecimiento, eliminación o cambios importantes en una serie de fechas comunes de			

				entrada en vigor a intervalos de 28 días, comprendido el 14 de enero de 2010. La información notificada no se modificará de nuevo por lo menos hasta 28 días después de la fecha de entrada en vigor, a menos que la circunstancia notificada sea de carácter temporal y no subsista por todo el período.			
A06	I	2	A6-I-6.2.3c <i>LAR 121.2280</i>	El avión llevará: c) las cartas adecuadas y al día que abarquen la ruta que ha de seguir el vuelo proyectado, así como cualquier otra ruta por la que, posiblemente, pudiera desviarse el vuelo.	Varios conjuntos de cartas de aproximación por instrumentos están disponibles en la cabina de vuelo, de las cuales una (no en uso) está fuera de fecha.	A06-07	Indicar la situación particular observada.
			A15-6.1.1	La información relativa a las circunstancias mencionadas en la Parte 1, Apéndice 4, se distribuirá mediante el sistema reglamentado (AIRAC), es decir, basando el establecimiento, eliminación o cambios importantes en una serie de fechas comunes de entrada en vigor a intervalos de 28 días, comprendido el 14 de enero de 2010. La información notificada no se modificará de nuevo por lo menos hasta 28 días después de la fecha de entrada en vigor, a menos que la circunstancia notificada sea de carácter temporal y no subsista por todo el período.			

Ítem de inspección	Título	Instrucciones
A07	Lista de Equipamiento Mínimo (MEL)	<p>Verificar que la MEL:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Esté disponible y se encuentra aprobada • No sea menos restrictiva que la MMEL. <p><i>Nota 1: Un creciente número de explotadores ya no llevan a bordo una MEL, pero tiene acceso a ella por enlace de datos (data downlink). Esto debe ser considerado como una alternativa aceptable.</i></p> <p><i>Nota 2: Si se detecta que la MEL no incorpora la última revisión de la MMEL, esto se informa como comentario u observación (categoría G).</i></p> <p><i>Nota 3: Existe un margen de tiempo que debe ser considerado desde la introducción de requisitos más restrictivos en la MMEL, hasta que estos sean implementados en la MEL. Los inspectores deben considerar al menos un periodo de 4 meses, desde la publicación de la MMEL, para revisar la actualización de la MEL.</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Verificar que el contenido de la MEL refleje el equipamiento realmente instalado en la aeronave y tenga en cuenta las aprobaciones especiales contenidas en las especificaciones de operación. • Verificar que posea los procedimientos de mantenimiento (M) y/o de operaciones (O). • Verificar si la MEL está totalmente personalizada. P.ej. la MEL no debe contener referencias regulatorias ("ATA 23 Communication systems-Cualquiera en exceso de aquellos requeridos por el 14 CFR / LAR 121.XXX pueden estar inoperativos previendo que no sean energizados por la barra "Standby" y no sea requerido por procedimientos de emergencia."), siempre se debe mencionar el número verdadero de equipos requerido. • Verificar si los defectos diferidos (si hay alguno) están de acuerdo con las instrucciones de la MEL <p><i>Nota 5: En Anexo 6 requiere que la MEL sea aprobada por el Estado del Explotador. Sin embargo, el Anexo no requiere que la constancia de dicha aprobación esté contenida en el manual. Dependerá de cada Estado la forma en la que se aprueban los manuales, y se es una exigencia que la constancia de aprobación conte en el manual. La ausencia de una aprobación específica no constituye un hallazgo.</i></p>

Ítem	Est.	Cat.	Ref. OACI Ref. LAR	Texto de la norma (OACI)	Discrepancia Pre Definida (PDF)	Cód. PDF	Instrucciones para detallar discrepancia
A07	I	2	A6-I-6.1.3 LAR 121.2615	El explotador incluirá en el manual de operaciones una lista de equipo mínimo (MEL), aprobada por el Estado del explotador, para que el piloto al mando pueda determinar si cabe iniciar el vuelo, o continuarlo a partir de cualquier parada intermedia, en caso de que algún instrumento, equipo o sistemas dejen de funcionar. Cuando el Estado del explotador no sea el mismo que el Estado de matrícula, aquel se cerciorará de que MEL no repercute en el cumplimiento por parte del avión de los requisitos de aeronavegabilidad aplicables en el Estado de matrícula.	La MEL no refleja la configuración de la aeronave y/o las Especificaciones relativas a las operaciones.	A07-01	Indicar la situación particular observada.
A07	I	2	A6-I-6.1.3 LAR 121.2615	El explotador incluirá en el manual de operaciones una lista de equipo mínimo (MEL), aprobada por el Estado del explotador, para que el piloto al mando pueda determinar si cabe iniciar el vuelo, o continuarlo a partir de cualquier parada intermedia, en caso de que algún instrumento, equipo o sistemas dejen de funcionar. Cuando el Estado del explotador no sea el	La MEL no incluye procedimientos (M) y/o (O) cuando se requiere (ningún defecto diferido requiere tales procedimientos).	A07-02	Indicar la situación particular observada.

				mismo que el Estado de matrícula, aquel se cerciorará de que MEL no repercute en el cumplimiento por parte del avión de los requisitos de aeronavegabilidad aplicables en el Estado de matrícula.			
A07	I	3	A6-I-6.1.3 LAR 121.2615	El explotador incluirá en el manual de operaciones una lista de equipo mínimo (MEL), aprobada por el Estado del explotador, para que el piloto al mando pueda determinar si cabe iniciar el vuelo, o continuarlo a partir de cualquier parada intermedia, en caso de que algún instrumento, equipo o sistemas dejen de funcionar. Cuando el Estado del explotador no sea el mismo que el Estado de matrícula, aquel se cerciorará de que MEL no repercute en el cumplimiento por parte del avión de los requisitos de aeronavegabilidad aplicables en el Estado de matrícula.	La MEL no incluye procedimientos (M) y/u (O) cuando se requieren, (existen defectos diferidos que los requieren).	A07-03	Indicar la situación particular observada.
A07	I	3	A6-I-6.1.3 LAR 121.2615	El explotador incluirá en el manual de operaciones una lista de equipo mínimo (MEL), aprobada por el Estado del explotador, para que el piloto al mando pueda determinar si cabe iniciar el vuelo, o continuarlo a partir de cualquier parada intermedia, en caso de que algún instrumento, equipo o sistemas dejen de funcionar. Cuando el Estado del explotador no sea el mismo que el Estado de matrícula, aquel se cerciorará de que MEL no repercute en el cumplimiento por parte del avión de los requisitos de aeronavegabilidad aplicables en el Estado de matrícula.	La MEL es menos restrictiva que la MMEL (existen defectos diferidos afectados por por las restricciones menos restrictivas).	A07-04	Indicar la situación particular observada.
A07	I	2	A6-I-6.1.3 LAR 121.2615	El explotador incluirá en el manual de operaciones una lista de equipo mínimo (MEL), aprobada por el Estado del explotador, para que el piloto al mando pueda determinar si cabe iniciar el vuelo, o continuarlo a partir de cualquier parada intermedia, en caso de que algún instrumento, equipo o sistemas dejen de funcionar. Cuando el Estado del explotador no sea el mismo que el Estado de matrícula, aquel se cerciorará de que MEL no repercute en el cumplimiento por parte del avión de los requisitos de aeronavegabilidad aplicables en el Estado de matrícula.	La MEL es menos restrictiva que la MMEL (no existen defectos diferidos involucrados).	A07-05	Indicar la situación particular observada.
A07	I	2	A6-I-6.1.3 LAR 121.2615	El explotador incluirá en el manual de operaciones una lista de equipo mínimo (MEL), aprobada por el Estado del explotador, para que el piloto al mando pueda determinar si cabe iniciar el vuelo, o continuarlo a partir de cualquier parada intermedia, en caso de que algún instrumento, equipo o sistemas dejen de funcionar. Cuando el Estado del explotador no sea el mismo que el Estado de matrícula, aquel se cerciorará de que MEL no repercute en el cumplimiento por parte del avión de los requisitos de aeronavegabilidad aplicables en el Estado de matrícula.	MEL no está disponible (no existen defectos diferidos)	A07-06	Indicar la situación particular observada.
A07	I	2	A6-I-6.1.3	El explotador incluirá en el manual de operaciones	Algunos ítems MEL no están totalmente	A07-07	Indicar la situación particular observada.

			LAR 121.2615	una lista de equipo mínimo (MEL), aprobada por el Estado del explotador, para que el piloto al mando pueda determinar si cabe iniciar el vuelo, o continuarlo a partir de cualquier parada intermedia, en caso de que algún instrumento, equipo o sistemas dejen de funcionar. Cuando el Estado del explotador no sea el mismo que el Estado de matrícula, aquel se cerciorará de que MEL no repercute en el cumplimiento por parte del avión de los requisitos de aeronavegabilidad aplicables en el Estado de matrícula.	personalizados (no existen defectos diferidos involucrados).		
A07	I	2	A6-I-6.1.3 LAR 121.2615	El explotador incluirá en el manual de operaciones una lista de equipo mínimo (MEL), aprobada por el Estado del explotador, para que el piloto al mando pueda determinar si cabe iniciar el vuelo, o continuarlo a partir de cualquier parada intermedia, en caso de que algún instrumento, equipo o sistemas dejen de funcionar. Cuando el Estado del explotador no sea el mismo que el Estado de matrícula, aquel se cerciorará de que MEL no repercute en el cumplimiento por parte del avión de los requisitos de aeronavegabilidad aplicables en el Estado de matrícula.	MMEL en lugar de MEL	A07-08	Indicar la situación particular observada.
A07	I	3	A6-I-6.1.3 LAR 121.2615	El explotador incluirá en el manual de operaciones una lista de equipo mínimo (MEL), aprobada por el Estado del explotador, para que el piloto al mando pueda determinar si cabe iniciar el vuelo, o continuarlo a partir de cualquier parada intermedia, en caso de que algún instrumento, equipo o sistemas dejen de funcionar. Cuando el Estado del explotador no sea el mismo que el Estado de matrícula, aquel se cerciorará de que MEL no repercute en el cumplimiento por parte del avión de los requisitos de aeronavegabilidad aplicables en el Estado de matrícula.	Algunos ítems MEL no están totalmente personalizados (existen defectos diferidos involucrados con esos ítems).	A07-09	Indicar la situación particular observada.
A07	I	3	A6-I-6.1.3 LAR 121.2615	El explotador incluirá en el manual de operaciones una lista de equipo mínimo (MEL), aprobada por el Estado del explotador, para que el piloto al mando pueda determinar si cabe iniciar el vuelo, o continuarlo a partir de cualquier parada intermedia, en caso de que algún instrumento, equipo o sistemas dejen de funcionar. Cuando el Estado del explotador no sea el mismo que el Estado de matrícula, aquel se cerciorará de que MEL no repercute en el cumplimiento por parte del avión de los requisitos de aeronavegabilidad aplicables en el Estado de matrícula.	La MEL no está disponible (existen defectos diferidos que la requieren).	A07-10	Indicar la situación particular observada.

Ítem de inspección	Título	Instrucciones
A08	Certificado de Matrícula	<ul style="list-style-type: none"> • Verificar disponibilidad y precisión de los datos del Certificado de Matrícula (CdM). En el caso que sólo una fotocopia esté a bordo será un hallazgo "Certificado de Matrícula no válido o no puede ser mostrado por la tripulación". • Verificar si su formato y contenido se ajustan a los requisitos, y si se encuentra traducido al idioma inglés. <p><i>Nota 1: Si bien la OACI exige que se lleven a bordo los documentos originales, se considerará aceptable una copia legalizada por la autoridad emisora del certificado de matrícula.</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Verifique la placa de identificación a prueba de fuego (usualmente en la puerta delantera izquierda). Compare la información de la placa con la del certificado de matrícula. <p><i>Nota 2: El Anexo 7 de la OACI requiere que una placa a prueba de fuego necesita ser instalada próxima a la entrada principal, debiendo contener al menos la marca de nacionalidad y matrícula. A menudo sucede que la placa está localizada en alguna parte de la aeronave. Aunque esto no cumpla los requerimientos, la relevancia en la seguridad es mayormente baja y por lo tanto no debe registrarse una discrepancia.</i></p>

Ítem	Est.	Cat.	Ref. OACI Ref. LAR	Texto de la norma (OACI)	Discrepancia Pre Definida (PDF)	Cód. PDF	Instrucciones para detallar discrepancia
A08		1	A7-8.1	El certificado de matrícula deberá ser, tanto en la redacción como en la forma, una copia del certificado que se muestra en la Figura 1.	El formato del CdM no está de acuerdo con el Anexo 7.	A08-01	Indicar la situación particular observada.
A08		1	A7-8.2	Cuando los certificados de matrícula se expidan en un idioma que no sea el inglés, se incluirá una traducción a dicho idioma.	El del CdM no está traducido al inglés.	A08-02	Indicar la situación particular observada.
A08		1	A7-9.1	Toda aeronave llevará una placa de identificación en la que aparecerán inscritas, por lo menos, su marca de nacionalidad, o su marca común, y la marca de matrícula. La placa en cuestión será de metal incombustible o de otro material incombustible que posea propiedades físicas adecuadas.	No hay placa de identificación a prueba de fuego (Anexo 7).	A08-03	Indicar la situación particular observada.
A08		1	A7-9.1	Toda aeronave llevará una placa de identificación en la que aparecerán inscritas, por lo menos, su marca de nacionalidad, o su marca común, y la marca de matrícula. La placa en cuestión será de metal incombustible o de otro material incombustible que posea propiedades físicas adecuadas.	No coinciden los datos del CdM y lo de la placa de identificación.	A08-04	Indicar la situación particular observada.
A08		2	CC.29(a) LAR 121.2810(a)	Documentos que deben llevar las aeronaves Toda aeronave de un Estado contratante que se emplee en navegación internacional llevara los siguientes documentos, de conformidad con las condiciones prescritas en el presente Convenio: a) certificado de matrícula;	No es válido el CdM o no puede ser mostrado por la tripulación.	A08-05	Indicar la situación particular observada.
A08		1	CC.29(a) LAR 121.2810(a)	Documentos que deben llevar las aeronaves Toda aeronave de un Estado contratante que se emplee en navegación internacional llevara los siguientes documentos, de conformidad con las condiciones prescritas en el presente Convenio: a) certificado de matrícula;	Se emitió un CdMyP válido pero no se encuentra a bordo.	A08-06	Indicar la situación particular observada.

Ítem de inspección	Título	Instrucciones
A09	Certificado de Ruido	<ul style="list-style-type: none"> Verificar disponibilidad, exactitud del contenido (p.ej. Verifique el MTOW, S/N con el especificado en el Certificado de Matricula) del documento que atestigüe la certificación en cuanto al ruido y si está traducido al inglés. <p><i>Nota 1: Algunos Estados incorporan la información sobre la certificación de ruido en el AFM y/o en el Certificado de Aeronavegabilidad. Ambos casos están en cumplimiento con las normas de la OACI y no representan un hallazgo.</i></p> <p><i>Nota 2: Si bien la OACI exige que se lleven a bordo los documentos originales, se considerará aceptable una copia legalizada por la autoridad emisora del certificado de ruido.</i></p>

Ítem	Est.	Cat.	Ref. OACI Ref. LAR	Texto de la norma (OACI)	Discrepancia Pre Definida (PDF)	Cód. PDF	Instrucciones para detallar discrepancia
A09	I	1	A16-II-1.4 LAR 121.2810(a)(8)	Los documentos acreditativos de la homologación acústica de una aeronave serán aprobados por el Estado de matrícula, el cual exigirá que se lleven a bordo de la aeronave.	El Certificado de Ruido, no contiene la información adecuada, no está a bordo o no puede ser mostrado por la tripulación.	A09-01	Indicar la situación particular observada.
			A16-II-1.5	<p>Los documentos acreditativos de la homologación acústica de una aeronave contendrán, por lo menos, los datos siguientes:</p> <p>Dato 1. Nombre del Estado.</p> <p>Dato 2. Título del documento de homologación acústica.</p> <p>Dato 3. Número del documento.</p> <p>Dato 4. Nacionalidad o marcas de nacionalidad y de matrícula.</p> <p>Dato 5. Fabricante y designación de la aeronave dada por el fabricante.</p> <p>Dato 6. Número de serie de la aeronave. Dato 7. Fabricante, tipo y modelo de motor. Dato 8. Tipo y modelo de hélice para los aviones propulsados por hélice.</p> <p>Dato 9. Masa máxima de despegue en kilogramos.</p> <p>Dato 10. Masa máxima de aterrizaje, en kilogramos, para los certificados expedidos de conformidad con los Capítulos 2, 3, 4, 5 y 12 de este Anexo.</p> <p>Dato 11. Capítulo y sección de este Anexo, de conformidad con el cual se concedió la homologación a la aeronave.</p> <p>Dato 12. Modificaciones adicionales incorporadas con el fin de cumplir las normas de homologación acústica aplicables.</p> <p>Dato 13. Nivel de ruido lateral a plena potencia en la unidad correspondiente para documentos expedidos de conformidad con los Capítulos 2, 3, 4, 5 y 12 de</p>			

				<p>este Anexo.</p> <p>Dato 14. Nivel de ruido de aproximación en la unidad correspondiente para documentos expedidos de conformidad con los Capítulos 2, 3, 4, 5, 8 y 12 de este Anexo.</p> <p>Dato 15. Nivel de ruido de sobrevuelo en la unidad correspondiente para documentos expedidos de conformidad con los Capítulos 2, 3, 4, 5 y 12 de este Anexo.</p> <p>Dato 16. Nivel de ruido de sobrevuelo en la unidad correspondiente para documentos expedidos de conformidad con los Capítulos 6, 8 y 11 de este Anexo.</p> <p>Dato 17. Nivel de ruido de despegue en la unidad correspondiente para documentos expedidos de conformidad con los Capítulos 8 y 10 de este Anexo.</p> <p>Dato 18. Declaración de cumplimiento, incluyendo una referencia al Anexo 16, Volumen I.</p> <p>Dato 19. Fecha de expedición del documento de homologación acústica.</p> <p>Dato 20. Firma del funcionario que expide el documento de homologación acústica.</p>			
A09	I	1	A6-I-6.13 LAR 121.1810	<p>Todo avión llevará un documento que acredite la homologación por concepto de ruido. Cuando ese documento, o una declaración apropiada que atestigüe la homologación en cuanto al ruido, contenida en otro documento aprobado por el Estado de matrícula, se expida en un idioma distinto del inglés, se incluirá una traducción al inglés.</p>	El Certificado de Ruido no está traducido al inglés.	A09-02	Indicar la situación particular observada.

Ítem de inspección	Título	Instrucciones
A10	Cartificado de explotador aéreo (AOC)	<p>Verificar :</p> <ul style="list-style-type: none"> Disponibilidad y exactitud de contenidos del AOC (incluyendo las Especificaciones Relativas a las Operaciones). La copia debería estar certificada o legalizada por la autoridad emisora del certificado. Que el formato (diseño y contenido) del AOC y Especificaciones Relativas a las Operaciones cumplan con el Anexo 6 (incluyendo traducción al Inglés). <p><i>Nota 1: Si bien la OACI requiere un diseño específico del AOC, un AOC que cumpla con todo el contenido requerido por el Anexo 6 pero posea un diseño distinto, no será considerado como un hallazgo. Dicha situación debería registrarse como una Categoría G.</i></p> <p><i>Nota 2: El Anexo 6 requiere que las Especificaciones relativas a las operaciones (OpSpecs) mencionen específicamente si el explotador está o no autorizado a transportar mercancías peligrosas. En caso que no haya evidencia de esta situación, se considerará que el explotador no está autorizado. En este caso, si el explotador se encuentra transportando, o tiene la intención de transportar mercancías peligrosas, corresponderá un hallazgo Categoría 3.</i></p> <ul style="list-style-type: none"> Si el AOC contiene una fecha de expiración, verificar que se encuentre válido. Verificar si la operación de la aeronave, tanto en el vuelo de llegada como en el de salida, esté en cumplimiento con las limitaciones y autorizaciones contenidas en sus OpSpecs (autorizaciones especiales: Operaciones en baja visibilidad (LVO), (B/P)RNAV, RVSM, MNPS, EDTO, mercancías peligrosas, y otros requerido para el tipo de operación especial). <p><i>Nota 3: Si el AOC y/o las OpSpecs no se encuentran a bordo durante la inspección, corresponderá un hallazgo Categoría 3. Si, hasta la finalización de la inspección no se ha presentado el documento, la aeronave podrá ser desapachada solamente como un vuelo de posicionamiento (sin pasajeros ni carga).</i></p>

Ítem	Est.	Cat.	Ref. OACI Ref. LAR	Texto de la norma (OACI)	Discrepancia Pre Definida (PDF)	Cód. PDF	Instrucciones para detallar discrepancia
A10	I	G	A6-I-4.2.1.5 LAR 119.230(a)	El certificado de explotador de servicios aéreos incluirá por lo menos la información siguiente y, a partir del 1 de enero de 2010, tendrá el formato indicado en el párrafo 2 del Apéndice 6: a) Estado del explotador y autoridad expedidora; b) número de certificado de explotador de servicios aéreos y fecha de vencimiento; c) nombre del explotador, razón social (si difiere de aquél) y dirección de su oficina principal; d) fecha de expedición, y nombre, firma y título del representante de la autoridad expedidora; y e) el lugar, en un documento controlado llevado a bordo, donde pueda encontrarse la información de contacto de las autoridades de gestión operacional.	El formato del AOC y/o las Especificaciones Relativas a las Operaciones no están acordes con lo previsto en Anexo 6.	A10-01	Indicar la situación particular observada
			A6-I-4.2.1.6 LAR 119.025(c)	Las especificaciones relativas a las operaciones correspondientes al certificado de explotador de servicios aéreos incluirán, como mínimo, la información enumerada en el Apéndice 6, párrafo 3 y, a partir del 1 de enero de 2010, tendrán el formato establecido en dicho párrafo.			

			A6-I-4.2.1.7 LAR 119.025(d)	Los certificados de explotador de servicios aéreos y sus especificaciones relativas a las operaciones, expedidos por primera vez a partir del 20 de noviembre de 2008, tendrán el formato indicado en el Apéndice 6, párrafos 2 y 3.			
A10	I	2	A6-I-4.2.1.6 LAR 119.025(c)	Las especificaciones relativas a las operaciones correspondientes al certificado de explotador de servicios aéreos incluirán, como mínimo, la información enumerada en el Apéndice 6, párrafo 3 y, a partir del 1 de enero de 2010, tendrán el formato establecido en dicho párrafo.	La información en las Especificaciones Relativas a las Operaciones no está de acuerdo con el Anexo 6.	A10-02	Indicar la situación particular observada
A10	I	2	A6-I-4.2.1.5 LAR 119.230(a)	El certificado de explotador de servicios aéreos incluirá por lo menos la información siguiente y, a partir del 1 de enero de 2010, tendrá el formato indicado en el párrafo 2 del Apéndice 6: a) Estado del explotador y autoridad expedidora; b) número de certificado de explotador de servicios aéreos y fecha de vencimiento; c) nombre del explotador, razón social (si difiere de aquél) y dirección de su oficina principal; d) fecha de expedición, y nombre, firma y título del representante de la autoridad expedidora; y e) el lugar, en un documento controlado llevado a bordo, donde pueda encontrarse la información de contacto de las autoridades de gestión operacional.	Información incorrecta en el AOC.	A10-03	Indicar la situación particular observada.
A10	I	2	A6-I-6.1.2 LAR 121.2810(a)(9)	Se llevará a bordo del avión una copia auténtica certificada del certificado de explotador de servicios aéreos especificado en 4.2.1, y una copia de las especificaciones relativas a las operaciones pertinentes al tipo de avión, expedidas conjuntamente con el certificado. Cuando el Estado del explotador haya expedido el certificado y sus especificaciones relativas a las operaciones en un idioma que no sea el inglés, se incluirá una traducción a dicho idioma.	El AOC no se encuentra traducido al inglés.	A10-04	Indicar la situación particular observada
A10	I	3	A6-I-4.2.1.2 LAR 119.015(a)	El certificado de explotador de servicios aéreos autorizará al explotador a realizar operaciones de transporte aéreo comercial de conformidad con las especificaciones relativas a las operaciones.	Operaciones de Transporte Aéreo Comercial no acordes con el AOC y/o Especificaciones Relativas a las Operaciones	A10-05	Indicar la situación particular observada. Informar sobre el tipo de operación.
A10	I	3	A6-I-4.2.1.1 LAR 119.020(a)	Ningún explotador realizará operaciones de transporte aéreo comercial a menos que sea titular de un certificado válido de explotador de servicios aéreos, expedido por el Estado del explotador.	Operaciones de Transporte Aéreo Comercial sin un AOC válido.	A10-06	Indicar la situación particular observada
A10	I	3	A6-I-6.1.2 LAR 121.2810(a)(9)	Se llevará a bordo del avión una copia auténtica certificada del certificado de explotador de servicios aéreos especificado en 4.2.1, y una copia de las especificaciones relativas a las operaciones pertinentes al tipo de avión, expedidas conjuntamente con el certificado. Cuando el Estado del explotador	No hay original ni copia certificada del AOC, y/o de las Especificaciones Relativas a las Operaciones a bordo o dichos documentos no pueden ser presentados por la tripulación	A10-07	Indicar la situación particular observada

				haya expedido el certificado y sus especificaciones relativas a las operaciones en un idioma que no sea el inglés, se incluirá una traducción a dicho idioma.			
A10	I	1	A6-I-6.1.2 LAR 121.2810(a)(9)	Se llevará a bordo del avión una copia auténtica certificada del certificado de explotador de servicios aéreos especificado en 4.2.1, y una copia de las especificaciones relativas a las operaciones pertinentes al tipo de avión, expedidas conjuntamente con el certificado. Cuando el Estado del explotador haya expedido el certificado y sus especificaciones relativas a las operaciones en un idioma que no sea el inglés, se incluirá una traducción a dicho idioma.	Existe un AOC y/o Especificaciones Relativas a las Operaciones válidos para los vuelos efectuados, pero no se llevan a bordo en el momento de la inspección.	A10-08	Indicar la situación particular observada.

Ítem de inspección	Título	Instrucciones
A11	Licencia de estación de radio	<ul style="list-style-type: none"> • Verificar presencia y exactitud de su contenido de la licencia de estación de radio. • Verificar que el nombre y el identificador de llamada sean correctos. <p><i>Nota 1: De acuerdo con los Artículos 29e y 30 del Convenio de Chicago, una licencia de estación de radio es una licencia para la instalación de un equipo de readio-transmisión. La OACI no especifica el contenido de dicha licencia. El requisito para tener esta licencia se origina en el Artículo 18 de las Regulaciones de Radio de la Unión Internacional de Telecomunicaciones, que requiere que la licencia contenga, además del nombre/identificado de llamada, las características generales de la instalación. Sin embargo, el contenido exacto de la licencia es sólo un recomendación. En tal sentido, no se registrará un hallazgo relacionado con el contenido de la licencia, salvo que la información mencionada sea incorrecta.</i></p> <p><i>Nota 2: Un copia legalizada o certificada por la autoridad emisora de la licencia se considera un documento válido.</i></p>

Ítem	Est.	Cat.	Ref. OACI Ref. LAR	Texto de la norma (OACI)	Discrepancia Pre Definida (PDF)	Cód. PDF	Instrucciones para detallar discrepancia
A11	I	1	CC-30(a)	a) Las aeronaves de cada Estado contratante, cuando se encuentren en o sobre el territorio de otros Estados contratantes, solamente pueden llevar a bordo radiotransmisores si las autoridades competentes del Estado en el que está matriculada la aeronave han expedido una licencia para instalar y utilizar dichos aparatos. El uso de radiotransmisores en el territorio del Estado contratante sobre el que vuele la aeronave se efectuará de acuerdo con los reglamentos prescritos por dicho Estado.	Información incorrecta en la licencia de estación de radio.	A11-01	Indicar cuál es la información incorrecta.
A11	I	1	CC-29(e) LAR 121.2810(a)	Toda aeronave de un Estado contratante que se emplee en la navegación internacional llevara los siguientes documentos, e) si está provista de aparatos de radio, la licencia de la estación de radio de la aeronave;	Se emitió una licencia de estación de radio válida, pero la misma no se encuentra a bordo al momento de la inspección.	A11-02	Indicar la situación particular observada.
A11	I	2	CC-29(e) LAR 121.2810(a)	Toda aeronave de un Estado contratante que se emplee en la navegación internacional llevara los siguientes documentos, e) si está provista de aparatos de radio, la licencia de la estación de radio de la aeronave;	No existe una licencia de estación de radio válida.	A11-03	Indicar la situación particular observada.
A11	I	G	CC-29(e) LAR 121.2810(a)	Toda aeronave de un Estado contratante que se emplee en la navegación internacional llevara los siguientes documentos, e) si está provista de aparatos de radio, la licencia de la estación de radio de la aeronave;	La licencia de estación de radio ha expirado.	A11-04	Indicar la situación particular observada.

Ítem de inspección	Título	Instrucciones
A12	Certificado de Aeronavegabilidad	<ul style="list-style-type: none"> • Verificar disponibilidad, exactitud y validez del Certificado de Aeronavegabilidad (CdA). Si el CdA a bordo no es el original, verificar que se trate de una copia certificada por la autoridad emisora del certificado. • Verificar si su contenido cumple con los requerimientos del Anexo 8, incluyendo su traducción al inglés. <p><i>Nota 1: Una aeronave sin un CdA a bordo, sólo podrá ser autorizada a despegar una vez que se ha recibido confirmación positiva del Estado de matrícula sobre la existencia y validez del certificado.</i></p> <p><i>Nota 2: Nota 2: Un copia legalizada o certificada por la autoridad emisora del certificado se considera un documento válido.</i></p>

Ítem	Est.	Cat.	Ref. OACI Ref. LAR	Texto de la norma (OACI)	Discrepancia Pre Definida (PDF)	Cód. PDF	Instrucciones para detallar discrepancia
A12	I	1	A8-II-3.3.1	El certificado de aeronavegabilidad contendrá la información que se indica en la Figura 1 y, por regla general, será similar a la misma.	Formato del CdA no está de acuerdo con los requerimientos del Anexo 8.	A12-01	Indicar la situación particular observada.
A12	I	2	A8-II-3.3.2 LAR 121.2810(b)	Cuando el certificado de aeronavegabilidad se expida en un idioma que no sea el inglés, se incluirá una traducción a dicho idioma.	El CdA no está traducido al inglés.	A12-02	Indicar la situación particular observada
A12	I	3	CC-31	Toda aeronave que se emplee en la navegación internacional estará provista de un certificado de aeronavegabilidad expedido o convalidado por el Estado en el que está matriculada	No se ha emitido un CdA por el Estado de Matrícula	A12-03	Indicar la situación particular observada
A12	I	1	CC-29b LAR 121.2810(a)	Toda aeronave de un Estado contratante que se emplee en la navegación internacional llevara los siguientes documentos, de conformidad con las condiciones prescritas en el presente Convenio: b) certificado de aeronavegabilidad;	Se ha emitido un CdA válido pero no es llevado a bordo al momento de la inspección	A12-04	Indicar la situación particular observada.
A12	I	3	CC-39a	Anotaciones en los certificados y licencias a) Toda aeronave o pieza de ésta, respecto a la cual exista una norma internacional de aeronavegabilidad o de comportamiento de vuelo y que deje de satisfacer en algún aspecto de dicha norma en el momento de su certificación, debe llevar anotada en el certificado de aeronavegabilidad, o agregada a éste, una enumeración completa de los detalles respecto a los cuales deje de satisfacer dicha norma.	Certificado de aeronavegabilidad con anotaciones, sin autorización del Estado de inspección	A12-05	Indicar la situación particular observada
		CC-40	Validez de los certificados y licencias con anotaciones Ninguna aeronave ni personal cuyos certificados o licencias estén así anotados podrán participar en la navegación internacional, sin permiso del Estado o Estados en cuyo territorio entren. La matriculación o empleo de tales aeronaves, o de cualquier pieza certificada de aeronave, en un Estado que no sea aquél en el que se certificaron originariamente, quedará a discreción del Estado en el que se importen				

				las aeronaves o la pieza.			
A12	I	3	CC-29b LAR 121.2810(a)	Toda aeronave de un Estado contratante que se emplee en la navegación internacional llevara los siguientes documentos, de conformidad con las condiciones prescritas en el presente Convenio: b) certificado de aeronavegabilidad;	No hay un CdA válido a bordo.	A12-06	Indicar la situación particular observada.

Ítem de inspección	Título	Instrucciones
A13	Preparación del vuelo	<ul style="list-style-type: none"> • Verificar la presencia y exactitud del Plan de Vuelo Operacional (incluyendo la firma del PIC). Comparar con las instrucciones relevantes del Manual de Operaciones. • Verificar si se retiene la documentación apropiada (todos los documentos relevantes de la preparación del vuelo). • Verificar si los cálculos de performance y combustible son correctos. <p><i>Nota 1: En el caso que el combustible a bordo se más que el calculado, pero es tenido en cuenta en la performance, peso y balance, no constituye una discrepancia. Si no es tenido en cuenta, habrá una discrepancia por los cálculos de performance, peso y balanceo.</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Verificar el monitoreo de consumo de combustible en el vuelo de arribo (si es requerido por el manual de OPS). • Verificar si el explotador tiene seleccionado aeródromos de alternativa apropiados (si es requerido). • Verificar si la tripulación de vuelo ha revisado toda la información meteorológica (incluyendo la de aeródromos de alternativa) • Verificar si la tripulación se aseguró que el pronóstico del clima en destino o alternativa está por encima del mínimo. • Verifique si la tripulación de vuelo revisó los NOTAMS aplicables y/o la información de los boletines pre-vuelo (incluyendo los aeródromos de alternativa). <p><i>Nota 2: De la norma A6-I-4.1.1 resulta que el explotador/tripulación de vuelo tiene que estar advertida de la disponibilidad (usualmente publicada en NOTAMS) de instalaciones en tierra y/o agua. En tanto la tripulación de vuelo esté advertida de ello, no hay requerimiento de llevar a bordo los NOTAMS, y no se registrará hallazgo. En orden de verificar que la tripulación está realmente advertida (en ausencia de NOTAMS a bordo, el inspector podrá verificar las advertencias de la información en los NOTAMS publicados por el aeropuerto de inspección (o las alternativas).</i></p> <p><i>Nota 3: Los explotadores con un departamento de despacho de vuelo pueden sólo proveer a la tripulación los NOTAMS considerados necesarios para su operación particular, editados como sean requeridos.</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • En caso de condiciones de formación de hielo en tierra, controle si los procedimientos de anti-hielo han sido llevados a cabo o planean llevarse a cabo antes del despegue de la aeronave. • Verifique la presencia y precisión del plan de vuelo ATS. <p><i>Nota 4: Los aeropuertos de alternativa no siempre necesitan ser mencionados en el plan de vuelo ATS, ej: vuelos permitidos sin alternativa o en caso de planes de vuelo repetitivos (RPL). En el último caso, debe mencionarse un contacto en el plan de vuelo donde el ATS puede obtener información con vista a las alternativas seleccionadas del vuelo concerniente (ver el Doc. 4444, Capítulo 16.4.2.2).</i></p> <p><i>Nota 5: Dependiendo del tipo de operaciones, el ítem 10 del plan de vuelo debe contener los siguientes designadores:</i> <i>"R" para operaciones B-RNAV"</i> <i>"Y" para vuelos en (porción de) espacio aéreo donde es mandatorio llevar equipo de radio con separación entre canales de 8.33 KHz;</i> <i>"W" para operaciones RVSM;</i> <i>"S" para aeronaves equipadas con Trasponder Modo-S.</i></p>

Ítem	Est.	Cat.	Ref. OACI Ref. LAR	Texto de la norma (OACI)	Discrepancia Pre Definida (PDF)	Cód. PDF	Instrucciones para detallar discrepancia
A13	I	1	A6-I-4.3.3.1 LAR 121.2555	Para cada vuelo proyectado se preparará un plan operacional de vuelo. El plan operacional de vuelo lo aprobará y firmará el piloto al mando, y, cuando sea aplicable, el encargado de operaciones de vuelo/despachador de vuelo, y se entregará una copia al explotador o a un agente designado o, si	No hay copia del plan de vuelo operacional retenida en tierra.	A13-01	Indicar la situación particular observada

				ninguno de estos procedimientos fuera posible, al jefe del aeródromo o se dejará constancia en un lugar conveniente en el punto de partida.			
A13	I	1	A6-I-4.3.3.1 LAR 121.2555	Para cada vuelo proyectado se preparará un plan operacional de vuelo. El plan operacional de vuelo lo aprobará y firmará el piloto al mando, y, cuando sea aplicable, el encargado de operaciones de vuelo/despachador de vuelo, y se entregará una copia al explotador o a un agente designado o, si ninguno de estos procedimientos fuera posible, al jefe del aeródromo o se dejará constancia en un lugar conveniente en el punto de partida.	Plan de vuelo operacional no firmado por el PIC.	A13-02	Indicar la situación particular observada
A13	I	2	A2-3.3.2 LAR 91.125(a)	El plan de vuelo contendrá información respecto a los conceptos siguientes que la autoridad ATS competente considere pertinentes: <ul style="list-style-type: none"> — Identificación de aeronave — Reglas de vuelo y tipo de vuelo — Número y tipos de aeronaves y categoría de estela turbulenta — Equipo — Aeródromo de salida (véase la Nota 1) — Hora prevista de fuera calzos (véase la Nota 2) — Velocidades de crucero — Niveles de crucero — Ruta que ha de seguirse — Aeródromo de destino y duración total prevista — Aeródromos de alternativa — Autonomía — Número total de personas a bordo — Equipo de emergencia y de supervivencia — Otros datos. 	Plan de vuelo ATS incorrecto.	A13-03	Indicar qué es lo que está mal en el plan de vuelo
A13	I	2	A6-I-4.3.1(f)(g) LAR 121.2550	No se iniciará ningún vuelo hasta que no se hayan completado los formularios de preparación del vuelo en los que se certifique que el piloto al mando ha comprobado que: <ul style="list-style-type: none"> f) se ha llevado a cabo una inspección que indique que pueden cumplirse las limitaciones de utilización, expuestas en el Capítulo 5, respecto al vuelo en cuestión; y g) se ha cumplido con los requisitos de 4.3.3 relativos al planeamiento operacional del vuelo. 	El contenido y uso del plan de vuelo operacional no está de acuerdo con el manual de operaciones	A13-04	Indicar la situación particular observada.
A13	I	3	A2-2.3.2 LAR 91.125(a)(b)	Antes de iniciar un vuelo, el piloto al mando de la aeronave se familiarizará con toda la información disponible apropiada al vuelo proyectado. Las medidas previas para aquellos vuelos que no se limiten a las inmediaciones de un aeródromo, y para todos los vuelos IFR, comprenderá el estudio minucioso de los informes y pronósticos meteorológicos de actualidad de que se disponga,	Menos combustible a bordo que el requerido por OACI	A13-05	Indicar la situación particular observada.

				cálculo de combustible necesario, y preparación del plan a seguir en caso de no poder completarse el vuelo proyectado.			
			A6-I-4.3.6.1 LAR 121.2645	Todo avión llevará una cantidad de combustible utilizable suficiente para completar el vuelo planificado de manera segura y permitir desviaciones respecto de la operación prevista.			
			A6-I-4.3.6.2 LAR 121.2645(b)	La cantidad de combustible utilizable que debe llevar se basará, como mínimo, en: a) los datos siguientes: 1) datos específicos actuales del avión obtenidos de un sistema de control del consumo de combustible, si están disponibles; o 2) si los datos específicos actuales del avión no están disponibles, los datos proporcionados por el fabricante del avión; y b) las condiciones operacionales para el vuelo planificado, incluyendo: 1) masa prevista del avión; 2) avisos a los aviadores; 3) informes meteorológicos vigentes o una combinación de informes y pronósticos vigentes; 4) procedimientos, restricciones y demoras previstas de los servicios de tránsito aéreo; y 5) efecto de los elementos con mantenimiento diferido y/o cualquier desviación respecto de la configuración.			
			A6-I-5.2.5 LAR 121.610(c)	No se iniciará ningún vuelo, a menos que la información de performance contenida en el manual de vuelo, complementada en forma conveniente con otros datos aceptables para el Estado del explotador, indique que pueden cumplirse las normas de 5.2.6 a 5.2.11 para el vuelo que se vaya a emprender.			
A13	I	3	A6-I-4.1.1 LAR 121.2540	El explotador tomará las medidas oportunas para que no se inicie un vuelo a menos que se haya determinado previamente, por todos los medios razonables de que se dispone, que las instalaciones o servicios terrestres y marítimos disponibles y requeridos necesariamente durante ese vuelo, para la seguridad del avión y protección de sus pasajeros, sean adecuados al tipo de operación de acuerdo con el cual haya de realizarse el vuelo y funcionen debidamente para este fin.	Tripulación de vuelo sin conocimiento de los NOTAMS aplicables de partida, destino o aeropuertos alternativos.	A13-06	Indicar la situación particular observada.
A13	I	3	A6-I-4.3.5.5 LAR 121.865 LAR 121.2620(a)	No se iniciará ningún vuelo que tenga que realizarse en condiciones de formación de hielo, conocidas o previstas, a no ser que el avión esté debidamente certificado y equipado para hacer frente a tales condiciones.	Vuelo operado en condiciones de formación de hielo sin certificación adecuada y/o equipamiento.	A13-07	Indicar la situación particular observada.
A13	I	3	A6-I-4.3.5.6 LAR 121.2620(d)	No se iniciará ningún vuelo que tenga que planificarse o que se prevea realizar en condiciones, conocidas o	La tripulación o el personal de mantenimiento no efectuó inspección de hielo y existen	A13-08	Indicar la situación particular observada.

				previstas, de formación de hielo en el avión en tierra, a no ser que se le haya inspeccionado para detectar la formación de hielo y, de ser necesario, se le haya dado tratamiento de deshielo o antihielo. La acumulación de hielo o de otros contaminantes naturales se eliminará a fin de mantener el avión en condiciones de aeronavegabilidad antes del despegue.	condiciones de formación de hielo en tierra.		
A13	I	2	A6-I-4.3.3.1 LAR 121.2555	Para cada vuelo proyectado se preparará un plan operacional de vuelo. El plan operacional de vuelo lo aprobará y firmará el piloto al mando, y, cuando sea aplicable, el encargado de operaciones de vuelo/despachador de vuelo, y se entregará una copia al explotador o a un agente designado o, si ninguno de estos procedimientos fuera posible, al jefe del aeródromo o se dejará constancia en un lugar conveniente en el punto de partida.	Plan de Vuelo Operacional incorrecto.	A13-09	Indicar lque es lo que está incorrecto en el plan de vuelo operacional.
A13	I	3	A6-I-4.3.3.1 LAR 121.2555	Para cada vuelo proyectado se preparará un plan operacional de vuelo. El plan operacional de vuelo lo aprobará y firmará el piloto al mando, y, cuando sea aplicable, el encargado de operaciones de vuelo/despachador de vuelo, y se entregará una copia al explotador o a un agente designado o, si ninguno de estos procedimientos fuera posible, al jefe del aeródromo o se dejará constancia en un lugar conveniente en el punto de partida.	No hay un Plan de Vuelo Operacional.	A13-10	Indicar la situación particular observada.
A13	I	3	A6-I-4.3.4.1.1 LAR 121.2575(a)	4.3.4.1.1 Se seleccionará un aeródromo de alternativa posdespegue y se especificará en el plan operacional de vuelo si las condiciones meteorológicas del aeródromo de salida están por debajo de los mínimos de aterrizaje de aeródromo establecidos por el explotador para esa operación, o si no fuera posible regresar al aeródromo de salida por otras razones.	No se seleccionó o es inadecuado(s) aeropuerto(s) de alternativa.	A13-11	Indicar cuál y porque es el aeropuerto alterno inadecuado
			A6-I-4.3.4.1.2 LAR 121.2575(b)	El aeródromo de alternativa posdespegue estará situado a los tiempos de vuelo siguientes del aeródromo de salida: a) para los aviones con dos motores, una hora de tiempo de vuelo a la velocidad de crucero con un motor inactivo, determinada a partir del manual de operación de la aeronave, calculada en condiciones ISA y de aire en calma utilizando la masa de despegue real; o b) para los aviones con tres o más motores, dos horas de tiempo de vuelo a la velocidad de crucero con todos los motores en marcha, determinadas a partir del manual de operación de la aeronave, calculada en condiciones ISA y de aire en calma utilizando la masa de despegue real; o c) para los aviones que se utilizan en operaciones con			

			<p>tiempo de desviación extendido (EDTO), cuando no está disponible ningún aeródromo de alternativa que cumpla los criterios de distancia de a) o b), el primer aeródromo de alternativa disponible situado dentro de la distancia equivalente al tiempo de desviación máximo aprobado del explotador considerando la masa de despegue real.</p>			
		A6-I-4.3.4.1.3 LAR 121.2575(c)	<p>Para que un aeródromo sea seleccionado como de alternativa posdespegue, la información disponible indicará que, en el período previsto de utilización, las condiciones corresponderán o estarán por encima de los mínimos de utilización de aeródromo establecidos por el explotador para la operación de que se trate.</p>			
		A6-I-4.3.4.2 LAR 121.2580	<p>Los aeródromos de alternativa en ruta, estipulados en 4.7 para las operaciones con tiempo de desviación extendido de aviones con dos motores de turbina, se seleccionarán y se especificarán en el plan operacional de vuelo y en el plan de vuelo para los servicios de tránsito aéreo (ATS).</p>			
		A6-I-4.3.4.3.1 LAR 121.2585(a)	<p>Para un vuelo que haya de efectuarse de acuerdo con las reglas de vuelo por instrumentos, se seleccionará y especificará al menos un aeródromo de alternativa de destino en el plan operacional de vuelo y en el plan de vuelo ATS, a no ser que:</p> <p>a) la duración del vuelo desde el aeródromo de salida, o desde el punto de nueva planificación en vuelo al aeródromo de destino sea tal que, teniendo en cuenta todas las condiciones meteorológicas y la información operacional relativa al vuelo, a la hora prevista de su utilización, exista certidumbre razonable de que:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) la aproximación y el aterrizaje pueden hacerse en condiciones meteorológicas de vuelo visual; y 2) pueden utilizarse pistas distintas a la hora prevista de utilización del aeródromo de destino con una pista, como mínimo, destinada a un procedimiento de aproximación por instrumentos operacional; o <p>b) el aeródromo sea un aeródromo aislado. Para las operaciones a aeródromos aislados no se requiere seleccionar uno o más aeródromos de alternativa de destino y la planificación debe ajustarse a 4.3.6.3 d) 4);</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) para cada vuelo a un aeródromo aislado se determinará un punto de no retorno; y 2) el vuelo que se realiza a un aeródromo aislado no continuará más allá del punto de no retorno, a no ser que una evaluación vigente de las condiciones meteorológicas, el tráfico y otras condiciones 			

				operacionales indiquen que puede realizarse un aterrizaje seguro a la hora prevista de utilización.			
			A6-I-4.3.4.3.2 LAR 121.2585(b)	En el plan operacional de vuelo y en el plan de vuelo ATS se seleccionarán y especificarán dos aeródromos de alternativa de destino cuando, para el aeródromo de destino: a) las condiciones meteorológicas, a la hora prevista de su utilización, estarán por debajo de los mínimos de utilización de aeródromo establecidos por el explotador para el vuelo; o b) no se dispone de información meteorológica.			
			A6-I-4.3.4.4 LAR 121.2585(c)	No obstante lo dispuesto en 4.3.4.1, 4.3.4.2 y 4.3.4.3, el Estado del explotador, basándose en los resultados de una evaluación de riesgos de seguridad operacional específica realizada por el explotador mediante la cual se demuestre cómo se mantendrá un nivel de seguridad operacional equivalente, podrá aprobar variaciones operacionales de los criterios de selección de aeródromos de alternativa. La evaluación de riesgos de seguridad operacional específica incluirá, como mínimo, lo siguiente: a) capacidades del explotador; b) capacidad global del avión y sus sistemas; c) tecnologías, capacidades e infraestructura del aeródromo disponible; d) calidad y fiabilidad de la información meteorológica; e) peligros y riesgos de seguridad operacional identificados en relación con cada variación de aeródromo de alternativa; y f) medidas de mitigación específicas.			
A13	I	3	A6-I-4.3.5.2 LAR 121.2680(a)(b)	Un vuelo que haya de efectuarse de conformidad con reglas de vuelo por instrumentos no deberá: a) despegar del aeródromo de salida, a no ser que las condiciones meteorológicas, a la hora prevista de su utilización, correspondan o sean superiores a los mínimos de utilización de aeródromo establecidos por el explotador para ese vuelo; y b) despegar o continuar más allá del punto de nueva planificación en vuelo, a no ser que en el aeródromo de aterrizaje previsto o en cada aeródromo de alternativa que haya de seleccionarse de conformidad con 4.3.4, los informes meteorológicos vigentes o una combinación de los informes y pronósticos vigentes indiquen que las condiciones meteorológicas, a la hora prevista de su utilización, corresponderán o serán superiores a los mínimos de utilización de aeródromo establecidos por el explotador para ese vuelo.	No hay pronóstico de clima indicando que las condiciones en destino o aeródromos alternativos están a o por encima del mínimo.	A13-12	Indicar la situación particular observada.
A13	I	3	A2-2.3.2	Antes de iniciar un vuelo, el piloto al mando de la	Cálculos de performance y/o combustible no	A13-13	Indicar la situación particular observada.

			aeronave se familiarizará con toda la información disponible apropiada al vuelo proyectado. Las medidas previas para aquellos vuelos que no se limiten a las inmediaciones de un aeródromo, y para todos los vuelos IFR, comprenderá el estudio minucioso de los informes y pronósticos meteorológicos de actualidad de que se disponga, cálculo de combustible necesario, y preparación del plan a seguir en caso de no poder completarse el vuelo proyectado.	disponible o significativamente incorrectos para el vuelo.		
		A6-I-4.3.1(f)(g) LAR 121.2550	No se iniciará ningún vuelo hasta que no se hayan completado los formularios de preparación del vuelo en los que se certifique que el piloto al mando ha comprobado que: f) se ha llevado a cabo una inspección que indique que pueden cumplirse las limitaciones de utilización, expuestas en el Capítulo 5, respecto al vuelo en cuestión; y g) se ha cumplido con los requisitos de 4.3.3 relativos al planeamiento operacional del vuelo.			
		A6-I-4.3.6.1 LAR 121.2645(a)	Todo avión llevará una cantidad de combustible utilizable suficiente para completar el vuelo planificado de manera segura y permitir desviaciones respecto de la operación prevista.			
		A6-I-4.3.6.2 LAR 121.2645(b)	La cantidad de combustible utilizable que debe llevar se basará, como mínimo, en: a) los datos siguientes: 1) datos específicos actuales del avión obtenidos de un sistema de control del consumo de combustible, si están disponibles; o 2) si los datos específicos actuales del avión no están disponibles, los datos proporcionados por el fabricante del avión; y b) las condiciones operacionales para el vuelo planificado, incluyendo: 1) masa prevista del avión; 2) avisos a los aviadores; 3) informes meteorológicos vigentes o una combinación de informes y pronósticos vigentes; 4) procedimientos, restricciones y demoras previstas de los servicios de tránsito aéreo; y 5) efecto de los elementos con mantenimiento diferido y/o cualquier desviación respecto de la configuración.			
		A6-I-5.2.5 LAR 121.610(c)	No se iniciará ningún vuelo, a menos que la información de performance contenida en el manual de vuelo, complementada en forma conveniente con otros datos aceptables para el Estado del explotador, indique que pueden cumplirse las normas de 5.2.6 a 5.2.11 para el vuelo que se vaya a emprender.			

A13	I	3	A6-I-4.7.1.1 LAR 121.2581	Los explotadores que realicen vuelos de más de 60 minutos desde un punto en una ruta hasta un aeródromo de alternativa en ruta, se asegurarán de que: b) para los aviones con dos motores de turbina, en la información más reciente proporcionada a la tripulación de vuelo se indique que las condiciones en los aeródromos de alternativa en ruta identificados corresponderán o serán superiores a los mínimos de utilización de aeródromo establecidos por el explotador para el vuelo a la hora prevista de su utilización.	Alternativa(s) requerida(s) en ruta EDTO) no disponible(s).	A13-14	Indicar cuáles son las alternativas no disponibles
A13	I	3	A2-2.3.2 LAR 91.125(a)	Antes de iniciar un vuelo, el piloto al mando de la aeronave se familiarizará con toda la información disponible apropiada al vuelo proyectado. Las medidas previas para aquellos vuelos que no se limiten a las inmediaciones de un aeródromo, y para todos los vuelos IFR, comprenderá el estudio minucioso de los informes y pronósticos meteorológicos de actualidad de que se disponga, cálculo de combustible necesario, y preparación del plan a seguir en caso de no poder completarse el vuelo proyectado.	No se verificó el clima actual ni los pronósticos meteorológicos antes de la salida	A13-15	Indicar la situación particular observada
			A6-I-4.3.6.2(b)(3) LAR 121.2645	La cantidad de combustible utilizable que debe llevar se basará, como mínimo, en: b) las condiciones operacionales para el vuelo planificado, incluyendo: 3) informes meteorológicos vigentes o una combinación de informes y pronósticos vigentes;			
A13	I	3	A6-I-4.7.1.1 LAR 121.2581	Los explotadores que realicen vuelos de más de 60 minutos desde un punto en una ruta hasta un aeródromo de alternativa en ruta, se asegurarán de que: a) para todos los aviones: 1) se identifiquen los aeródromos de alternativa en ruta; y 2) se proporcione a la tripulación de vuelo la información más reciente sobre los aeródromos de alternativa en ruta identificados, incluyendo la situación operacional y las condiciones meteorológicas; b) para los aviones con dos motores de turbina, en la información más reciente proporcionada a la tripulación de vuelo se indique que las condiciones en los aeródromos de alternativa en ruta identificados corresponderán o serán superiores a los mínimos de utilización de aeródromo establecidos por el explotador para el vuelo a la hora prevista de su utilización.	Clima en la alternativa(s) en ruta por debajo de mínimos EDTO.	A13-16	Indicar la situación particular observada.

			A6-I-4.3.4.2 LAR 121.2580	Los aeródromos de alternativa en ruta, estipulados en 4.7 para las operaciones con tiempo de desviación extendido de aviones con dos motores de turbina, se seleccionarán y se especificarán en el plan operacional de vuelo y en el plan de vuelo para los servicios de tránsito aéreo (ATS).			
A13	I	2	A6-I-4.3.4.2 LAR 121.2580	Los aeródromos de alternativa en ruta, estipulados en 4.7 para las operaciones con tiempo de desviación extendido de aviones con dos motores de turbina, se seleccionarán y se especificarán en el plan operacional de vuelo y en el plan de vuelo para los servicios de tránsito aéreo (ATS).	Aeropuerto(s) alternativa (o indicación de contactos del explotador en caso de RPL) considerados en el OFP pero no especificados en plan de vuelo ATC.	A13-17	Indicar la situación particular observada.
A13	O	G			No se hace monitoreo de consumo de combustible cuando es requerido por el manual de OPS.	A13-18	Indicar la referencia al OM que requiera que la tripulación efectúe el monitoreo de consumo de combustible.

Ítem de inspección	Título	Instrucciones
A14	Control de peso y balanceo	<ul style="list-style-type: none"> • Verificar presencia de una hoja completada de peso y balanceo (en papel o digital) y la precisión de los cálculos de peso y balanceo. • Controlar si la distribución de carga real está reflejada apropiadamente en la hoja de peso y balanceo (M&B sheet). <p>Si los cálculos de peso y/o balanceo se encuentran incorrectos:</p> <ul style="list-style-type: none"> • controle si todavía están dentro de los límites de la aeronave y controle la influencia en los cálculos de performance. <p><i>Nota 1: Si se cargó combustible adicional, controle que está incluido en la documentación de Peso y Balanceo.</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Verificar si la tripulación tiene suficientes datos disponibles (en el Manual de Operaciones o en el AFM) para verificar cálculos de Peso y Balanceo. • Controle si los cálculos de peso y balanceo tienen en cuenta cualquier restricción operacional (MTOM) como resultado de MTOM reducido para certificación de ruido.

Ítem	Est.	Cat.	Ref. OACI Ref. LAR	Texto de la norma (OACI)	Discrepancia Pre Definida (PDF)	Cód. PDF	Instrucciones para detallar discrepancia
A14	I	2	A6-I-5.2.7 LAR 121.555 LAR 121.560 LAR 121.615	<p>a) La masa del avión al comenzar el despegue no excederá de aquella con la que se cumple 5.2.8, ni tampoco de aquella con la que se cumplen 5.2.9, 5.2.10 y 5.2.11, teniendo en cuenta las reducciones de masa previstas conforme progresa el vuelo y la cantidad de combustible eliminada mediante vaciado rápido al aplicar lo estipulado en 5.2.9 y 5.2.10 y, respecto a los aeródromos de alternativa, lo estipulado en 5.2.7 c) y 5.2.11.</p> <p>b) En ningún caso, la masa al comenzar el despegue excederá de la masa máxima de despegue especificada en el manual de vuelo para la altitud de presión apropiada a la elevación del aeródromo y para cualquier otra condición atmosférica local, cuando se utilice como parámetro para determinar la masa máxima de despegue.</p> <p>c) En ningún caso, la masa calculada para la hora prevista de aterrizaje en el aeródromo en que se pretende aterrizar y en cualquier otro de alternativa de destino, excederá de la masa máxima de aterrizaje especificada en el manual de vuelo para la altitud de presión apropiada a la elevación de dichos aeródromos y cualquier otra condición atmosférica local, cuando se utilice como parámetro para determinar la masa máxima de aterrizaje.</p> <p>d) En ningún caso, la masa al comenzar el despegue o a la hora prevista de aterrizaje en el aeródromo en que se pretende aterrizar y en cualquier otro de alternativa de destino, excederá de las masas máximas pertinentes para las que se haya demostrado el cumplimiento de las normas aplicables</p>	Cálculos incorrectos de peso y/o balanceo, dentro de los límites de la aeronave, que no afectan los cálculos de performance.	A14-01	Indicar los detalles sobre los aspectos incorrectos del cálculo de peso y balanceo

				de homologación en cuanto al ruido contenidas en el Anexo 16, Volumen I, a no ser que otra cosa autorice, en circunstancias excepcionales, para un cierto aeródromo o pista donde no exista problema de perturbación debida al ruido, la autoridad competente del Estado en que está situado el aeródromo.			
			A6-I-4.3.1 (d)(e) LAR 121.165 LAR 121.2550	No se iniciará ningún vuelo hasta que no se hayan completado los formularios de preparación del vuelo en los que se certifique que el piloto al mando ha comprobado que: d) la masa del avión y el emplazamiento del centro de gravedad son tales que puede realizarse el vuelo con seguridad, teniendo en cuenta las condiciones de vuelo previstas; e) la carga transportada está debidamente distribuida y sujeta;			
A14	I	3	A6-I-5.2.7 LAR 121.555 LAR 121.560 LAR 121.615	a) La masa del avión al comenzar el despegue no excederá de aquella con la que se cumple 5.2.8, ni tampoco de aquella con la que se cumplen 5.2.9, 5.2.10 y 5.2.11, teniendo en cuenta las reducciones de masa previstas conforme progresa el vuelo y la cantidad de combustible eliminada mediante vaciado rápido al aplicar lo estipulado en 5.2.9 y 5.2.10 y, respecto a los aeródromos de alternativa, lo estipulado en 5.2.7 c) y 5.2.11. b) En ningún caso, la masa al comenzar el despegue excederá de la masa máxima de despegue especificada en el manual de vuelo para la altitud de presión apropiada a la elevación del aeródromo y para cualquier otra condición atmosférica local, cuando se utilice como parámetro para determinar la masa máxima de despegue. c) En ningún caso, la masa calculada para la hora prevista de aterrizaje en el aeródromo en que se pretende aterrizar y en cualquier otro de alternativa de destino, excederá de la masa máxima de aterrizaje especificada en el manual de vuelo para la altitud de presión apropiada a la elevación de dichos aeródromos y cualquier otra condición atmosférica local, cuando se utilice como parámetro para	Cálculo de peso y/o balanceo incorrecto, dentro de los límites de la aeronave, pero afectando los cálculos de performance.	A14-02	Indicar los detalles sobre los aspectos incorrectos del cálculo de peso y balance

				determinar la masa máxima de aterrizaje. d) En ningún caso, la masa al comenzar el despegue o a la hora prevista de aterrizaje en el aeródromo en que se pretende aterrizar y en cualquier otro de alternativa de destino, excederá de las masas máximas pertinentes para las que se haya demostrado el cumplimiento de las normas aplicables de homologación en cuanto al ruido contenidas en el Anexo 16, Volumen I, a no ser que otra cosa autorice, en circunstancias excepcionales, para un cierto aeródromo o pista donde no exista problema de perturbación debida al ruido, la autoridad competente del Estado en que está situado el aeródromo.			
A14	I	3	A6-I-4.3.1 (d)(e) LAR 121.165 LAR 121.2550	No se iniciará ningún vuelo hasta que no se hayan completado los formularios de preparación del vuelo en los que se certifique que el piloto al mando ha comprobado que: d) la masa del avión y el emplazamiento del centro de gravedad son tales que puede realizarse el vuelo con seguridad, teniendo en cuenta las condiciones de vuelo previstas; e) la carga transportada está debidamente distribuida y sujeta;	Datos insuficientes para que la tripulación controle los cálculos de peso y balanceo.	A14-03	Indicar cuáles son los datos faltantes y la razón
A14	I	3	A6-I-5.2.7 LAR 121.555 LAR 121.560 LAR 121.615	a) La masa del avión al comenzar el despegue no excederá de aquella con la que se cumple 5.2.8, ni tampoco de aquella con la que se cumplen 5.2.9, 5.2.10 y 5.2.11, teniendo en cuenta las reducciones de masa previstas conforme progresa el vuelo y la cantidad de combustible eliminada mediante vaciado rápido al aplicar lo estipulado en 5.2.9 y 5.2.10 y, respecto a los aeródromos de alternativa, lo estipulado en 5.2.7 c) y 5.2.11. b) En ningún caso, la masa al comenzar el despegue excederá de la masa máxima de despegue especificada en el manual de vuelo para la altitud de presión apropiada a la elevación del aeródromo y para cualquier otra condición atmosférica local, cuando se utilice como parámetro para determinar la masa máxima de despegue. c) En ningún caso, la masa calculada para la hora prevista de aterrizaje en el aeródromo en que se pretende aterrizar y en cualquier otro de alternativa de destino, excederá de la masa máxima de aterrizaje especificada en el manual de vuelo para la altitud de presión apropiada a la elevación de dichos aeródromos y cualquier otra condición atmosférica local, cuando se utilice como parámetro para determinar la masa máxima de aterrizaje. d) En ningún caso, la masa al comenzar el despegue	Peso y balanceo fuera de límites operacionales.	A14-04	Indicar la situación particular observada.

				o a la hora prevista de aterrizaje en el aeródromo en que se pretende aterrizar y en cualquier otro de alternativa de destino, excederá de las masas máximas pertinentes para las que se haya demostrado el cumplimiento de las normas aplicables de homologación en cuanto al ruido contenidas en el Anexo 16, Volumen I, a no ser que otra cosa autorice, en circunstancias excepcionales, para un cierto aeródromo o pista donde no exista problema de perturbación debida al ruido, la autoridad competente del Estado en que está situado el aeródromo.			
A14	I	2	A6-I-4.3.1 (d)(e) LAR 121.165 LAR 121.2550	No se iniciará ningún vuelo hasta que no se hayan completado los formularios de preparación del vuelo en los que se certifique que el piloto al mando ha comprobado que: d) la masa del avión y el emplazamiento del centro de gravedad son tales que puede realizarse el vuelo con seguridad, teniendo en cuenta las condiciones de vuelo previstas; e) la carga transportada está debidamente distribuida y sujeta;	Hoja de carga no refleja la verdadera distribución de carga pero está dentro de los límites de la aeronave.	A14-05	Indicar la situación particular observada.
A14	I	3	A6-I-4.3.1 (d)(e) LAR 121.165 LAR 121.2550	No se iniciará ningún vuelo hasta que no se hayan completado los formularios de preparación del vuelo en los que se certifique que el piloto al mando ha comprobado que: d) la masa del avión y el emplazamiento del centro de gravedad son tales que puede realizarse el vuelo con seguridad, teniendo en cuenta las condiciones de vuelo previstas; e) la carga transportada está debidamente distribuida y sujeta;	No se hicieron cálculos de peso y balanceo.	A14-06	Indicar la situación particular observada.
A14	I	3	A6-I-4.3.1 (d)(e) LAR 121.165 LAR 121.2550	No se iniciará ningún vuelo hasta que no se hayan completado los formularios de preparación del vuelo en los que se certifique que el piloto al mando ha comprobado que: d) la masa del avión y el emplazamiento del centro de gravedad son tales que puede realizarse el vuelo con seguridad, teniendo en cuenta las condiciones de vuelo previstas; e) la carga transportada está debidamente distribuida y sujeta;	No hay a bordo una hoja completa de peso y balanceo.	A14-07	Indicar la situación particular observada.

Ítem de inspección	Título	Instrucciones
A15	Extintores portátiles (HFE)	<p>Verificar que los HFE:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Se encuentren instalados en las posiciones indicadas, fácil y rápidamente accesibles • Se encuentren correctamente asegurados mediante los medios dispuestos a tales fines (soportes, abrazaderas, etc.) • Posean indicadas la instrucciones y/o método de operación • Se encuentren operativos, incluyendo el mecanismo de liberación de del agente extintor, verificando la presión (si se dispone de indicador) y fechas de vencimiento <p><i>Nota 1:</i> Frecuentemente los HFE que se encuentren en exceso a aquellos requeridos por la MEL o la configuración de emergencia aprobada para la aeronave pueden estar inoperativos. En ese caso deberá verificarse el cumplimiento de los procedimientos (O) o (M) indicados en la MEL. Si dichos procedimientos se encuentran cumplidos, no se registrará una discrepancia.</p> <p><i>Nota 2:</i> Si el peso del HFE resulta considerablemente bajo (comparado con otro similar que esté operativo) puede ser considerado inoperativo.</p> <p><i>Nota 3:</i> La OACI no requiere que los HFE posean una fecha de vencimiento (o de próximo chequeo) adherida al dispositivo. Los explotadores pueden utilizar diversos métodos para monitorear la condición de los extintores. La carencia de fecha de vencimiento (o de próximo chequeo) en un HFE no constituye una discrepancia en sí misma. No obstante esto, si existe indicación de fechas de vencimiento y las mismas se encuentran vencidas, deberá considerarse que el HFE se encuentra fuera de servicio.</p>

Ítem	Est.	Cat.	Ref. OACI Ref. LAR	Texto de la norma (OACI)	Discrepancia Pre Definida (PDF)	Cód. PDF	Instrucciones para detallar discrepancia
A15	I	2	A6-I-6.2.2b LAR 121.945	El avión estará equipado con: b) extintores portátiles de un tipo que, cuando se descarguen, no causen contaminación peligrosa del aire dentro del avión, de los cuales al menos uno estará ubicado: 1) en el compartimiento de pilotos; y 2) en cada compartimiento de pasajeros que esté separado del compartimiento de pilotos y que no sea fácilmente accesible a los miembros de la tripulación de vuelo;	HFE(s) no instalado(s) en la(s) ubicación(es) indicada(s).	A15-01	Indicar la ubicación del HFE faltante, y en lugar en donde esta instalado
			A8-IIIA-8.3 A8-IIIB-6.3 A8-V-6.3 LAR 25.001 LAR 27.001 LAR 29.001	El equipo de seguridad y supervivencia prescrito, que la tripulación o los pasajeros habrán de utilizar o manejar en caso de emergencia, será confiable, fácilmente accesible, podrá identificarse rápidamente, y su forma de empleo estará claramente indicada.			
A15	I	2	A6-I-6.2.2(b) LAR 121.945	El avión estará equipado con: b) extintores portátiles de un tipo que, cuando se descarguen, no causen contaminación peligrosa del aire dentro del avión, de los cuales al menos uno estará ubicado: 1) en el compartimiento de pilotos; y 2) en cada compartimiento de pasajeros que esté separado del compartimiento de pilotos y que no sea	HFE(s) no marcado(s) con las instrucciones de operación apropiadas.	A15-02	Indicar la situación particular observada.

				fácilmente accesible a los miembros de la tripulación de vuelo;			
			A8-III A-8.3 A8-III B-6.3 A8-V-6.3 LAR 25.001 LAR 27.001 LAR 29.001	El equipo de seguridad y supervivencia prescrito, que la tripulación o los pasajeros habrán de utilizar o manejar en caso de emergencia, será confiable, fácilmente accesible, podrá identificarse rápidamente, y su forma de empleo estará claramente indicada.			
A15	I	3	A6-I-6.2.2(b) LAR 121.945	El avión estará equipado con: b) extintores portátiles de un tipo que, cuando se descarguen, no causen contaminación peligrosa del aire dentro del avión, de los cuales al menos uno estará ubicado: 1) en el compartimiento de pilotos; y 2) en cada compartimiento de pasajeros que esté separado del compartimiento de pilotos y que no sea fácilmente accesible a los miembros de la tripulación de vuelo;	HFE(s) vacío(s), inoperativo(s) o faltante(s) fuera de los límites de la MEL.	A15-03	Indicar la situación particular observada
			A8-III A-8.3 A8-III B-6.3 A8-V-6.3 LAR 25.001 LAR 27.001 LAR 29.001	El equipo de seguridad y supervivencia prescrito, que la tripulación o los pasajeros habrán de utilizar o manejar en caso de emergencia, será confiable, fácilmente accesible, podrá identificarse rápidamente, y su forma de empleo estará claramente indicada.			
A15	I	3	A6-I-6.2.2b LAR 121.945	El avión estará equipado con: b) extintores portátiles de un tipo que, cuando se descarguen, no causen contaminación peligrosa del aire dentro del avión, de los cuales al menos uno estará ubicado: 1) en el compartimiento de pilotos; y 2) en cada compartimiento de pasajeros que esté separado del compartimiento de pilotos y que no sea fácilmente accesible a los miembros de la tripulación de vuelo;	HFE(s) no accesible(s) rápidamente / fácilmente.	A15-04	Indicar la situación particular observada.
			A8-III A-8.3 A8-III B-6.3 A8-V-6.3 LAR 25.001 LAR 27.001 LAR 29.001	El equipo de seguridad y supervivencia prescrito, que la tripulación o los pasajeros habrán de utilizar o manejar en caso de emergencia, será confiable, fácilmente accesible, podrá identificarse rápidamente, y su forma de empleo estará claramente indicada.			
A15	I	3	A8-III A-4.1.7.1 A8-III B-4.6.1	En el diseño del avión se tomarán medidas para proteger a los ocupantes, en caso de aterrizaje de emergencia, contra los incendios, el humo, los gases tóxicos y los efectos directos de las fuerzas de deceleración, así como contra las lesiones que puedan producirse por el efecto de las fuerzas de deceleración en el equipo interior del avión.	HFE(s) asegurado(s) incorrectamente.	A15-05	Indicar la situación particular observada.

Ítem de inspección	Título	Instrucciones
A16	Chalecos salvavidas / Dispositivos de flotación	<p>Verificar chalecos salvavidas / dispositivos de flotación por:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Disponibilidad en cantidades suficientes • Accesibilidad • Estado y condición • Fecha de vencimiento <p><i>Nota 1: La OACI no requiere que los chalecos salvavidas posean una fecha de vencimiento (o de próximo chequeo) adherida al dispositivo.. Por tal razón, la carencia de fecha de vencimiento (o de próximo chequeo) en un chaleco salvavidas no constituye una discrepancia en sí misma. No obstante esto, si existe indicación de fechas de vencimiento y las mismas se encuentran excedidas, deberá considerarse que el chaleco se encuentra fuera de servicio.</i></p> <p><i>Nota 2: Cuando se detecten chalecos salvavidas faltantes y/o fuera de servicio, deberá evaluarse si el tipo de operación los requiere. En caso de que no sean requeridos, deberá reportarse la situación mediante un comentario u observación (Categoría G).</i></p>

Ítem	Est.	Cat.	Ref. OACI Ref. LAR	Texto de la norma (OACI)	Discrepancia Pre Definida (PDF)	Cód. PDF	Instrucciones para detallar discrepancia
A16	I	2	A6-I-6.5.2.1 LAR 121.965(b)	Los aviones terrestres llevarán el equipo prescrito en 6.5.2.2: a) cuando vuelen sobre el agua a una distancia de más de 93 km (50 NM) de la costa, en el caso de aviones terrestres que operen de conformidad con 5.2.9 ó 5.2.10; b) cuando vuelen en ruta sobre el agua a una distancia de la costa superior a la de planeo, en el caso de todos los demás aviones terrestres; y c) cuando despeguen o aterricen en un aeródromo en el que, en opinión del Estado del explotador, la trayectoria de despegue o la de aproximación esté dispuesta de manera tal sobre el agua que, en caso de contratiempo, haya probabilidad de un amaraje forzoso.	Chaleco(s) salvavidas / dispositivo(s) de flotación no accesible(s) fácilmente y requerido(s) para el tipo de vuelo.	A16-01	Indicar la situación particular observada.
			A6-I-6.5.2.2 LAR 121.965(b)	El equipo indicado en 6.5.2.1 comprenderá, para cada persona que vaya a bordo, un chaleco salvavidas o dispositivo de flotación individual equivalente, situado en lugar fácilmente accesible desde el asiento o litera de la persona que haya de usarlo.			
A16	I	3	A6-I-6.5.2.1 LAR 121.965(b)	Los aviones terrestres llevarán el equipo prescrito en 6.5.2.2: a) cuando vuelen sobre el agua a una distancia de más de 93 km (50 NM) de la costa, en el caso de aviones terrestres que operen de conformidad con 5.2.9 ó 5.2.10; b) cuando vuelen en ruta sobre el agua a una distancia de la costa superior a la de planeo, en el caso de todos los demás aviones terrestres; y	Cantidad insuficiente de chalecos salvavidas / dispositivos de flotación y requeridos para el tipo de vuelo.	A16-02	Indicar la situación particular observada.

				c) cuando despeguen o aterricen en un aeródromo en el que, en opinión del Estado del explotador, la trayectoria de despegue o la de aproximación esté dispuesta de manera tal sobre el agua que, en caso de contratiempo, haya probabilidad de un amaraje forzoso.			
			A6-I-6.5.2.2 LAR 121.965(b)	El equipo indicado en 6.5.2.1 comprenderá, para cada persona que vaya a bordo, un chaleco salvavidas o dispositivo de flotación individual equivalente, situado en lugar fácilmente accesible desde el asiento o litera de la persona que haya de usarlo.			
A16	I	3	A6-I-6.5.2.1 LAR 121.965(b)	Los aviones terrestres llevarán el equipo prescrito en 6.5.2.2: a) cuando vuelen sobre el agua a una distancia de más de 93 km (50 NM) de la costa, en el caso de aviones terrestres que operen de conformidad con 5.2.9 ó 5.2.10; b) cuando vuelen en ruta sobre el agua a una distancia de la costa superior a la de planeo, en el caso de todos los demás aviones terrestres; y c) cuando despeguen o aterricen en un aeródromo en el que, en opinión del Estado del explotador, la trayectoria de despegue o la de aproximación esté dispuesta de manera tal sobre el agua que, en caso de contratiempo, haya probabilidad de un amaraje forzoso.	Chaleco(s) salvavidas y/o dispositivo(s) de flotación fuera de servicio o dañado, y requerido(s) para el tipo de vuelo.	A16-03	Indicar la situación particular observada.
			A6-I-6.5.2.2 LAR 121.965(b)	El equipo indicado en 6.5.2.1 comprenderá, para cada persona que vaya a bordo, un chaleco salvavidas o dispositivo de flotación individual equivalente, situado en lugar fácilmente accesible desde el asiento o litera de la persona que haya de usarlo.			

Ítem de inspección	Título	Instrucciones
A17	Cinturones de seguridad (arneses)	<ul style="list-style-type: none"> • Verificar su presencia y disponibilidad para todos los miembros de la tripulación de vuelo. • Verificar que estén operativos (incluyendo el elemento de sujeción automático). Si alguno se encuentra inoperativo, controle las condiciones de despacho en la MEL. <p><i>Nota 1: Si el funcionamiento apropiado del arnés está restringido por la cobertura del asiento, considerarlo inoperativo.</i></p> <p><i>Nota 2: Si el dispositivo de sujeción automática está inoperativo, considere el arnés como inoperativo.</i></p> <p><i>Nota 3: Un cinturón de asiento solo, no cumple los requisitos de OACI de un arnés de seguridad, y debe ser considerado que no hay arnés de seguridad instalado.</i></p>

Ítem	Est.	Cat.	Ref. OACI Ref. LAR	Texto de la norma (OACI)	Discrepancia Pre Definida (PDF)	Cód. PDF	Instrucciones para detallar discrepancia
A17	I	2	A6-I-6.2.2.(c)(3) LAR 91.2215(a)(2)	El avión estará equipado con: 3) un arnés de seguridad para cada asiento de un miembro de la tripulación de vuelo. El arnés de seguridad de cada asiento de piloto deberá incluir un dispositivo que sujete el torso del ocupante en caso de deceleración rápida; <i>Nota.— El arnés de seguridad incluye tirantes y un cinturón, que pueden usarse separadamente.</i>	El arnés del piloto no está equipado con un dispositivo de sujeción automático.	A17-01	Indicar la situación particular observada.
A17	I	2	A6-I-6.2.2.(c)(3) LAR 91.2215(a)(2)	El avión estará equipado con: 3) un arnés de seguridad para cada asiento de un miembro de la tripulación de vuelo. El arnés de seguridad de cada asiento de piloto deberá incluir un dispositivo que sujete el torso del ocupante en caso de deceleración rápida; <i>Nota.— El arnés de seguridad incluye tirantes y un cinturón, que pueden usarse separadamente.</i>	Arnés faltante o inoperativo para un asiento de la tripulación de vuelo que no sean los de los pilotos.	A17-02	Indicar la situación particular observada.
A17	I	3	A6-I-6.2.2.(c)(3) LAR 91.2215(a)(2)	El avión estará equipado con: 3) un arnés de seguridad para cada asiento de un miembro de la tripulación de vuelo. El arnés de seguridad de cada asiento de piloto deberá incluir un dispositivo que sujete el torso del ocupante en caso de deceleración rápida; <i>Nota.— El arnés de seguridad incluye tirantes y un cinturón, que pueden usarse separadamente.</i>	Arnés de faltante o inoperativo para un asiento de la tripulación de vuelo (fuera de los límites de la MEL).	A17-03	Indicar la situación particular observada y la referencia de la MEL.

Ítem de inspección	Título	Instrucciones												
A18	Oxígeno de emergencia	<ul style="list-style-type: none"> Verifique disponibilidad, accesibilidad y condición. Verifique si las máscaras de oxígeno permiten una rápida colocación (quick donning y rápido ajuste con una sola mano). <p><i>Nota 1: La OACI no da una definición detallada de que es una máscara de "rápida colocación" (quick donning). Por lo tanto el inspector debe ser muy cuidadoso cuando registra una discrepancia por esta causa. Las máscaras que no cumplen todos los criterios de FAA o EU-OPS (ubicar en la cara con una mano, menos de 5 segundos...) deben ser informados como un comentario (categoría G). Sin embargo, una discrepancia relacionada a la ausencia de máscaras de rápida colocación puede ser registrada si la tripulación de vuelo no puede probar que:</i></p> <p><i>-Las máscaras están operativas para todos los miembros de la tripulación de vuelo,</i></p> <p><i>-Las máscaras permiten radio comunicación,</i></p> <p><i>-Las máscaras no representan un inconveniente para miembros de la tripulación de vuelo que usan anteojos.</i></p> <ul style="list-style-type: none"> Verifique la presión del cilindro de oxígeno. En caso de baja presión, controle el mínimo requerido de acuerdo al Manual de Operaciones. <p><i>Nota 2: Si el tiempo lo permite, se le puede pedir a la tripulación de vuelo una prueba operacional combinada del uso de los sistemas de oxígeno y comunicaciones dado que esto revelará su estado de integridad.</i></p> <p><i>Nota 2: La OACI no requiere una fecha de expiración (o próximo control) de las máscaras de oxígeno o botellones de oxígeno. Los explotadores pueden emplear diferentes sistemas para monitorear la condición de las máscaras de oxígeno. Una máscara de oxígeno o botellón sin una fecha no constituye necesariamente una discrepancia. Sin embargo, si la fecha de expiración (o próxima fecha de inspección) se encuentra vencida, considérela inoperativo.</i></p> <p><i>Nota 3: En los casos donde la inspección revela que las gafas de protección contra el humo (smoke goggles) están inoperativas, esto deberá ser informado como un comentario (categoría G).</i></p> <p><i>Nota 4: Altitudes aproximadas de referencia:</i></p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Presión absoluta</th> <th>Metros</th> <th>Piés</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>700 hPa</td> <td>3 000</td> <td>10 000</td> </tr> <tr> <td>620 hPa</td> <td>4 000</td> <td>13 000</td> </tr> <tr> <td>376 hPa</td> <td>7 600</td> <td>25 000</td> </tr> </tbody> </table>	Presión absoluta	Metros	Piés	700 hPa	3 000	10 000	620 hPa	4 000	13 000	376 hPa	7 600	25 000
Presión absoluta	Metros	Piés												
700 hPa	3 000	10 000												
620 hPa	4 000	13 000												
376 hPa	7 600	25 000												

Ítem	Est.	Cat.	Ref. OACI Ref. LAR	Texto de la norma (OACI)	Discrepancia Pre Definida (PDF)	Cód. PDF	Instrucciones para detallar discrepancia
A18	I	3	A8-IIIA-8.3 A8-IIIB-6.3 A8-V-6.3 LAR 25.001 LAR 27.001 LAR 29.001	El equipo de seguridad y supervivencia prescrito, que la tripulación o los pasajeros habrán de utilizar o manejar en caso de emergencia, será confiable, fácilmente accesible, podrá identificarse rápidamente, y su forma de empleo estará claramente indicada.	Equipamiento de oxígeno no fácilmente accesible y requerido por el tipo de vuelo.	A18-01	Indicar la situación particular observada.
A18	I	3	A6-I-4.4.5.2 LAR 121.930(b)(1)	Todos los miembros de la tripulación de vuelo de aviones con cabina a presión que vuelen a una altitud a la cual la presión atmosférica sea inferior a 376 hPa tendrán a su disposición, en el puesto en que presten servicio de vuelo, una máscara de oxígeno del tipo de colocación rápida que permita	Número insuficiente de máscaras "quick donning" operativas disponibles.	A18-02	Indicar la situación particular observada.

A18	I	3	A6-I-4.3.9.1 LAR 121.935	suministrar oxígeno a voluntad. No se iniciarán vuelos cuando se tenga que volar a altitudes de vuelo en que la presión atmosférica en los compartimientos del personal sea inferior a 700 hPa, a menos que se lleve una provisión de oxígeno respirable para suministrarlo: a) a los miembros de la tripulación y al 10% de los pasajeros durante todo período de tiempo, que exceda de 30 minutos, en que la presión en los compartimientos que ocupan se mantenga entre 700 hPa y 620 hPa; y b) a la tripulación y a los pasajeros durante todo período de tiempo en que la presión atmosférica en los compartimientos ocupados por los mismos sea inferior a 620 hPa.	Insuficiente cantidad oxígeno y/o máscaras de oxígeno operativas.	A18-03	Indicar la situación particular observada.
			A6-I-4.3.9.2 LAR 121.930	No se iniciarán vuelos con aviones con cabina a presión a menos que lleven suficiente provisión de oxígeno respirable para todos los miembros de la tripulación y a los pasajeros, que sea apropiada a las circunstancias del vuelo que se esté emprendiendo, en caso de pérdida de presión, durante todo período de tiempo en que la presión atmosférica en cualquier compartimiento por ellos ocupado sea menor de 700 hPa. Además, cuando un avión se utilice a altitudes de vuelo en que la presión atmosférica sea inferior a 376 hPa, o cuando un avión se utilice a altitudes de vuelo en que la presión atmosférica sea superior a 376 hPa, y no pueda descender de manera segura en cuatro minutos a una altitud en que la presión atmosférica sea igual a 620 hPa, llevará una provisión mínima de 10 minutos para los ocupantes del compartimiento de pasajeros.			
			A6-I-6.7.1 LAR 121.930(a) LAR 121.935(a)(1)	Un avión que tenga que utilizarse a altitudes de vuelo en que la presión atmosférica es inferior a 700 hPa en los compartimientos del personal llevará dispositivos para el almacenaje y distribución de oxígeno que puedan contener y distribuir la provisión de oxígeno requerida por 4.3.9.1.			
A18	I	3	A6-I-4.3.9.1 LAR 121.935	No se iniciarán vuelos cuando se tenga que volar a altitudes de vuelo en que la presión atmosférica en los compartimientos del personal sea inferior a 700 hPa, a menos que se lleve una provisión de oxígeno respirable para suministrarlo: a) a los miembros de la tripulación y al 10% de los pasajeros durante todo período de tiempo, que exceda de 30 minutos, en que la presión en los compartimientos que ocupan se mantenga entre 700 hPa y 620 hPa; y	Sistema de oxígeno inoperativo.	A18-04	Indicar la situación particular observada.

				b) a la tripulación y a los pasajeros durante todo período de tiempo en que la presión atmosférica en los compartimientos ocupados por los mismos sea inferior a 620 hPa.			
			A6-I-4.3.9.2 LAR 121.930	No se iniciarán vuelos con aviones con cabina a presión a menos que lleven suficiente provisión de oxígeno respirable para todos los miembros de la tripulación y a los pasajeros, que sea apropiada a las circunstancias del vuelo que se esté emprendiendo, en caso de pérdida de presión, durante todo período de tiempo en que la presión atmosférica en cualquier compartimiento por ellos ocupado sea menor de 700 hPa. Además, cuando un avión se utilice a altitudes de vuelo en que la presión atmosférica sea inferior a 376 hPa, o cuando un avión se utilice a altitudes de vuelo en que la presión atmosférica sea superior a 376 hPa, y no pueda descender de manera segura en cuatro minutos a una altitud en que la presión atmosférica sea igual a 620 hPa, llevará una provisión mínima de 10 minutos para los ocupantes del compartimiento de pasajeros.			
			A6-I-6.7.1 LAR 121.930(a) LAR 121.935(a)(1)	Un avión que tenga que utilizarse a altitudes de vuelo en que la presión atmosférica es inferior a 700 hPa en los compartimientos del personal llevará dispositivos para el almacenaje y distribución de oxígeno que puedan contener y distribuir la provisión de oxígeno requerida por 4.3.9.1.			

Ítem de inspección	Título	Instrucciones
A19	Linternas	<p>Verifique disponibilidad, y condición operativa de linternas apropiadas, incluyendo su fácil acceso desde cada puesto de pilotos.</p> <p><i>Nota 1: Si se detecta un funcionamiento inadecuado de alguna linterna debido a baja carga en las baterías, considerar a la linterna como inoperativa.</i></p> <p><i>Nota 2: Si se detecta disponibilidad solo de linternas personales, dicha situación no constituye una discrepancia, siempre y cuando se verifique que las mismas se encuentren fácilmente accesibles a los tripulantes en sus puestos asignados. Sin embargo, esta situación deberá indicarse como un comentario u observación (Categoría G).</i></p>

Ítem	Est.	Cat.	Ref. OACI Ref. LAR	Texto de la norma (OACI)	Discrepancia Pre Definida (PDF)	Cód. PDF	Instrucciones para detallar discrepancia
A19	I	1	A8-IIIA-8.3 A8-IIIB-6.3 A8-V-6.3 LAR 25.001 LAR 27.001 LAR 29.001	El equipo de seguridad y supervivencia prescrito, que la tripulación o los pasajeros habrán de utilizar o manejar en caso de emergencia, será confiable, fácilmente accesible, podrá identificarse rápidamente, y su forma de empleo estará claramente indicada.	Linternas eléctricas disponibles para ambos pilotos pero no para otros miembros de la tripulación de vuelo durante operación nocturna.	A19-01	Indicar la situación particular observada.
			A6-I-6.10(f) LAR 121.825	Todos los aviones que vuelen durante la noche estarán equipados con: f) una linterna eléctrica para cada uno de los puestos de los miembros de la tripulación.			
A19	I	3	A6-I-6.10(f) LAR 121.825	Todos los aviones que vuelen durante la noche estarán equipados con: f) una linterna eléctrica para cada uno de los puestos de los miembros de la tripulación.	Linternas eléctricas no disponibles durante operación nocturna.	A19-02	Indicar la situación particular observada.
			A8-IIIA-8.3 A8-IIIB-6.3 A8-V-6.3 LAR 25.001 LAR 27.001 LAR 29.001	El equipo de seguridad y supervivencia prescrito, que la tripulación o los pasajeros habrán de utilizar o manejar en caso de emergencia, será confiable, fácilmente accesible, podrá identificarse rápidamente, y su forma de empleo estará claramente indicada.			
A19	I	3	A6-I-6.10(f) LAR 121.825	Todos los aviones que vuelen durante la noche estarán equipados con: f) una linterna eléctrica para cada uno de los puestos de los miembros de la tripulación.	Insuficiente número de linternas operativas para todos los pilotos durante operación nocturna.	A19-03	Indicar la situación particular observada.
			A8-IIIA-8.3 A8-IIIB-6.3 A8-V-6.3 LAR 25.001 LAR 27.001 LAR 29.001	El equipo de seguridad y supervivencia prescrito, que la tripulación o los pasajeros habrán de utilizar o manejar en caso de emergencia, será confiable, fácilmente accesible, podrá identificarse rápidamente, y su forma de empleo estará claramente indicada.			

Ítem de inspección	Título	Instrucciones
A20	Licencias de la tripulación de vuelo	<ul style="list-style-type: none"> • Verificar disponibilidad y validez de las licencias de la tripulación y la apropiada habilitación de tipo (rating). • Verificar disponibilidad y validez de la Certificación Médica Aeronáutica (CMA) – Certificado de Aptitud Psicofísica- y si es apropiada para los privilegios ejercidos. • Verificar si el formato y el contenido (incluyendo la traducción al inglés) cumple con el Anexo 1 de OACI. • Verificar si los miembros de la tripulación de vuelo cumplen los requerimientos de edad (pilotos sobre los 60 años). • En caso de licencias emitidas por otra autoridad que no es del Estado de Registro, controlar la validación de la licencia. • Verifique que, en el caso de un miembro de la tripulación que tiene requerido el uso de lentes correctores, disponga de anteojos correctores de repuesto. • Verifique la referencia del nivel en el lenguaje Inglés (ELP-English Language Proficiency) en la licencia. • Verificar que al menos un miembro de la tripulación de vuelo sea titular de una licencia válida de radio operador. <p><i>Nota 1: Si durante una inspección en rampa se encuentra que un piloto posee una certificación adecuada de ELP, pero tiene obvias dificultades para comunicarse en inglés, esto debe informarse como comentario (Cat. G).</i></p> <p><i>Nota 2: Si durante la inspección no se hallase abordo la licencia y/o el certificado de aptitud psicofísica de algún miembro de la tripulación, dicha situación debe registrarse utilizando una discrepancia Categoría 3. Sin embargo, si antes de la partida del vuelo se recibe evidencia objetiva adecuada de que el miembro de la tripulación dispone verdaderamente de una licencia y/o certificado de aptitud psicofísica válidos y apropiados, pero no los lleva consigo, se registrará un discrepancia Categoría 1 "Tripulante de vuelo con licencia y/o Certificado Médico Aeronáutico válido y apropiado, pero no llevado(s) abordo al momento de la inspección". Si tal evidencia no es provista por el explotador antes de la partida, se registrará la discrepancia Categoría 3 "Tripulante de vuelo sin licencia apropiada" o "Certificado Médico Aeronáutico no disponible, expirado y/o inválido para los privilegios que están siendo ejercidos" según corresponda, requiriendo acción correctiva por parte del explotador antes de la partida. A los efectos de evaluar la evidencia objetiva sobre la existencia de la licencia, el inspector podrá aceptar fotocopias, fotografías y/o faxímiles de la licencia o el certificado en cuestión, reservándose el derecho de rechazarlas si por alguna razón considera que no son genuinas o no constituyen prueba suficiente de la existencia de tales documentos.</i></p>

Ítem	Est.	Cat.	Ref. OACI Ref. LAR	Texto de la norma (OACI)	Discrepancia Pre Definida (PDF)	Cód. PDF	Instrucciones para detallar discrepancia
A20	I	2	A1-5.1.1.2 APEND. 1 LAR 61	<p>En la licencia constarán los siguientes datos:</p> <p>I) Nombre del país (en negrilla).</p> <p>II) Título de la licencia (en negrilla muy gruesa).</p> <p>III) Número de serie de la licencia, en cifras arábigas, establecido por la autoridad que otorgue la licencia.</p> <p>IV) Nombre completo del titular y su transliteración (en caracteres latinos si estuviere escrito en otros caracteres).</p> <p>IVa) Fecha de nacimiento.</p> <p>V) Dirección del titular, si así lo desea el Estado.</p> <p>VI) Nacionalidad del titular.</p> <p>VII) Firma del titular.</p> <p>VIII) Autoridad que expide la licencia y, en caso necesario, condiciones en que se expide.</p> <p>IX) Certificación respecto a la validez y autorización para que el titular ejerza las atribuciones correspondientes a la licencia.</p> <p>X) Firma del funcionario expedidor de la licencia y fecha de otorgamiento.</p>	Formato y/o contenido de la licencia o el certificado médico no cumple con el standard de OACI (licencia, certificado médico).	A20-01	Indicar la situación particular observada.

				<p>XI) Sello o marca de la autoridad otorgante de la licencia.</p> <p>XII) Habilitaciones, es decir, de categoría, de clase, de tipo de aeronave, de célula, de control de aeródromo, etc.</p> <p>XIII) Observaciones, es decir, anotaciones especiales respecto a restricciones y atribuciones incluyendo, a partir del 5 de marzo de 2008, una anotación sobre competencia lingüística y demás información requerida en cumplimiento del Artículo 39 del Convenio de Chicago.</p>			
			A1-6.1.1 (a,b) LAR 67.010	<p>Se instituirán tres clases de evaluación médica, a saber:</p> <p>a) Evaluación médica de Clase 1; aplicable a los solicitantes y titulares de:</p> <ul style="list-style-type: none"> — licencias de piloto comercial — avión, dirigible, helicóptero y aeronave de despegue vertical — licencias de piloto con tripulación múltiple — avión — licencias de piloto de transporte aéreo — avión, dirigible, helicóptero y aeronave de despegue vertical <p>b) Evaluación médica de Clase 2; aplicable a los solicitantes y titulares de:</p> <ul style="list-style-type: none"> — licencias de navegante — licencias de mecánico de a bordo — licencias de piloto privado — avión, dirigible, helicóptero y aeronave de despegue vertical — licencias de piloto de planeador — licencias de piloto de globo libre 			
A20	I	3	A6-I-9.1.2 LAR 121.1425	La tripulación de vuelo incluirá, por lo menos, una persona titular de una licencia válida, expedida o convalidada por el Estado de matrícula, por la que se autorice el manejo del tipo de equipo radiotransmisor que se emplee.	Ningún tripulante de vuelo tiene una licencia de operador de radio (radio-operador)/ o la misma no está vigente.	A20-02	Indicar la situación particular observada.
A20	I	2	CC-39b	Todo titular de una licencia que no reúna por completo las condiciones prescritas por la norma internacional relativa a la clase de licencia o certificado que posea, debe llevar anotada en su licencia o agregada a ésta una enumeración completa de los aspectos en que deje de cumplir con dichas condiciones.	No hay evidencia de una declaración de diferencias de la licencia comparada con los requisitos de OACI.	A20-03	Indicar la situación particular observada.
A20	I	2	A1-1.2.9.4 LAR 61.155	A partir del 5 de marzo de 2008, los pilotos de aviones, dirigibles, helicópteros y aeronaves de despegue vertical, los controladores de tránsito aéreo y los operadores de estaciones aeronáuticas demostrarán la capacidad de hablar y comprender el idioma utilizado en las comunicaciones	El registro (aprobación de nivel de competencia lingüística) ELP expiró.	A20-04	Indicar la s fecha del vencimiento

				radiotelefónicas al nivel especificado en los requisitos relativos a la competencia lingüística, que figuran en el Apéndice 1.			
			A1-APP 1	Para cumplir con los requisitos en materia de competencia lingüística prescritos en el Capítulo 1, 1.2.9, el solicitante de una licencia o el titular de la misma demostrará, de forma aceptable para la autoridad otorgadora de licencias, que cumple con los descriptores integrales que figuran en la Sección 2 y con el Nivel operacional de la OACI (Nivel 4) de la escala de calificación de la competencia lingüística de la OACI en el Adjunto A.			
			A1-5.1.1.2 APEND. 1 LAR 61	En la licencia constarán los siguientes datos: I) Nombre del país (en negrilla). II) Título de la licencia (en negrilla muy gruesa). III) Número de serie de la licencia, en cifras arábigas, establecido por la autoridad que otorgue la licencia. IV) Nombre completo del titular y su transliteración (en caracteres latinos si estuviere escrito en otros caracteres). IVa) Fecha de nacimiento. V) Dirección del titular, si así lo desea el Estado. VI) Nacionalidad del titular. VII) Firma del titular. VIII) Autoridad que expide la licencia y, en caso necesario, condiciones en que se expide. IX) Certificación respecto a la validez y autorización para que el titular ejerza las atribuciones correspondientes a la licencia. X) Firma del funcionario expedidor de la licencia y fecha de otorgamiento. XI) Sello o marca de la autoridad otorgante de la licencia. XII) Habilitaciones, es decir, de categoría, de clase, de tipo de aeronave, de célula, de control de aeródromo, etc. XIII) Observaciones, es decir, anotaciones especiales respecto a restricciones y atribuciones incluyendo, a partir del 5 de marzo de 2008, una anotación sobre competencia lingüística y demás información requerida en cumplimiento del Artículo 39 del Convenio de Chicago.			
A20	I	2	A1-1.2.9.4 LAR 61.155	A partir del 5 de marzo de 2008, los pilotos de aviones, dirigibles, helicópteros y aeronaves de despegue vertical, los controladores de tránsito aéreo y los operadores de estaciones aeronáuticas demostrarán la capacidad de hablar y comprender	No hay constancia del ELP requerido y/o nivel es inferior a 4 (y se pretende realizar un vuelo internacional que requiere dicho nivel).	A20-05	Indicar la situación particular observada.

				el idioma utilizado en las comunicaciones radiotelefónicas al nivel especificado en los requisitos relativos a la competencia lingüística, que figuran en el Apéndice 1.			
			A1-APP 1	Para cumplir con los requisitos en materia de competencia lingüística prescritos en el Capítulo 1, 1.2.9, el solicitante de una licencia o el titular de la misma demostrará, de forma aceptable para la autoridad otorgadora de licencias, que cumple con los descriptores integrales que figuran en la Sección 2 y con el Nivel operacional de la OACI (Nivel 4) de la escala de calificación de la competencia lingüística de la OACI en el Adjunto A.			
			A1-5.1.1.2 APEND. 1 LAR 61	En la licencia constarán los siguientes datos: I) Nombre del país (en negrilla). II) Título de la licencia (en negrilla muy gruesa). III) Número de serie de la licencia, en cifras arábicas, establecido por la autoridad que otorgue la licencia. IV) Nombre completo del titular y su transliteración (en caracteres latinos si estuviere escrito en otros caracteres). IVa) Fecha de nacimiento. V) Dirección del titular, si así lo desea el Estado. VI) Nacionalidad del titular. VII) Firma del titular. VIII) Autoridad que expide la licencia y, en caso necesario, condiciones en que se expide. IX) Certificación respecto a la validez y autorización para que el titular ejerza las atribuciones correspondientes a la licencia. X) Firma del funcionario expedidor de la licencia y fecha de otorgamiento. XI) Sello o marca de la autoridad otorgante de la licencia. XII) Habilitaciones, es decir, de categoría, de clase, de tipo de aeronave, de célula, de control de aeródromo, etc. XIII) Observaciones, es decir, anotaciones especiales respecto a restricciones y atribuciones incluyendo, a partir del 5 de marzo de 2008, una anotación sobre competencia lingüística y demás información requerida en cumplimiento del Artículo 39 del Convenio de Chicago.			
A20			RESERVADA	RESERVADA	RESERVADA	A20-06	RESERVADA
A20			RESERVADA	RESERVADA	RESERVADA	A20-07	RESERVADA
A20	1	2	A1-5.1.3 APEND. 1 LAR 61	Cuando las licencias se expidan en un idioma que no sea el inglés, se incluirá una traducción al inglés	No hay traducción al Inglés de los ítems de la licencia requeridos	A20-08	Indicar la situación particular observada.

				de los datos en I), II), VI), IX), XII), XIII) y XIV), por lo menos. Cuando se expidan autorizaciones, de conformidad con 1.2.2.1, en un idioma que no sea el inglés, se incluirá una traducción al inglés del nombre del Estado que expide la autorización, el plazo de validez de la autorización y toda restricción o limitación que se establezca.			
A20	I	2	A1-5.1.1.2 APEND. 1 LAR 61	En la licencia constarán los siguientes datos: I) Nombre del país (en negrilla). II) Título de la licencia (en negrilla muy gruesa). III) Número de serie de la licencia, en cifras arábigas, establecido por la autoridad que otorgue la licencia. IV) Nombre completo del titular y su transliteración (en caracteres latinos si estuviere escrito en otros caracteres). IVa) Fecha de nacimiento. V) Dirección del titular, si así lo desea el Estado. VI) Nacionalidad del titular. VII) Firma del titular. VIII) Autoridad que expide la licencia y, en caso necesario, condiciones en que se expide. IX) Certificación respecto a la validez y autorización para que el titular ejerza las atribuciones correspondientes a la licencia. X) Firma del funcionario expedidor de la licencia y fecha de otorgamiento. XI) Sello o marca de la autoridad otorgante de la licencia. XII) Habilitaciones, es decir, de categoría, de clase, de tipo de aeronave, de célula, de control de aeródromo, etc. XIII) Observaciones, es decir, anotaciones especiales respecto a restricciones y atribuciones incluyendo, a partir del 5 de marzo de 2008, una anotación sobre competencia lingüística y demás información requerida en cumplimiento del Artículo 39 del Convenio de Chicago.	No hay mención de la clase médica de OACI.	A20-09	Indicar la situación particular observada.
A20	I	2	A1-1.2.1 LAR 61.015(a)	Ninguna persona actuará como miembro de la tripulación de vuelo de una aeronave, a menos que sea titular de una licencia válida, de conformidad con las especificaciones de este Anexo y apropiada a las funciones que haya de ejercer. La licencia habrá sido expedida por el Estado de matrícula de la aeronave o por cualquier otro Estado contratante y convalidada por el Estado de matrícula de la aeronave.	No hay convalidación apropiada del Estado de Matrícula.	A20-10	Indicar la situación particular observada.

			<p>A1-1.2.2.1 LAR 61.025</p> <p>Quando un Estado contratante convalide una licencia extranjera, otorgada por otro Estado contratante, en vez de otorgar su propia licencia, hará constar la convalidación mediante autorización apropiada que deberá acompañar a la licencia extranjera y reconocerá a ésta como equivalente a las por él otorgadas. Cuando un Estado restrinja la autorización a atribuciones específicas, en la autorización se precisarán las atribuciones de la licencia que se aceptarán como equivalentes. La validez de la autorización no podrá exceder el plazo de validez de la licencia extranjera. La autorización perderá su validez en el caso de que la licencia respecto a la cual se haya conferido la autorización, sea revocada o suspendida.</p>			
			<p>CC-29c LAR 121.28190(a)</p> <p>Documentos que deben llevar las aeronaves Toda aeronave de un Estado contratante que se emplee en navegación internacional llevara los siguientes documentos, de conformidad con las condiciones prescritas en el presente Convenio: c) las licencias apropiadas para cada miembro de la tripulación;</p>			
			<p>CC-32a LAR 61.015(a)</p> <p>Licencias del personal a) El piloto y los demás miembros de la tripulación operativa de toda aeronave que se emplee en la navegación internacional estarán provistos de certificados de aptitud y de licencias expedidos o convalidados por el Estado en el que la aeronave está matriculada.</p>			
			<p>CC-40</p> <p>Validez de los certificados y licencias con anotaciones Ninguna aeronave ni personal cuyos certificados o licencias están así anotados podrán participar en la navegación internacional, sin permiso del Estado o Estados en cuyo territorio entren. La matriculación o empleo de tales aeronaves, o de cualquier pieza certificada de aeronave, en un Estado que no sea aquél en el que se certificaron originariamente, quedará a discreción del Estado en el que se importen las aeronaves o la pieza.</p>			
A20	I	2	<p>A1-6.3.3.2 LAR 67.075(b)</p> <p>La agudeza visual lejana con o sin corrección será de 6/9 o mayor en cada ojo separadamente, y la agudeza visual binocular será de 6/6 o mayor. No se aplican límites a la agudeza visual sin corrección. Cuando esta norma de agudeza visual sólo se obtiene mediante el uso de lentes correctores, podrá considerarse al solicitante como apto a condición de que: a) use los lentes correctores durante el ejercicio de</p>	Anteojos correctores de repuesto no disponibles (operaciones multipiloto).	A20-11	Indicar la situación particular observada.

				las atribuciones inherentes a la licencia o habilitación que solicita o ya posee; y b) guarde, además, a mano un par de gafas correctoras adecuadas durante el ejercicio de las atribuciones que le confiere su licencia.			
A20	I	3	A1-2.1.10.1 LAR 61.295 LAR 61.335 LAR 61.375	Ningún Estado contratante que haya expedido licencias de piloto permitirá que los titulares de las mismas actúen como piloto al mando de una aeronave que se encuentre dedicada a operaciones de transporte aéreo comercial internacional, cuando los titulares de la licencia hayan cumplido los 60 años o, en el caso de operaciones con más de un piloto, en las que el otro piloto tenga menos de 60 años, cuando hayan cumplido los 65 años.	Ambos pilotos mayores de 60 años.	A20-12	Indicar la situación particular observada.
A20	I	3	A1-1.2.1 LAR 61.015(a)	Ninguna persona actuará como miembro de la tripulación de vuelo de una aeronave, a menos que sea titular de una licencia válida, de conformidad con las especificaciones de este Anexo y apropiada a las funciones que haya de ejercer. La licencia habrá sido expedida por el Estado de matrícula de la aeronave o por cualquier otro Estado contratante y convalidada por el Estado de matrícula de la aeronave.	Tripulante de vuelo sin la licencia apropiada.	A20-13	Indicar la situación particular observada.
		A1-1.2.2.1 LAR 61.025	Cuando un Estado contratante convalide una licencia extranjera, otorgada por otro Estado contratante, en vez de otorgar su propia licencia, hará constar la convalidación mediante autorización apropiada que deberá acompañar a la licencia extranjera y reconocerá a ésta como equivalente a las por él otorgadas. Cuando un Estado restrinja la autorización a atribuciones específicas, en la autorización se precisarán las atribuciones de la licencia que se aceptarán como equivalentes. La validez de la autorización no podrá exceder el plazo de validez de la licencia extranjera. La autorización perderá su validez en el caso de que la licencia respecto a la cual se haya conferido la autorización, sea revocada o suspendida.				
		CC-29c LAR 121.28190(a)	Documentos que deben llevar las aeronaves Toda aeronave de un Estado contratante que se emplee en navegación internacional llevara los siguientes documentos, de conformidad con las condiciones prescritas en el presente Convenio: c) las licencias apropiadas para cada miembro de la tripulación;				
		CC-32a LAR 61.015(a)	Licencias del personal a) El piloto y los demás miembros de la tripulación operativa de toda aeronave que se emplee en la navegación internacional				

				estarán provistos de certificados de aptitud y de licencias expedidos o convalidados por el Estado en el que la aeronave está matriculada.			
			CC-40	Validez de los certificados y licencias con anotaciones Ninguna aeronave ni personal cuyos certificados o licencias están así anotados podrán participar en la navegación internacional, sin permiso del Estado o Estados en cuyo territorio entren. La matriculación o empleo de tales aeronaves, o de cualquier pieza certificada de aeronave, en un Estado que no sea aquél en el que se certificaron originariamente, quedará a discreción del Estado en el que se importen las aeronaves o la pieza.			
A20	I	3	A1-1.2.5.2 LAR 67.010 LAR 67.015	Excepto según se dispone en 1.2.5.2.1, 1.2.5.2.2, 1.2.5.2.3, 1.2.5.2.4, 1.2.5.2.5 y 1.2.5.2.6, la evaluación médica expedida de acuerdo con 1.2.4.6 y 1.2.4.7 tendrá validez a partir de la fecha del reconocimiento médico por un período que no exceda de: 60 meses para la licencia de piloto privado — avión, dirigible, helicóptero y aeronave de despegue vertical; 12 meses para la licencia de piloto comercial — avión, dirigible, helicóptero y aeronave de despegue vertical; 12 meses para la licencia de piloto de aeronave de tripulación múltiple _ avión; 12 meses para la licencia de piloto de transporte de línea aérea — avión, helicóptero y aeronave de despegue vertical; 60 meses para la licencia de piloto de planeador; 60 meses para la licencia de piloto de globo libre; 12 meses para la licencia de navegante; 12 meses para la licencia de mecánico de a bordo; 48 meses para la licencia de controlador de tránsito aéreo.	Certificado Médico Aeronáutico no disponible, expirado y/o inválido para los privilegios que están siendo ejercidos.	A20-14	Indicar la situación particular observada.
			A1-1.2.5.2.2 LAR 67.015(b)	Cuando el titular de una licencia de piloto de transporte de línea aérea — avión, helicóptero y aeronaves de despegue vertical, y de licencia de piloto comercial — avión, dirigible, helicóptero y aeronaves de despegue vertical, que participa en operaciones de transporte aéreo comercial con un solo tripulante transportando pasajeros, haya cumplido los 40 años, el período de validez especificado en 1.2.5.2 se reducirá a seis meses.			
			A1-1.2.5.2.3 LAR 67.015(c)	Cuando el titular de una licencia de piloto de transporte de línea aérea — avión, helicóptero y aeronave de despegue vertical, licencia de piloto			

				comercial —avión, dirigible, helicóptero y aeronaves de despegue vertical, y licencia de piloto con tripulación múltiple — avión, que participa en operaciones de transporte aéreo comercial, haya cumplido los 60 años, el período de validez especificado en 1.2.5.2 se reducirá a seis meses.			
A20	I	3	A1-1.2.1 LAR 61.015(a)	Ninguna persona actuará como miembro de la tripulación de vuelo de una aeronave, a menos que sea titular de una licencia válida, de conformidad con las especificaciones de este Anexo y apropiada a las funciones que haya de ejercer. La licencia habrá sido expedida por el Estado de matrícula de la aeronave o por cualquier otro Estado contratante y convalidada por el Estado de matrícula de la aeronave.	No se dispone de la habilitación de tipo (rating) apropiada en la licencia de tripulante de vuelo.	A20-15	Indicar la situación particular observada.
			A1-1.2.2.1 LAR 61.025	Cuando un Estado contratante convalide una licencia extranjera, otorgada por otro Estado contratante, en vez de otorgar su propia licencia, hará constar la convalidación mediante autorización apropiada que deberá acompañar a la licencia extranjera y reconocerá a ésta como equivalente a las por él otorgadas. Cuando un Estado restrinja la autorización a atribuciones específicas, en la autorización se precisarán las atribuciones de la licencia que se aceptarán como equivalentes. La validez de la autorización no podrá exceder el plazo de validez de la licencia extranjera. La autorización perderá su validez en el caso de que la licencia respecto a la cual se haya conferido la autorización, sea revocada o suspendida.			
			CC-29c LAR 121.28190(a)	Documentos que deben llevar las aeronaves Toda aeronave de un Estado contratante que se emplee en navegación internacional llevara los siguientes documentos, de conformidad con las condiciones prescritas en el presente Convenio: c) las licencias apropiadas para cada miembro de la tripulación;			
			CC-32a LAR 61.015(a)	Licencias del personal a) El piloto y los demás miembros de la tripulación operativa de toda aeronave que se emplee en la navegación internacional estarán provistos de certificados de aptitud y de licencias expedidos o convalidados por el Estado en el que la aeronave está matriculada.			
			CC-40	Validez de los certificados y licencias con anotaciones Ninguna aeronave ni personal cuyos certificados o licencias están así anotados podrán participar en la navegación internacional, sin permiso del Estado o			

				Estados en cuyo territorio entren. La matriculación o empleo de tales aeronaves, o de cualquier pieza certificada de aeronave, en un Estado que no sea aquél en el que se certificaron originariamente, quedará a discreción del Estado en el que se importen las aeronaves o la pieza.			
A20	I	3	A1-6.3.3.2 LAR 67.075(b)(2)(3)	La agudeza visual lejana con o sin corrección será de 6/9 o mayor en cada ojo separadamente, y la agudeza visual binocular será de 6/6 o mayor. No se aplican límites a la agudeza visual sin corrección. Cuando esta norma de agudeza visual sólo se obtiene mediante el uso de lentes correctores, podrá considerarse al solicitante como apto a condición de que: a) use los lentes correctores durante el ejercicio de las atribuciones inherentes a la licencia o habilitación que solicita o ya posee; y b) guarde, además, a mano un par de gafas correctoras adecuadas durante el ejercicio de las atribuciones que le confiere su licencia.	No hay lentes correctores disponibles cuando se requieren.	A20-16	Indicar la situación particular observada.
			A1-6.3.3.2.1 LAR 67.070(e)	Los solicitantes podrán usar lentes de contacto para satisfacer este requisito siempre que: a) los lentes sean monofocales y sin color; b) los lentes se toleren bien; y c) se guarde a mano un par de gafas correctoras adecuadas durante el ejercicio de las atribuciones inherentes a la licencia.			
A20	I	3	A1-2.1.10.1 LAR 61.295 LAR 61.335 LAR 61.375	Ningún Estado contratante que haya expedido licencias de piloto permitirá que los titulares de las mismas actúen como piloto al mando de una aeronave que se encuentre dedicada a operaciones de transporte aéreo comercial internacional, cuando los titulares de la licencia hayan cumplido los 60 años o, en el caso de operaciones con más de un piloto, en las que el otro piloto tenga menos de 60 años, cuando hayan cumplido los 65 años.	PIC mayor de 60 en operaciones de piloto solo.	A20-17	Indicar la situación particular observada.
A20	I	3	A1-2.1.10.1 LAR 61.295 LAR 61.335 LAR 61.375	Ningún Estado contratante que haya expedido licencias de piloto permitirá que los titulares de las mismas actúen como piloto al mando de una aeronave que se encuentre dedicada a operaciones de transporte aéreo comercial internacional, cuando los titulares de la licencia hayan cumplido los 60 años o, en el caso de operaciones con más de un piloto, en las que el otro piloto tenga menos de 60 años, cuando hayan cumplido los 65 años.	PIC mayor de 65 años; o mayor de 60 años existiendo otro tripulante mayor de 60 años (operaciones de multipiloto).	A20-18	Indicar la situación particular observada.
A20	I	3	A1-6.3.3.2 LAR 67.075(b)(2)(3)	La agudeza visual lejana con o sin corrección será de 6/9 o mayor en cada ojo separadamente, y la agudeza visual binocular será de 6/6 o mayor. No se aplican límites a la agudeza visual sin corrección.	Anteojos correctores de repuesto no disponibles (operaciones de un solo piloto).	A20-19	Indicar la situación particular observada.

				<p>Cuando esta norma de agudeza visual sólo se obtiene mediante el uso de lentes correctores, podrá considerarse al solicitante como apto a condición de que:</p> <p>a) use los lentes correctores durante el ejercicio de las atribuciones inherentes a la licencia o habilitación que solicita o ya posee; y</p> <p>b) guarde, además, a mano un par de gafas correctoras adecuadas durante el ejercicio de las atribuciones que le confiere su licencia.</p>			
A20		1	<p>A1-1.2.1 LAR 61.015(a)</p>	<p>Ninguna persona actuará como miembro de la tripulación de vuelo de una aeronave, a menos que sea titular de una licencia válida, de conformidad con las especificaciones de este Anexo y apropiada a las funciones que haya de ejercer. La licencia habrá sido expedida por el Estado de matrícula de la aeronave o por cualquier otro Estado contratante y convalidada por el Estado de matrícula de la aeronave.</p>	<p>Tripulante de vuelo con licencia y/o Certificado Médico Aeronáutico válido y apropiado, pero no llevados a bordo al momento de la inspección.</p>	A20-20	Indicar la situación particular observada.
			<p>A1-1.2.2.1 LAR 61.025</p>	<p>Cuando un Estado contratante convalide una licencia extranjera, otorgada por otro Estado contratante, en vez de otorgar su propia licencia, hará constar la convalidación mediante autorización apropiada que deberá acompañar a la licencia extranjera y reconocerá a ésta como equivalente a las por él otorgadas. Cuando un Estado restrinja la autorización a atribuciones específicas, en la autorización se precisarán las atribuciones de la licencia que se aceptarán como equivalentes. La validez de la autorización no podrá exceder el plazo de validez de la licencia extranjera. La autorización perderá su validez en el caso de que la licencia respecto a la cual se haya conferido la autorización, sea revocada o suspendida.</p>			
			<p>CC-29c LAR 121.28190(a)</p>	<p>Documentos que deben llevar las aeronaves Toda aeronave de un Estado contratante que se emplee en navegación internacional llevara los siguientes documentos, de conformidad con las condiciones prescritas en el presente Convenio: c) las licencias apropiadas para cada miembro de la tripulación;</p>			
			<p>CC-32a LAR 61.015(a)</p>	<p>Licencias del personal a) El piloto y los demás miembros de la tripulación operativa de toda aeronave que se emplee en la navegación internacional estarán provistos de certificados de aptitud y de licencias expedidos o convalidados por el Estado en el que la aeronave está matriculada.</p>			

			CC-40	Validez de los certificados y licencias con anotaciones Ninguna aeronave ni personal cuyos certificados o licencias están así anotados podrán participar en la navegación internacional, sin permiso del Estado o Estados en cuyo territorio entren. La matriculación o empleo de tales aeronaves, o de cualquier pieza certificada de aeronave, en un Estado que no sea aquél en el que se certificaron originariamente, quedará a discreción del Estado en el que se importen las aeronaves o la pieza.			
--	--	--	-------	--	--	--	--

Ítem de inspección	Título	Instrucciones
A21	Libro de a bordo/ Registro técnico de vuelo	<p>Verificar:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Disponibilidad del libro de registro técnico/libro de abordó • Que se encuentren correctamente completados (con tinta) ya sea por la tripulación como así como por el personal de mantenimiento (cuando corresponda). <p><i>Nota 1: El comandante deberá registrar cualquier irregularidad o falla que se haya detectado durante el vuelo. El personal de mantenimiento registrará las acciones realizadas, así como también cualquier otra acción que considere apropiada.</i></p>

Ítem	Est.	Cat.	Ref. OACI Ref. LAR	Texto de la norma (OACI)	Discrepancia Pre Definida (PDF)	Cód. PDF	Instrucciones para detallar discrepancia
A21	I	1	A6-I-4.5.5 LAR 121.2250(b)(5)	El piloto al mando será responsable del mantenimiento del libro de a bordo o de la declaración general que contiene la información enumerada en 11.4.1.	Datos incorrectos en el libro de a bordo.	A21-01	Indicar la situación particular observada.
			CC-34 LAR 121.2810(a)(4)	Diario de a bordo Por cada aeronave que se emplee en la navegación internacional se llevará un diario de a bordo, en el que se asentarán los datos relativos a la aeronave, a su tripulación y a cada viaje en la forma que oportunamente se prescriba en aplicación del Convenio.			
A21	I	2	A6-I-4.5.5 LAR 121.2250(b)(5)	El piloto al mando será responsable del mantenimiento del libro de a bordo o de la declaración general que contiene la información enumerada en 11.4.1.	Detalles del vuelo no registrados en el libro de a bordo o declaración general	A21-02	Indicar la situación particular observada.
			CC-34 LAR 121.2810(a)(4)	Diario de a bordo Por cada aeronave que se emplee en la navegación internacional se llevará un diario de a bordo, en el que se asentarán los datos relativos a la aeronave, a su tripulación y a cada viaje en la forma que oportunamente se prescriba en aplicación del Convenio.			
A21	I	2	CC-29d LAR 121.2810(a)(4)	Documentos que deben llevar las aeronaves aeronave de un Estado contratante que se emplee en navegación internacional llevara los siguientes documentos, de conformidad con las condiciones prescritas en el presente Convenio: d) diario de a bordo;	Libro de a bordo no presente	A21-03	Indicar la situación particular observada.
A21	I	3	A6-I-4.5.4 LAR 121.2250(c)(2)	El piloto al mando tendrá la obligación de notificar al explotador, al terminar el vuelo, todos los defectos que note o que sospeche que existan en el avión.	Falla o novedad técnica no registrada/registrada incorrectamente en el libro de registros técnicos	A21-04	Indicar la situación particular observada.

Ítem de inspección	Título	Instrucciones
A22	Liberación de mantenimiento	<ul style="list-style-type: none"> Verificar que el comandante certificó que la liberación de mantenimiento se efectuó (usualmente por aceptación de la aeronave). <p><i>Nota 1: No se requiere llevar a bordo de la aeronave la liberación de mantenimiento de rutina. Verique cómo el PIC se dá por satisfecho sobre la condición de aeronavegabilidad y la liberación de la aeronave.</i></p>

Ítem	Est.	Cat.	Ref. OACI Ref. LAR	Texto de la norma (OACI)	Discrepancia Pre Definida (PDF)	Cód. PDF	Instrucciones para detallar discrepancia
A22	I	3	A6-I-4.3.1 (a)(c) LAR 121.2250	No se iniciará ningún vuelo hasta que no se hayan completado los formularios de preparación del vuelo en los que se certifique que el piloto al mando ha comprobado que: a) el avión reúne condiciones de aeronavegabilidad; c) se ha obtenido la conformidad (visto bueno) de mantenimiento del avión, según 8.8;	El PIC no certificó que está satisfecho con la liberación de mantenimiento realizada.	A22-01	Indicar la situación particular observada.

Ítem de inspección	Título	Instrucciones
A23	Registro y solución de discrepancias	<p>Verificar:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Que todos los defectos significativos (menores, mayores, raspaduras, daños, etc.) hayan sido informados y evaluados apropiadamente por el personal de mantenimiento. Controle si las acciones de mantenimiento asociadas han sido registradas apropiadamente, por ejemplo, incluyendo la descripción de la tarea y las referencias a los documentos utilizados (AMM/SRM) • Que aquellos defectos diferidos con límite de tiempo permanezcan dentro de las limitaciones correspondientes • Cuando resulte aplicable, cumplimiento con los requerimientos de la MEL • Defectos diferidos (MEL, CDL y/o AMM) • Que los periodos establecidos para la reparación en el libro de registros técnicos, no sea superior al establecido por la MEL.

Ítem	Est.	Cat.	Ref. OACI Ref. LAR	Texto de la norma (OACI)	Discrepancia Pre Definida (PDF)	Cód. PDF	Instrucciones para detallar discrepancia
A23	I	1	A6-I-4.3.1 (a)(c) LAR 121.2250	No se iniciará ningún vuelo hasta que no se hayan completado los formularios de preparación del vuelo en los que se certifique que el piloto al mando ha comprobado que: a) el avión reúne condiciones de aeronavegabilidad; c) se ha obtenido la conformidad (visto bueno) de mantenimiento del avión, según 8.8;	Defectos diferidos con una referencia errónea a la MEL/CDL/AMM.	A23-01	Indicar la situación particular observada, detallando la referencia de la MEL/CDL/AMM.
			A6-I-4.5.4 LAR 121.2250(c)(2)	El piloto al mando tendrá la obligación de notificar al explotador, al terminar el vuelo, todos los defectos que note o que sospeche que existan en el avión.			
			A6-I-6.1.3 LAR 121.2615(a)(b)	El explotador incluirá en el manual de operaciones una lista de equipo mínimo (MEL), aprobada por el Estado del explotador, para que el piloto al mando pueda determinar si cabe iniciar el vuelo, o continuarlo a partir de cualquier parada intermedia, en caso de que algún instrumento, equipo o sistemas dejen de funcionar. Cuando el Estado del explotador no sea el mismo que el Estado de matrícula, aquel se cerciorará de que MEL no repercute en el cumplimiento por parte del avión de los requisitos de aeronavegabilidad aplicables en el Estado de matrícula.			
A23	I	1	A6-I-4.3.1 (a)(c) LAR 121.2250	No se iniciará ningún vuelo hasta que no se hayan completado los formularios de preparación del vuelo en los que se certifique que el piloto al mando ha comprobado que: a) el avión reúne condiciones de aeronavegabilidad; c) se ha obtenido la conformidad (visto bueno) de mantenimiento del avión, según 8.8;	Defecto / ítem diferido cerrado, pero no actualizado su estado en el listado de diferidos.	A23-02	Indicar la situación particular observada, detallando la referencia de la MEL/CDL/AMM.
			A6-I-4.5.4 LAR 121.2250(c)(2)	El piloto al mando tendrá la obligación de notificar al explotador, al terminar el vuelo, todos los defectos que note o que sospeche que existan en el avión.			
			A6-I-6.1.3	El explotador incluirá en el manual de operaciones			

			LAR 121.2615(a)(b)	una lista de equipo mínimo (MEL), aprobada por el Estado del explotador, para que el piloto al mando pueda determinar si cabe iniciar el vuelo, o continuarlo a partir de cualquier parada intermedia, en caso de que algún instrumento, equipo o sistemas dejen de funcionar. Cuando el Estado del explotador no sea el mismo que el Estado de matrícula, aquel se cerciorará de que MEL no repercute en el cumplimiento por parte del avión de los requisitos de aeronavegabilidad aplicables en el Estado de matrícula.			
A23	I	2	A6-I-8.4(c) LAR 121.1135	El explotador se asegurará de que se conserven los siguientes registros durante los plazos indicados en 8.4.2: c) detalles pertinentes de las modificaciones y reparaciones;	Acción de mantenimiento no registrada / reportada apropiadamente.	A23-03	Indicar la situación particular observada, detallando la referencia al AMM.
			A6-I-8.5 LAR 121.1110 LAR 121.1115	8.5.1 El explotador de un avión cuya masa máxima certificada de despegue sea superior a 5 700 kg supervisará y evaluará la experiencia de mantenimiento y operacional con respecto al mantenimiento de la aeronavegabilidad y proporcionará la información prescrita por el Estado de matrícula y la notificará por el sistema especificado en el Anexo 8, Parte II, 4.2.3 f) y 4.2.4. 8.5.2 El explotador de un avión cuya masa máxima certificada de despegue sea superior a 5 700 kg obtendrá y evaluará la información relativa al mantenimiento de la aeronavegabilidad y a las recomendaciones disponibles de la entidad responsable del diseño de tipo y aplicará las medidas resultantes que se consideren necesarias de conformidad con un procedimiento aceptable para el Estado de matrícula.			
A23	I	2	A6-I-6.1.3 LAR 121.2615(a)(b)	El explotador incluirá en el manual de operaciones una lista de equipo mínimo (MEL), aprobada por el Estado del explotador, para que el piloto al mando pueda determinar si cabe iniciar el vuelo, o continuarlo a partir de cualquier parada intermedia, en caso de que algún instrumento, equipo o sistemas dejen de funcionar. Cuando el Estado del explotador no sea el mismo que el Estado de matrícula, aquel se cerciorará de que MEL no repercute en el cumplimiento por parte del avión de los requisitos de aeronavegabilidad aplicables en el Estado de matrícula.	Defectos / ítems diferidos cerrados después de su vencimiento.	A23-04	Indicar la situación particular observada, detallando la referencia al MEL/CDL/AMM.
A23	I	2	A6-I-4.3.1 (a)(c) LAR 121.2250	No se iniciará ningún vuelo hasta que no se hayan completado los formularios de preparación del vuelo en los que se certifique que el piloto al mando ha	Defecto(s) conocido(s) no registrado(s) / evaluado(s).	A23-05	Indicar la situación particular observada.

				comprobado que: a) el avión reúne condiciones de aeronavegabilidad; c) se ha obtenido la conformidad (visto bueno) de mantenimiento del avión, según 8.8;			
			A6-I-4.5.4 LAR 121.2250(c)(2)	El piloto al mando tendrá la obligación de notificar al explotador, al terminar el vuelo, todos los defectos que note o que sospeche que existan en el avión.			
			A6-I-6.1.3 LAR 121.2615(a)(b)	El explotador incluirá en el manual de operaciones una lista de equipo mínimo (MEL), aprobada por el Estado del explotador, para que el piloto al mando pueda determinar si cabe iniciar el vuelo, o continuarlo a partir de cualquier parada intermedia, en caso de que algún instrumento, equipo o sistemas dejen de funcionar. Cuando el Estado del explotador no sea el mismo que el Estado de matrícula, aquel se cerciorará de que MEL no repercute en el cumplimiento por parte del avión de los requisitos de aeronavegabilidad aplicables en el Estado de matrícula.			
A23	I	2	A6-I-4.3.1 (a)(c) LAR 121.2250	No se iniciará ningún vuelo hasta que no se hayan completado los formularios de preparación del vuelo en los que se certifique que el piloto al mando ha comprobado que: a) el avión reúne condiciones de aeronavegabilidad; c) se ha obtenido la conformidad (visto bueno) de mantenimiento del avión, según 8.8;	No hay evidencia de identificación y monitoreo de defectos significativos.	A23-06	Indicar la situación particular observada.
			A6-I-4.5.4 LAR 121.2250(c)(2)	El piloto al mando tendrá la obligación de notificar al explotador, al terminar el vuelo, todos los defectos que note o que sospeche que existan en el avión.			
			A6-I-6.1.3 LAR 121.2615(a)(b)	El explotador incluirá en el manual de operaciones una lista de equipo mínimo (MEL), aprobada por el Estado del explotador, para que el piloto al mando pueda determinar si cabe iniciar el vuelo, o continuarlo a partir de cualquier parada intermedia, en caso de que algún instrumento, equipo o sistemas dejen de funcionar. Cuando el Estado del explotador no sea el mismo que el Estado de matrícula, aquel se cerciorará de que MEL no repercute en el cumplimiento por parte del avión de los requisitos de aeronavegabilidad aplicables en el Estado de matrícula.			
A23	I	3	A6-I-4.3.1 (a)(c) LAR 121.2250	No se iniciará ningún vuelo hasta que no se hayan completado los formularios de preparación del vuelo en los que se certifique que el piloto al mando ha comprobado que: a) el avión reúne condiciones de aeronavegabilidad; c) se ha obtenido la conformidad (visto bueno) de mantenimiento del avión, según 8.8;	Defecto / ítem diferido más allá del intervalo de reparación especificado por la MEL (vencido).	A23-07	Indicar la situación particular observada y la fecha del vencimiento22
			A6-I-4.5.4	El piloto al mando tendrá la obligación de notificar al			

			LAR 121.2250(c)(2)	explotador, al terminar el vuelo, todos los defectos que note o que sospeche que existan en el avión.			
			A6-I-6.1.3 LAR 121.2615(a)(b)	El explotador incluirá en el manual de operaciones una lista de equipo mínimo (MEL), aprobada por el Estado del explotador, para que el piloto al mando pueda determinar si cabe iniciar el vuelo, o continuarlo a partir de cualquier parada intermedia, en caso de que algún instrumento, equipo o sistemas dejen de funcionar. Cuando el Estado del explotador no sea el mismo que el Estado de matrícula, aquel se cerciorará de que MEL no repercute en el cumplimiento por parte del avión de los requisitos de aeronavegabilidad aplicables en el Estado de matrícula.			
A23	I	3	A6-I-4.3.1 (a)(c) LAR 121.2250	No se iniciará ningún vuelo hasta que no se hayan completado los formularios de preparación del vuelo en los que se certifique que el piloto al mando ha comprobado que: a) el avión reúne condiciones de aeronavegabilidad; c) se ha obtenido la conformidad (visto bueno) de mantenimiento del avión, según 8.8;	Registro en el RTV no entendido por la tripulación de vuelo.	A23-08	Indicar la situación particular observada.
			A6-I-4.5.4 LAR 121.2250(c)(2)	El piloto al mando tendrá la obligación de notificar al explotador, al terminar el vuelo, todos los defectos que note o que sospeche que existan en el avión.			
			A6-I-6.1.3 LAR 121.2615(a)(b)	El explotador incluirá en el manual de operaciones una lista de equipo mínimo (MEL), aprobada por el Estado del explotador, para que el piloto al mando pueda determinar si cabe iniciar el vuelo, o continuarlo a partir de cualquier parada intermedia, en caso de que algún instrumento, equipo o sistemas dejen de funcionar. Cuando el Estado del explotador no sea el mismo que el Estado de matrícula, aquel se cerciorará de que MEL no repercute en el cumplimiento por parte del avión de los requisitos de aeronavegabilidad aplicables en el Estado de matrícula.			
A23	I	2	A6-I-6.1.3 LAR 121.2615(a)(b)	El explotador incluirá en el manual de operaciones una lista de equipo mínimo (MEL), aprobada por el Estado del explotador, para que el piloto al mando pueda determinar si cabe iniciar el vuelo, o continuarlo a partir de cualquier parada intermedia, en caso de que algún instrumento, equipo o sistemas dejen de funcionar. Cuando el Estado del explotador no sea el mismo que el Estado de matrícula, aquel se cerciorará de que MEL no repercute en el cumplimiento por parte del avión de los requisitos de aeronavegabilidad aplicables en el Estado de matrícula.	Defecto / ítem con intervalo de reparación que excede el definido por la MEL (pero con el defecto / ítem aún se encuentra dentro del intervalo de definido por la MEL).	A23-09	Indicar la situación particular observada y la referencia a la MEL.
A23	I	3	A6-I-4.3.1 (a)	No se iniciará ningún vuelo hasta que no se hayan	Acción de mantenimiento no realizada o	A23-10	Indicar la situación particular observada y

			LAR 121.2250	completado los formularios de preparación del vuelo en los que se certifique que el piloto al mando ha comprobado que: a) el avión reúne condiciones de aeronavegabilidad;	realizada sin que se hayan seguido las instrucciones apropiadas (MEL/AMM/SRM).		a referencia a la MEL/AMM/SRM.
A23	I	3	A6-I-8.1.4 LAR 121.1110(a)	El explotador empleará a una persona o grupo de personas para asegurar que todo el mantenimiento se realice de conformidad con el manual de control de mantenimiento.	Acción de mantenimiento realizada por personal no calificado apropiadamente.	A23-11	Indicar la situación particular observada.
			A6-I-8.7.6.2 LAR 145.600(a)	El organismo de mantenimiento empleará al personal necesario para planificar, efectuar, supervisar, inspeccionar y dar el visto bueno de los trabajos que deban realizarse.			
A23	I	3	A6-I-4.3.1 (a)(c) LAR 121.2250	No se iniciará ningún vuelo hasta que no se hayan completado los formularios de preparación del vuelo en los que se certifique que el piloto al mando ha comprobado que: a) el avión reúne condiciones de aeronavegabilidad; c) se ha obtenido la conformidad (visto bueno) de mantenimiento del avión, según 8.8;	Defecto / ítem sin aplicar correctamente las instrucciones (O) y/o (M) detalladas en la MEL.	A23-12	Indicar la situación particular observada y la referencia a la MEL.
			A6-I-4.5.4 LAR 121.2250(c)(2)	El piloto al mando tendrá la obligación de notificar al explotador, al terminar el vuelo, todos los defectos que note o que sospeche que existan en el avión.			
			A6-I-6.1.3 LAR 121.2615(a)(b)	El explotador incluirá en el manual de operaciones una lista de equipo mínimo (MEL), aprobada por el Estado del explotador, para que el piloto al mando pueda determinar si cabe iniciar el vuelo, o continuarlo a partir de cualquier parada intermedia, en caso de que algún instrumento, equipo o sistemas dejen de funcionar. Cuando el Estado del explotador no sea el mismo que el Estado de matrícula, aquel se cerciorará de que MEL no repercute en el cumplimiento por parte del avión de los requisitos de aeronavegabilidad aplicables en el Estado de matrícula.			
A23	I	3	A6-I-8.7.5.2 LAR 145.620(a)(b) LAR 145.625(a)	El organismo de mantenimiento dispondrá de los datos técnicos, equipo, herramientas y material necesarios para realizar el trabajo para el que recibió la aprobación.	Personal de mantenimiento trabajando sobre la aeronave sin usar herramientas / materiales adecuados y/o datos técnicos.	A23-13	Indicar la situación particular observada.
			A6-I-8.1.2 LAR 121.1125(g)	El explotador no explotará un avión a menos que su mantenimiento y el visto bueno para entrar en servicio sean realizados por un organismo reconocido conforme a lo estipulado en 8.7, o con arreglo a un sistema equivalente, siempre que uno de esos modos de mantenimiento sea aceptable para el Estado de matrícula.			

Ítem de inspección	Título	Instrucciones
A24	Inspección pre-vuelo	<ul style="list-style-type: none"> • Verificar que la inspección pre-vuelo / tránsito o equivalente sea realizada y debidamente registrada.

Ítem	Est.	Cat.	Ref. OACI Ref. LAR	Texto de la norma (OACI)	Discrepancia Pre Definida (PDF)	Cód. PDF	Instrucciones para detallar discrepancia
A24	I	1	A6-I-4.3.1 (a)(c) LAR 121.2250	No se iniciará ningún vuelo hasta que no se hayan completado los formularios de preparación del vuelo en los que se certifique que el piloto al mando ha comprobado que: a) el avión reúne condiciones de aeronavegabilidad; c) se ha obtenido la conformidad (visto bueno) de mantenimiento del avión, según 8.8;	Inspección pre-vuelo / tránsito realizada, pero el PIC no certifica que está satisfecho con la aeronavegabilidad de la aeronave	A24-01	Indicar la situación particular observada.
A24	I	2	A6-I-4.3.1 (a)(c) LAR 121.2250	No se iniciará ningún vuelo hasta que no se hayan completado los formularios de preparación del vuelo en los que se certifique que el piloto al mando ha comprobado que: a) el avión reúne condiciones de aeronavegabilidad; c) se ha obtenido la conformidad (visto bueno) de mantenimiento del avión, según 8.8;	El PIC certificó que está satisfecho con la aeronavegabilidad de la aeronave antes de haberse realizado la inspección pre-vuelo	A24-02	Indicar la situación particular observada.
A24	I	2	A6-I-4.3.1 (a)(c) LAR 121.2250	No se iniciará ningún vuelo hasta que no se hayan completado los formularios de preparación del vuelo en los que se certifique que el piloto al mando ha comprobado que: a) el avión reúne condiciones de aeronavegabilidad; c) se ha obtenido la conformidad (visto bueno) de mantenimiento del avión, según 8.8;	Inspección pre-vuelo realizada sin detectarse / registrarse defectos significativos.	A24-03	Indicar cuáles son los defectos no identificados.
A24	I	3	A6-I-4.3.1 (a)(c) LAR 121.2250	No se iniciará ningún vuelo hasta que no se hayan completado los formularios de preparación del vuelo en los que se certifique que el piloto al mando ha comprobado que: a) el avión reúne condiciones de aeronavegabilidad; c) se ha obtenido la conformidad (visto bueno) de mantenimiento del avión, según 8.8;	Inspección pre-vuelo no realizada	A24-04	Indicar la situación particular observada.

Ítem de inspección	Título	Instrucciones
B01	Estado interior general	<p>Verificar:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Condición interna general de la aeronave, • Baños por estado general y presencia de detectores de humo y extintores (cuando corresponda) • Estado general de compartimientos de equipaje sobre cabeza (bins) • Condición de tapizados y cortinas resistentes al fuego • Verificar disposición / almacenaje de equipaje u objetos pesados y/o con bordes filosos en los baños <p><i>Nota 1: El almacenaje temporal de bolsas de con residuos en un baño cerrado y asegurado puede considerarse aceptable.</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Verificar condición carros de servicio (fabricados después del 04-11-05) por operación del sistema de freno. <p><i>Nota 2: Los carros con el sistema de freno defectuoso podrían ser usados para almacenamiento en la zona de los galleys, sin embargo, los mismos deberían poseer una placa indicando que el sistema de freno se encuentra inoperativo.</i></p>

Ítem	Est.	Cat.	Ref. OACI Ref. LAR	Texto de la norma (OACI)	Discrepancia Pre Definida (PDF)	Cód. PDF	Instrucciones para detallar discrepancia
B01	I	2	A8-III A-1.4 A8-III B-1.3 LAR 25.001	En las condiciones de utilización previstas, el avión no tendrá ninguna característica susceptible de comprometer la seguridad.	Equipamiento instalado con incumplimiento obvio de los estándares de diseño y construcción. (Anexo 8 Parte 3 A/B Capítulo 4)	B01-01	Indicar la situación particular observada.
			A8-III A-1.5 A8-III B-1.4 LAR 25.001	La conformidad con las normas apropiadas de aeronavegabilidad se basará en resultados obtenidos en ensayos, en cálculos, o en cálculos basados en ensayos, siempre que en cada caso la precisión alcanzada garantice un nivel de aeronavegabilidad igual al que se habría obtenido mediante ensayos directos. Los ensayos indicados en 1.5.1 serán tales que proporcionen una seguridad razonable de que el avión, sus componentes y el equipo son confiables y funcionan correctamente en las condiciones de utilización previstas.			
			A8-III A-8.2 A8-III B-6.2 LAR 23.001	Las instalaciones de instrumentos y equipo se ajustarán a las normas del Capítulo 4.			
B01	I	2	A8-III A-4.1.6 (f) LAR 25.001	Precauciones contra incendios. El avión y los materiales utilizados para su construcción, comprendidos los que se utilizan en remodelaciones de importancia para sustituir el mobiliario y accesorios del interior de la cabina se diseñarán de tal forma que se reduzca a un mínimo la posibilidad de incendios en vuelo y en tierra y las emanaciones de humo y gases tóxicos en caso de incendio. Se tomarán las medidas necesarias para combatir o detectar y dominar — sin originar riesgos adicionales para el avión — los	Configuración de interior de cabina con incumplimiento(s) obvio(s) de estándares referentes a la certificación de los materiales resistentes al fuego.	B01-02	Indicar la situación particular observada.

				incendios que pudieran producirse.			
B01	I	3	A8-IIIB-4.2(f) LAR 25.001	Precauciones contra incendios. 1) El avión y los materiales utilizados para su construcción se diseñarán de tal forma que se reduzca a un mínimo el riesgo de incendios en vuelo o en tierra y las emanaciones de humo y gases tóxicos en caso de incendio, y que retarden la posibilidad de conflagración como resultado de la liberación de calor en la cabina. Se tomarán las medidas necesarias para combatir o detectar y dominar, sin originar riesgos adicionales para el avión, los incendios que pudieran producirse. Los lavabos de los aviones estarán equipados con detectores de humo y tendrán un extintor de incendios integrado por cada receptáculo destinado a las toallas usadas, papel u otros desperdicios.	Baño(s) no equipado(s) con sistema de detección de humo.	B01-03	Indicar la situación particular observada.
B01	I	3	A8-IIIB-4.2(f) LAR 25.001	Precauciones contra incendios. 1) El avión y los materiales utilizados para su construcción se diseñarán de tal forma que se reduzca a un mínimo el riesgo de incendios en vuelo o en tierra y las emanaciones de humo y gases tóxicos en caso de incendio, y que retarden la posibilidad de conflagración como resultado de la liberación de calor en la cabina. Se tomarán las medidas necesarias para combatir o detectar y dominar, sin originar riesgos adicionales para el avión, los incendios que pudieran producirse. Los lavabos de los aviones estarán equipados con detectores de humo y tendrán un extintor de incendios integrado por cada receptáculo destinado a las toallas usadas, papel u otros desperdicios.	Depósito(s) de basura no equipado(s) con sistema de extinción de fuego integrado.	B01-04	Indicar la situación particular observada.
B01	I	3	A6-I-4.8 LAR 121.1410(c)	El explotador se asegurará de que todo equipaje de mano embarcado en el avión e introducido en la cabina de pasajeros se coloque en un lugar donde quede bien retenido.	Equipaje de mano de la tripulación no almacenado de forma adecuada y segura durante el vuelo.	B01-05	Indicar la situación particular observada.
B01	I	3	A8-IIIA-4.1.7.1 A8-IIIB-4.6.1 LAR 25.001 LAR 23.001	En el diseño del avión se tomarán medidas para proteger a los ocupantes, en caso de aterrizaje de emergencia, contra los incendios, el humo, los gases tóxicos y los efectos directos de las fuerzas de deceleración, así como contra las lesiones que puedan producirse por el efecto de las fuerzas de deceleración en el equipo interior del avión.	Objetos pesados no asegurados en la cabina y/o galleys.	B01-06	Indicar la situación particular observada.
B01	I	3	A8-IIIA-4.1.7.1 A8-IIIB-4.6.1 LAR 25.001 LAR 23.001	En el diseño del avión se tomarán medidas para proteger a los ocupantes, en caso de aterrizaje de emergencia, contra los incendios, el humo, los gases tóxicos y los efectos directos de las fuerzas de deceleración, así como contra las lesiones que puedan producirse por el efecto de las fuerzas de deceleración en el equipo interior del avión.	Equipamiento de cabina no asegurado correctamente.	B01-07	Indicar la situación particular observada.

B01	I	3	A6-I-4.8 LAR 121.1410(c)	El explotador se asegurará de que todo equipaje de mano embarcado en el avión e introducido en la cabina de pasajeros se coloque en un lugar donde quede bien retenido.	Almacenamiento de equipaje y/o objetos en forma inadecuada en el (los) baño(s).	B01-08	Indicar la situación particular observada.
B01	I	3	A8-IIIB-4.2(f) LAR 25.001	Precauciones contra incendios. 1) El avión y los materiales utilizados para su construcción se diseñarán de tal forma que se reduzca a un mínimo el riesgo de incendios en vuelo o en tierra y las emanaciones de humo y gases tóxicos en caso de incendio, y que retarden la posibilidad de conflagración como resultado de la liberación de calor en la cabina. Se tomarán las medidas necesarias para combatir o detectar y dominar, sin originar riesgos adicionales para el avión, los incendios que pudieran producirse. Los lavabos de los aviones estarán equipados con detectores de humo y tendrán un extintor de incendios integrado por cada receptáculo destinado a las toallas usadas, papel u otros desperdicios.	Sistema de detección de humo de baño obstruido.	B01-09	Indicar la situación particular observada.
B01	I	3	A6-I-6.1.3 LAR 121.2615(a)(b)	El explotador incluirá en el manual de operaciones una lista de equipo mínimo (MEL), aprobada por el Estado del explotador, para que el piloto al mando pueda determinar si cabe iniciar el vuelo, o continuarlo a partir de cualquier parada intermedia, en caso de que algún instrumento, equipo o sistemas dejen de funcionar. Cuando el Estado del explotador no sea el mismo que el Estado de matrícula, aquel se cerciorará de que MEL no repercute en el cumplimiento por parte del avión de los requisitos de aeronavegabilidad aplicables en el Estado de matrícula.	Baño(s) inoperativo(s) sin indicación de estado (placard) y/o sin aplicarse las limitaciones de la MEL (si corresponde).	B01-10	Indicar la situación particular observada
B01	M	3			Tapa(s) de depósito(s) de basura de baño(s) y/o galley(s) inoperativa(s) (fuera de los límites de la MEL).	B01-11	Indicar la situación particular observada
B01	M	1			Panel(es) del interior de la cabina dañado(s).	B01-12	Indicar la situación particular observada.
B01	M	3	TSO-C-175		Sistema de freno de carro(s) de servicio defectuoso.	B01-13	Indicar la situación particular observada.
B01	M	3			Carenado(s) / tapa(s) / cobertor(es) / panel(es) dañado(s) y/o faltante(s) exponiendo borde(s) / punta(s) filosa(s) y/o cableado y/o equipamiento.	B01-14	Indicar la situación particular observada.
B01	M	3			Compartimento(s) de equipaje sobre cabeza fuera de servicio y sin identificar tal condición.	B01-15	Indicar la situación particular observada.

Ítem de inspección	Título	Instrucciones
B02	Puestos / Áreas de descanso lo los TCP	<p>Verificar:</p> <ul style="list-style-type: none"> Estado general y condición de los asientos de TCP y las zonas destinadas al descanso. <p><i>Nota 1: En caso de detectarse un asiento de TCP inoperativo, verificar con la MEL y chequear que lo asientos operativos puedan acomodar a la tripulación mínima requerida para el vuelo (según lo establezca el Manual de Operaciones).</i></p> <p><i>Nota 2: En caso de detectarse que un asiento de TCP no se retrae correctamente e interrumpe la vía de escape de la aeronave en caso de emergencia, la discrepancia deberá registrarse bajo el elemento B12 – Acceso a salidas de emergencia.</i></p> <ul style="list-style-type: none"> Presencia y condición de arneses de hombro y/o cinturones de asientos para TCP. Acceso y disponibilidad de chalecos salvavidas. Funcionamiento del sistema de comunicación interna (cabina de vuelo – cabina pasajeros y cabina pasajeros – cabina pasajeros). En caso de encontrarse fuera de servicio, verificar limitaciones de la MEL.

Ítem	Est.	Cat.	Ref. OACI Ref. LAR	Texto de la norma (OACI)	Discrepancia Pre Definida (PDF)	Cód. PDF	Instrucciones para detallar discrepancia
B02	I	1	A6-I-6.16.1 LAR 91.2260(a)	Todos los aviones irán equipados con asientos orientados hacia adelante o hacia atrás (dentro de 15° del eje longitudinal del avión), que tendrán instalado un arnés de seguridad para uso de cada miembro de la tripulación de cabina requerido para cumplir con lo prescrito en 12.1 con respecto a la evacuación de emergencia.	Correa(s) y/o hebilla(s) de cinturón(es) / arneses(es) de hombro gastado(s) y/o dañado(s).	B02-01	Indicar la situación particular observada.
B02	I	2	A6-I-6.16.1 LAR 91.2260(a)	Todos los aviones irán equipados con asientos orientados hacia adelante o hacia atrás (dentro de 15° del eje longitudinal del avión), que tendrán instalado un arnés de seguridad para uso de cada miembro de la tripulación de cabina requerido para cumplir con lo prescrito en 12.1 con respecto a la evacuación de emergencia.	Asiento(s) de TCP no equipado con arnés(es) de hombro (sólo dispone de cinturón de seguridad).	B02-02	Indicar la situación particular observada.
B02	I	2	A6-I-6.5.2 LAR 121.965(b)	Los aviones terrestres llevarán el equipo prescrito en 6.5.2.2: a) cuando vuelen sobre el agua a una distancia de más de 93 km (50 NM) de la costa, en el caso de aviones terrestres que operen de conformidad con 5.2.9 ó 5.2.10; b) cuando vuelen en ruta sobre el agua a una distancia de la costa superior a la de planeo, en el caso de todos los demás aviones terrestres; y c) cuando despeguen o aterricen en un aeródromo en el que, en opinión del Estado del explotador, la trayectoria de despegue o la de aproximación esté dispuesta de manera tal sobre el agua que, en caso de contratiempo, haya probabilidad de un amaraje forzoso.	Chaleco(s) salvavidas de TCP (si son requeridos) no accesible(s) fácilmente.	B02-03	Indicar la situación particular observada.

				El equipo indicado en 6.5.2.1 comprenderá, para cada persona que vaya a bordo, un chaleco salvavidas o dispositivo de flotación individual equivalente, situado en lugar fácilmente accesible desde el asiento o litera de la persona que haya de usarlo.			
B02	I	3	A6-I-6.16.1 LAR 91.2260(a)	Todos los aviones irán equipados con asientos orientados hacia adelante o hacia atrás (dentro de 15° del eje longitudinal del avión), que tendrán instalado un arnés de seguridad para uso de cada miembro de la tripulación de cabina requerido para cumplir con lo prescrito en 12.1 con respecto a la evacuación de emergencia.	Asiento(s) de TCP inoperativo y fuera de los límites de la MEL.	B02-04	Indicar la situación particular observada
B02	I	3	A6-I-6.16.1 LAR 91.2260(a)	Todos los aviones irán equipados con asientos orientados hacia adelante o hacia atrás (dentro de 15° del eje longitudinal del avión), que tendrán instalado un arnés de seguridad para uso de cada miembro de la tripulación de cabina requerido para cumplir con lo prescrito en 12.1 con respecto a la evacuación de emergencia.	Asiento(s) de TCP con arnés(es) de hombro / cinturón(es) no disponible o inoperativo.	B02-05	Indicar la situación particular observada.
B02	I	3	A6-I-6.16.1 LAR 91.2260(a)	Todos los aviones irán equipados con asientos orientados hacia adelante o hacia atrás (dentro de 15° del eje longitudinal del avión), que tendrán instalado un arnés de seguridad para uso de cada miembro de la tripulación de cabina requerido para cumplir con lo prescrito en 12.1 con respecto a la evacuación de emergencia.	Asiento(s) de TCP instalado(s) incorrectamente (más de 15° desde el eje longitudinal).	B02-06	Indicar la situación particular observada.
B02	I	3	A6-I-6.16.3 LAR 91.2260(b)	Los asientos para la tripulación de cabina que se provean de conformidad con 6.16.1 y 6.16.2 estarán ubicados cerca de las salidas al nivel del piso y otras salidas de emergencia, según lo que requiera el Estado de matrícula para la evacuación de emergencia.	Asiento(s) de TCP ubicado(s) incorrectamente.	B02-07	Indicar la situación particular observada.
B02	M	3			Sistema de comunicación interna inoperativo y fuera de los límites de la MEL.	B02-08	Indicar la situación particular observada

Ítem de inspección	Título	Instrucciones
B03	Botiquín (FAK) / Equipo de emergencia médico (EMK)	<ul style="list-style-type: none"> Verificar disponibilidad, accesibilidad, condición e identificación de contenido del FAK (Equipo de Primeros Auxilios), EMK (Equipo de Emergencia Médico) y UPK (Equipo de Protección Universal) (según corresponda). <p><i>Nota 1: La cantidad de FAK (Equipo de Primeros Auxilios) dependerá de la cantidad de asientos de pasajeros, y deberán distribuirse uniformemente para el fácil acceso de los TCP.</i></p> <p><i>Nota 2: El FAK y el EMK deben encontrarse correctamente señalizados, accesibles a la tripulación, almacenados en forma segura y con resguardo de los pasajeros, indicando además modo de operación y fecha de última inspección.</i></p> <ul style="list-style-type: none"> Verificar disponibilidad de desfibrilador externo automático debidamente aprobado por la Autoridad.

Ítem	Est.	Cat.	Ref. OACI Ref. LAR	Texto de la norma (OACI)	Discrepancia Pre Definida (PDF)	Cód. PDF	Instrucciones para detallar discrepancia
B03		1	A6-I-4.2.12.2 LAR 91.565(b) LAR 91.1995(a)(6) LAR 121.2250(f)(2)	El explotador informará a los pasajeros sobre la ubicación y sobre la forma en que, en general, debe usarse el equipo principal de emergencia que se lleve a bordo para uso colectivo.	Suministros médicos no ubicados en la posición indicada.	B03-01	Indicar la situación particular observada.
B03		3	A6-I-6.2.2 LAR 91.815(b)(1)	El avión estará equipado con: a) suministros médicos accesibles y adecuados;	Contenido del FAK y/o EMK médico con fecha de vencimiento excedida.	B03-02	Indicar la situación particular observada.
B03		1	A6-I-6.2.2 LAR 91.815(b)(1)	El avión estará equipado con: a) suministros médicos accesibles y adecuados;	Contenido UPK con fecha de vencimiento excedida.	B03-03	Indicar la situación particular observada.
B03		2	A8-IIIA-8.3 A8-V-6.3 A8-IIIB-6.3 LAR 25.001	El equipo de seguridad y supervivencia prescrito, que la tripulación o los pasajeros habrán de utilizar o manejar en caso de emergencia, será confiable, fácilmente accesible, podrá identificarse rápidamente, y su forma de empleo estará claramente indicada.	Suministros médicos no identificados como tales.	B03-04	Indicar la situación particular observada.
B03		3	A6-I-6.2.2 LAR 91.815(b)(1)	El avión estará equipado con: a) suministros médicos accesibles y adecuados;	Suministros médicos (FAK y/o EMK) no accesibles o no disponibles durante el vuelo.	B03-05	Indicar la situación particular observada.

Ítem de inspección	Título	Instrucciones
B04	Extintores de fuego portátiles	<p>Verificar que los extintores de fuego portátiles:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Se encuentren instalados en las posiciones indicadas y fácilmente accesibles • Se encuentren correctamente asegurados mediante los medios dispuestos a tales fines (soportes, abrazaderas, etc.) • Posean indicadas la instrucciones y/o método de operación • Se encuentren operativos, incluyendo el mecanismo de liberación de del agente extintor, verificando la presión (si se dispone de indicador) y fechas de vencimiento • Sean de un tipo (agente extintor) adecuado para el tipo incendio esperable en el compartimiento y/o zona en la que se encuentran alojados • Se encuentre al menos uno disponible en las proximidades de cada galley <p><i>Nota 1: Frecuentemente los extintores que se encuentren en exceso a aquellos requeridos por la MEL o la configuración de emergencia aprobada para la aeronave pueden estar inoperativos. Sin embargo deberá verificarse el cumplimiento de los procedimientos (O) o (M) indicados en la MEL. Si dichos procedimientos no se encuentran cumplidos, registrar la discrepancia bajo el elemento A23.</i></p> <p><i>Nota 2: Si el peso del extintor resulta considerablemente bajo (comparado con otro similar que esté operativo) puede ser considerado inoperativo.</i></p> <p><i>Nota 3: Si bien la OACI no requiere que los extintores posean una fecha de vencimiento (o de próximo chequeo) adherida al dispositivo,. Por tal razón, la carencia de fecha de vencimiento (o de próximo chequeo) en un extintor no constituye una discrepancia en sí misma. No obstante esto, si existe indicación de fechas de vencimiento y las mismas se encuentran excedidas, deberá considerarse que el extintor se encuentra fuera de servicio.</i></p>

Ítem	Est.	Cat.	Ref. OACI Ref. LAR	Texto de la norma (OACI)	Discrepancia Pre Definida (PDF)	Cód. PDF	Instrucciones para detallar discrepancia
B04	I	2	A8-III A-8.3 A8-III B-6.3 A8-V-6.3 LAR 25.001 LAR 27.001 LAR 29.001	El equipo de seguridad y supervivencia prescrito, que la tripulación o los pasajeros habrán de utilizar o manejar en caso de emergencia, será confiable, fácilmente accesible, podrá identificarse rápidamente, y su forma de empleo estará claramente indicada.	Extintor(es) no instalado(s) en la(s) ubicación(es) indicada(s).	B04-01	Indicar la situación particular observada.
B04	I	2	A8-III A-8.3 A8-III B-6.3 A8-V-6.3 LAR 25.001 LAR 27.001 LAR 29.001	El equipo de seguridad y supervivencia prescrito, que la tripulación o los pasajeros habrán de utilizar o manejar en caso de emergencia, será confiable, fácilmente accesible, podrá identificarse rápidamente, y su forma de empleo estará claramente indicada.	Extintor(es) no marcado(s) con las instrucciones de operación apropiadas.	B04-02	Indicar la situación particular observada.
B04	I	3	A6-I-6.2.2(b)(2) LAR 121.945	El avión estará equipado con: b) extintores portátiles de un tipo que, cuando se descarguen, no causen contaminación peligrosa del aire dentro del avión, de los cuales al menos uno estará ubicado: 2) en cada compartimiento de pasajeros que esté separado del compartimiento de pilotos y que no sea fácilmente accesible a los miembros de la tripulación de vuelo;	Extintor(es) vacío(s), inoperativo(s), faltante(s) o fuera de los límites de la MEL.	B04-03	Indicar la situación particular observada
B04	I	3	A8-III A-4.1.7.1 A8-III B-4.6.1	En el diseño del avión se tomarán medidas para proteger a los ocupantes, en caso de aterrizaje de	Extintor(es) asegurado(s) incorrectamente.	B04-04	Indicar la situación particular observada.

			LAR 25.001 LAR 23.001	emergencia, contra los incendios, el humo, los gases tóxicos y los efectos directos de las fuerzas de deceleración, así como contra las lesiones que puedan producirse por el efecto de las fuerzas de deceleración en el equipo interior del avión.			
B04	I	3	A8-III A-8.3 A8-III B-6.3 A8-V-6.3 LAR 25.001 LAR 27.001 LAR 29.001	El equipo de seguridad y supervivencia prescrito, que la tripulación o los pasajeros habrán de utilizar o manejar en caso de emergencia, será confiable, fácilmente accesible, podrá identificarse rápidamente, y su forma de empleo estará claramente indicada.	Extintor(es) no accesible(s) rápidamente / fácilmente.	B04-05	Indicar la situación particular observada.

Ítem de inspección	Título	Instrucciones
B05	Chalecos salvavidas / Dispositivos de flotación	<p>Verificar chalecos salvavidas / dispositivos de flotación por:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Disponibilidad en cantidades suficientes • Accesibilidad • Estado y condición • Fecha de vencimiento <p><i>Nota 1: La OACI no requiere que los chalecos salvavidas posean una fecha de vencimiento (o de próximo chequeo) adherida al dispositivo, por tal razón, la carencia de fecha de vencimiento (o de próximo chequeo) en un chaleco salvavidas no constituye una discrepancia en sí misma. No obstante esto, si existe indicación de fechas de vencimiento y las mismas se encuentran vencidas, deberá considerarse que el chaleco se encuentra fuera de servicio.</i></p> <p><i>Nota 2: En caso de detectarse chalecos salvavidas de repuesto (o en exceso a la cantidad requerida) fuera de servicio, deberá reportarse mediante un comentario u observación (categoría G).</i></p> <p><i>Nota 3: Cuando se detecten chalecos salvavidas faltantes y/o fuera de servicio, deberá evaluarse si el tipo de operación los requiere. En caso de que no sean requeridos, deberá reportarse la situación mediante un comentario u observación (categoría G).</i></p>

Ítem	Est.	Cat.	Ref. OACI Ref. LAR	Texto de la norma (OACI)	Discrepancia Pre Definida (PDF)	Cód. PDF	Instrucciones para detallar discrepancia
B05	1	2	A6-I-6.5.2 LAR 121.965(b)	<p>6.5.2.1 Los aviones terrestres llevarán el equipo prescrito en 6.5.2.2:</p> <p>a) cuando vuelen sobre el agua a una distancia de más de 93 km (50 NM) de la costa, en el caso de aviones terrestres que operen de conformidad con 5.2.9 ó 5.2.10;</p> <p>b) cuando vuelen en ruta sobre el agua a una distancia de la costa superior a la de planeo, en el caso de todos los demás aviones terrestres; y</p> <p>c) cuando despeguen o aterricen en un aeródromo en el que, en opinión del Estado del explotador, la trayectoria de despegue o la de aproximación esté dispuesta de manera tal sobre el agua que, en caso de contratiempo, haya probabilidad de un amaraje forzoso.</p> <p>6.5.2.2 El equipo indicado en 6.5.2.1 comprenderá, para cada persona que vaya a bordo, un chaleco salvavidas o dispositivo de flotación individual equivalente, situado en lugar fácilmente accesible desde el asiento o litera de la persona que haya de usarlo.</p>	Chaleco(s) salvavidas / dispositivo(s) de flotación no accesible(s) fácilmente y requerido(s) para el tipo de vuelo.	B05-01	Indicar la situación particular observada.
			A8-IIIA-8.3 A8-IIIB-6.3 A8-V-6.3 LAR 25.001	El equipo de seguridad y supervivencia prescrito, que la tripulación o los pasajeros habrán de utilizar o manejar en caso de emergencia, será confiable, fácilmente accesible, podrá identificarse rápidamente, y su forma de empleo estará			

			LAR 27.001 LAR 29.001	claramente indicada.			
B05	I	3	A6-I-6.5.2 LAR 121.965(b)	<p>6.5.2.1 Los aviones terrestres llevarán el equipo prescrito en 6.5.2.2:</p> <p>a) cuando vuelen sobre el agua a una distancia de más de 93 km (50 NM) de la costa, en el caso de aviones terrestres que operen de conformidad con 5.2.9 ó 5.2.10;</p> <p>b) cuando vuelen en ruta sobre el agua a una distancia de la costa superior a la de planeo, en el caso de todos los demás aviones terrestres; y</p> <p>c) cuando despeguen o aterricen en un aeródromo en el que, en opinión del Estado del explotador, la trayectoria de despegue o la de aproximación esté dispuesta de manera tal sobre el agua que, en caso de contratiempo, haya probabilidad de un amaraje forzoso.</p> <p>6.5.2.2 El equipo indicado en 6.5.2.1 comprenderá, para cada persona que vaya a bordo, un chaleco salvavidas o dispositivo de flotación individual equivalente, situado en lugar fácilmente accesible desde el asiento o litera de la persona que haya de usarlo</p>	Cantidad insuficiente de chalecos salvavidas / dispositivos de flotación y requeridos para el tipo de vuelo.	B05-02	Indicar la situación particular observada.
			A8-IIIA-8.3 A8-IIIB-6.3 A8-V-6.3 LAR 25.001 LAR 27.001 LAR 29.001	El equipo de seguridad y supervivencia prescrito, que la tripulación o los pasajeros habrán de utilizar o manejar en caso de emergencia, será confiable, fácilmente accesible, podrá identificarse rápidamente, y su forma de empleo estará claramente indicada.			
B05	I	3	A6-I-6.5.2 LAR 121.965(b)	<p>6.5.2.1 Los aviones terrestres llevarán el equipo prescrito en 6.5.2.2:</p> <p>a) cuando vuelen sobre el agua a una distancia de más de 93 km (50 NM) de la costa, en el caso de aviones terrestres que operen de conformidad con 5.2.9 ó 5.2.10;</p> <p>b) cuando vuelen en ruta sobre el agua a una distancia de la costa superior a la de planeo, en el caso de todos los demás aviones terrestres; y</p> <p>c) cuando despeguen o aterricen en un aeródromo en el que, en opinión del Estado del explotador, la trayectoria de despegue o la de aproximación esté dispuesta de manera tal sobre el agua que, en caso de contratiempo, haya probabilidad de un amaraje forzoso.</p> <p>6.5.2.2 El equipo indicado en 6.5.2.1 comprenderá, para cada persona que vaya a bordo, un chaleco salvavidas o dispositivo de flotación individual</p>	Chaleco(s) salvavidas y/o dispositivo(s) de flotación fuera de servicio / dañado en puesto utilizable y requerido(s) para el tipo de vuelo.	B05-03	Indicar la situación particular observada.

				equivalente, situado en lugar fácilmente accesible desde el asiento o litera de la persona que haya de usarlo			
			A8-III A-8.3 A8-III B-6.3 A8-V-6.3 LAR 25.001 LAR 27.001 LAR 29.001	El equipo de seguridad y supervivencia prescrito, que la tripulación o los pasajeros habrán de utilizar o manejar en caso de emergencia, será confiable, fácilmente accesible, podrá identificarse rápidamente, y su forma de empleo estará claramente indicada.			

Ítem de inspección	Título	Instrucciones
B06	Cinturones / asientos	<ul style="list-style-type: none"> • Verificar asientos y cinturones por estado y condición. • Verificar disponibilidad de extensiones para cinturones de seguridad (si son requeridos). <p><i>Nota 1: En caso detectarse asientos inoperativos, deberá verificarse el cumplimiento de los procedimientos y limitaciones requeridas por la MEL aprobada.</i></p>

Ítem	Est.	Cat.	Ref. OACI Ref. LAR	Texto de la norma (OACI)	Discrepancia Pre Definida (PDF)	Cód. PDF	Instrucciones para detallar discrepancia
B06	I	3	A6-I-6.2.2(c) LAR 91.815(b)(4)	El avión estará equipado con: c) 1) un asiento o litera para cada persona que exceda de una edad que determine el Estado del explotador; 2) un cinturón para cada asiento y cinturones de sujeción para cada litera; y 3) un arnés de seguridad para cada asiento de un miembro de la tripulación de vuelo. El arnés de seguridad de cada asiento de piloto deberá incluir un dispositivo que sujete el torso del ocupante en caso de deceleración rápida;	Extensiones de cinturones de seguridad no disponibles y requeridos para el vuelo.	B06-01	Indicar la situación particular observada.
			A8-IIIB-4.4.1 LAR 27.001 LAR 29.001	Teniendo en cuenta las cargas probables de vuelo y de aterrizaje de emergencia que puedan surgir, se proporcionará a los ocupantes asientos y sujeciones adecuados. Se prestará atención a la forma de minimizar la posibilidad de lesiones a los ocupantes si entran en contacto con la estructura que les rodea durante las operaciones del avión.			
B06	I	1	A6-I-6.2.2(c) LAR 91.815(b)(4)	El avión estará equipado con: c) 1) un asiento o litera para cada persona que exceda de una edad que determine el Estado del explotador; 2) un cinturón para cada asiento y cinturones de sujeción para cada litera; y 3) un arnés de seguridad para cada asiento de un miembro de la tripulación de vuelo. El arnés de seguridad de cada asiento de piloto deberá incluir un dispositivo que sujete el torso del ocupante en caso de deceleración rápida;	Asiento(s) de pasajeros deteriorado(s).	B06-02	Indicar la situación particular observada.
			A8-IIIB-4.4.1 LAR 27.001 LAR 29.001	Teniendo en cuenta las cargas probables de vuelo y de aterrizaje de emergencia que puedan surgir, se proporcionará a los ocupantes asientos y sujeciones adecuados. Se prestará atención a la forma de minimizar la posibilidad de lesiones a los ocupantes si entran en contacto con la estructura que les rodea durante las operaciones del avión.			
B06	I	2	A6-I-6.2.2(c) LAR 91.815(b)(4)	El avión estará equipado con: c) 1) un asiento o litera para cada persona que	Correa(s) y/o hebilla(s) de cinturón(es) con desgaste y/o daño(s) evidente(s), pero sin	B06-03	Indicar la situación particular observada.

				<p>exceda de una edad que determine el Estado del explotador;</p> <p>2) un cinturón para cada asiento y cinturones de sujeción para cada litera; y</p> <p>3) un arnés de seguridad para cada asiento de un miembro de la tripulación de vuelo. El arnés de seguridad de cada asiento de piloto deberá incluir un dispositivo que sujete el torso del ocupante en caso de deceleración rápida;</p>	anular la capacidad operativa del dispositivo(s).		
			A8-III B-4.4.1 LAR 27.001 LAR 29.001	Teniendo en cuenta las cargas probables de vuelo y de aterrizaje de emergencia que puedan surgir, se proporcionará a los ocupantes asientos y sujeciones adecuados. Se prestará atención a la forma de minimizar la posibilidad de lesiones a los ocupantes si entran en contacto con la estructura que les rodea durante las operaciones del avión.			
B06	I	3	A6-I-6.2.2(c) LAR 91.815(b)(4)	<p>El avión estará equipado con:</p> <p>c) 1) un asiento o litera para cada persona que exceda de una edad que determine el Estado del explotador;</p> <p>2) un cinturón para cada asiento y cinturones de sujeción para cada litera; y</p> <p>3) un arnés de seguridad para cada asiento de un miembro de la tripulación de vuelo. El arnés de seguridad de cada asiento de piloto deberá incluir un dispositivo que sujete el torso del ocupante en caso de deceleración rápida;</p>	No existe un cinturón de seguridad operativo para cada pasajero abordo.	B06-04	Indicar la situación particular observada.
			A8-III B-4.1 LAR 27.001 LAR 29.001	Teniendo en cuenta las cargas probables de vuelo y de aterrizaje de emergencia que puedan surgir, se proporcionará a los ocupantes asientos y sujeciones adecuados. Se prestará atención a la forma de minimizar la posibilidad de lesiones a los ocupantes si entran en contacto con la estructura que les rodea durante las operaciones del avión.			
B06	I	3	A6-I-6.2.2(c) LAR 91.815(b)(4)	<p>El avión estará equipado con:</p> <p>c) 1) un asiento o litera para cada persona que exceda de una edad que determine el Estado del explotador;</p> <p>2) un cinturón para cada asiento y cinturones de sujeción para cada litera; y</p> <p>3) un arnés de seguridad para cada asiento de un miembro de la tripulación de vuelo. El arnés de seguridad de cada asiento de piloto deberá incluir un dispositivo que sujete el torso del ocupante en caso de deceleración rápida;</p>	Asiento(s) inoperativo(s) sin identificarse su condición.	B06-05	Indicar la situación particular observada.
			A8-III B-4.4.1 LAR 27.001 LAR 29.001	Teniendo en cuenta las cargas probables de vuelo y de aterrizaje de emergencia que puedan surgir, se proporcionará a los ocupantes asientos y sujeciones adecuados. Se prestará atención a la forma de			

				minimizar la posibilidad de lesiones a los ocupantes si entran en contacto con la estructura que les rodea durante las operaciones del avión.			
B06	I	3	A6-I-6.2.2(c) LAR 91.815(b)(4)	El avión estará equipado con: c) 1) un asiento o litera para cada persona que exceda de una edad que determine el Estado del explotador; 2) un cinturón para cada asiento y cinturones de sujeción para cada litera; y 3) un arnés de seguridad para cada asiento de un miembro de la tripulación de vuelo. El arnés de seguridad de cada asiento de piloto deberá incluir un dispositivo que sujete el torso del ocupante en caso de deceleración rápida;	Cuna(s) para niños utilizada(s) sin la(s) sujeción(es) adecuada(s).	B06-06	Indicar la situación particular observada.
			A8-IIIB-4.4.1 LAR 27.001 LAR 29.001	Teniendo en cuenta las cargas probables de vuelo y de aterrizaje de emergencia que puedan surgir, se proporcionará a los ocupantes asientos y sujeciones adecuados. Se prestará atención a la forma de minimizar la posibilidad de lesiones a los ocupantes si entran en contacto con la estructura que les rodea durante las operaciones del avión.			

Ítem de inspección	Título	Instrucciones
B07	Salidas / iluminación / linternas / señales	<p>Verificar por presencia, estado y condición de:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Señales de salida de emergencia, incluyendo su marcación e iluminación. • Sendas de escape iluminadas (senderos luminosos) y/o sistemas de indicación visual de salidas de emergencia en caso de cabina con humo. • Instrucciones para la operación de las salidas de emergencia. <p><i>Nota 1: Si bien existen diferencias entre los sistemas de sendas de escape iluminadas (senderos luminosos) y los sistemas de indicación visual de salidas de emergencia en caso de cabina con humo, y la disponibilidad de dichos sistemas depende de las condiciones de certificación tipo de la aeronave y/o modificaciones posteriores en la configuración de cabina, la mayoría de las aeronaves dispone de luces ubicadas en las proximidades del piso o de un sistema foto luminiscente. Estos últimos cumplen en requerimiento de OACI. En todos los casos, cualquier defecto o falla debe ser verificado con la MEL, y en caso de existir discrepancias, las mismas deben referirse a dicho documento.</i></p> <p><i>Nota 2: Es muy importante tomar en cuenta que los vuelos que están programados a despegar durante el día, pero cuya duración implique se setenderán hasta la noche, deberán cumplir los requisitos asociados a las linternas.</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Disponibilidad y condición operativa de linternas apropiadas, incluyendo su fácil acceso desde cada puesto de TCP. <p><i>Nota 3: Si se detecta un funcionamiento inadecuado de alguna linterna debido a baja carga en las baterías, considerar a la linterna como inoperativa.</i></p> <p><i>Nota 4: Si se detecta disponibilidad solo de linternas personales, dicha situación no constituye una discrepancia, siempre y cuando se verifique que las mismas se encuentren fácilmente accesibles a los TCP en sus puestos asignados. Sin embargo, esta situación deberá indicarse como un comentario u observación (categoría G).</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Disponibilidad y condición operativa de megáfonos portátiles

Ítem	Est.	Cat.	Ref. OACI Ref. LAR	Texto de la norma (OACI)	Discrepancia Pre Definida (PDF)	Cód. PDF	Instrucciones para detallar discrepancia
B07	I	1	A8-IIIA-4.1.7 LAR 25.001	4.1.7.2 Se proveerán medios para la rápida evacuación del avión en las condiciones que probablemente se presentarían después de un aterrizaje de emergencia. Dichos medios guardarán relación con la capacidad del avión en cuanto a pasajeros y tripulación. 4.1.7.3 La disposición interior de la cabina y la ubicación y número de salidas de emergencia, así como los medios para localizar e iluminar los corredores y salidas de evacuación, deberán ser tales que se facilite la evacuación rápida del avión en las condiciones que probablemente se presentarían después de un aterrizaje de emergencia.	Cobertor de las señal(es) de salidas de emergencia dañada(s) o faltante(s).	B07-01	Indicar la situación particular observada.
			A8-IIIA-8.3 A8-V-6.3 A8-IIIB-6.3 LAR 25.001 LAR 27.001	El equipo de seguridad y supervivencia prescrito, que la tripulación o los pasajeros habrán de utilizar o manejar en caso de emergencia, será confiable, fácilmente accesible, podrá identificarse rápidamente, y su forma de empleo estará claramente indicada.			

			LAR 29.001				
			A8-III B-8.4 LAR 25.001	El avión tendrá las suficientes salidas de emergencia como para facilitar al máximo la evacuación de la cabina en un plazo de tiempo apropiado. Los elementos que deben considerarse incluirán: a) el número de asientos y la configuración de éstos; b) el número, el emplazamiento y el tamaño de las salidas; c) el señalamiento de las salidas y las instrucciones para usarlas; d) la probabilidad de embotellamiento de las salidas; e) el funcionamiento de las salidas; y f) la colocación y el peso del equipo de evacuación en las salidas, p. ej., toboganes y balsas.			
B07	I	2	A6-I- 6.10(f) LAR 91.815(f)(6)	Todos los aviones que vuelen durante la noche estarán equipados con: f) una linterna eléctrica para cada uno de los puestos de los miembros de la tripulación.	Número insuficiente de linternas operativas para cada TCP durante operaciones nocturnas.	B07-02	Indicar la situación particular observada.
			A8-III A-8.3 A8-V-6.3 A8-III B-6.3	El equipo de seguridad y supervivencia prescrito, que la tripulación o los pasajeros habrán de utilizar o manejar en caso de emergencia, será confiable, fácilmente accesible, podrá identificarse rápidamente, y su forma de empleo estará claramente indicada.			
B07	I	2	A6-I- 6.10(f) LAR 91.815(f)(6)	Todos los aviones que vuelen durante la noche estarán equipados con: f) una linterna eléctrica para cada uno de los puestos de los miembros de la tripulación.	Linterna(s) no fácilmente accesible(s) para algún(os) TCP.	B07-03	Indicar la situación particular observada.
			A8-III A-8.3 A8-V-6.3 A8-III B-6.3 LAR 25.001 LAR 27.001 LAR 29.001	El equipo de seguridad y supervivencia prescrito, que la tripulación o los pasajeros habrán de utilizar o manejar en caso de emergencia, será confiable, fácilmente accesible, podrá identificarse rápidamente, y su forma de empleo estará claramente indicada.			
B07	I	3	A8-III A-4.1.7 LAR 25.001	4.1.7.2 Se proveerán medios para la rápida evacuación del avión en las condiciones que probablemente se presentarían después de un aterrizaje de emergencia. Dichos medios guardarán relación con la capacidad del avión en cuanto a pasajeros y tripulación. 4.1.7.3 La disposición interior de la cabina y la ubicación y número de salidas de emergencia, así como los medios para localizar e iluminar los corredores y salidas de evacuación, deberán ser tales que se facilite la evacuación rápida del avión en las condiciones que probablemente se presentarían después de un aterrizaje de emergencia.	Señal(es) de salida(s) de emergencia inoperativas y fuera de los límites de la MEL.	B07-04	Indicar la situación particular observada
			A8-III A-8.3 A8-V-6.3	El equipo de seguridad y supervivencia prescrito, que la tripulación o los pasajeros habrán de utilizar o			

			<p>A8-IIIB-6.3 LAR 25.001 LAR 27.001 LAR 29.001</p>	<p>manejar en caso de emergencia, será confiable, fácilmente accesible, podrá identificarse rápidamente, y su forma de empleo estará claramente indicada.</p>			
			<p>A8-IIIB-8.4 LAR 25.001</p>	<p>El avión tendrá las suficientes salidas de emergencia como para facilitar al máximo la evacuación de la cabina en un plazo de tiempo apropiado. Los elementos que deben considerarse incluirán:</p> <p>a) el número de asientos y la configuración de éstos;</p> <p>b) el número, el emplazamiento y el tamaño de las salidas;</p> <p>c) el señalamiento de las salidas y las instrucciones para usarlas;</p> <p>d) la probabilidad de embotellamiento de las salidas;</p> <p>e) el funcionamiento de las salidas; y</p> <p>f) la colocación y el peso del equipo de evacuación en las salidas, p. ej., toboganes y balsas.</p>			
			<p>A8-IIIB-4.6.2-4 LAR 25.001</p>	<p>4.6.2 Se proveerán medios para la rápida evacuación del avión en las condiciones que probablemente se presentarían después de un aterrizaje de emergencia. Dichos medios guardarán relación con la capacidad del avión en cuanto a pasajeros y tripulación y se demostrará que son adecuados para los fines a los que están destinados.</p> <p>4.6.3 La disposición interior de la cabina y la ubicación y número de salidas de emergencia, así como los medios para localizar e iluminar los corredores y salidas de evacuación, deberán ser tales que se facilite la evacuación rápida del avión en las condiciones que probablemente se presentarían después de un aterrizaje de emergencia.</p> <p>4.6.4 En el diseño de los aviones certificados para amarajes forzosos se tomarán medidas para dar la máxima garantía práctica de que puede realizarse la evacuación de los pasajeros y de la tripulación, en condiciones de seguridad, en caso de amaraje forzoso.</p>			
B07	I	3	<p>A8-IIIA-4.1.7 LAR 25.001</p>	<p>4.1.7.2 Se proveerán medios para la rápida evacuación del avión en las condiciones que probablemente se presentarían después de un aterrizaje de emergencia. Dichos medios guardarán relación con la capacidad del avión en cuanto a pasajeros y tripulación.</p> <p>4.1.7.3 La disposición interior de la cabina y la ubicación y número de salidas de emergencia, así como los medios para localizar e iluminar los corredores y salidas de evacuación, deberán ser tales que se facilite la evacuación rápida del avión en las condiciones que probablemente se presentarían</p>	<p>No se dispone de medios para la iluminación de la senda de escape.</p>	B07-05	<p>Indicar la situación particular observada.</p>

				después de un aterrizaje de emergencia.			
			A8-III A-8.3 A8-V-6.3 A8-III B-6.3 LAR 25.001 LAR 27.001 LAR 29.001	El equipo de seguridad y supervivencia prescrito, que la tripulación o los pasajeros habrán de utilizar o manejar en caso de emergencia, será confiable, fácilmente accesible, podrá identificarse rápidamente, y su forma de empleo estará claramente indicada.			
			A8-III B-8.5 LAR 25.001	Se proporcionará iluminación de emergencia que tendrá las características siguientes: a) será independiente del generador eléctrico principal; b) se activará automáticamente en caso de pérdida de la energía normal o de choque; c) habrá indicación visual del camino a las salidas de emergencia, cuando la cabina se haya llenado de humo; d) habrá iluminación tanto en el interior como en el exterior del avión durante la evacuación; y e) no ha de constituir un peligro más en el caso de derrame de combustible.			
			A8-III B-4.6.2-4 LAR 25.001	4.6.2 Se proveerán medios para la rápida evacuación del avión en las condiciones que probablemente se presentarían después de un aterrizaje de emergencia. Dichos medios guardarán relación con la capacidad del avión en cuanto a pasajeros y tripulación y se demostrará que son adecuados para los fines a los que están destinados. 4.6.3 La disposición interior de la cabina y la ubicación y número de salidas de emergencia, así como los medios para localizar e iluminar los corredores y salidas de evacuación, deberán ser tales que se facilite la evacuación rápida del avión en las condiciones que probablemente se presentarían después de un aterrizaje de emergencia. 4.6.4 En el diseño de los aviones certificados para amarajes forzosos se tomarán medidas para dar la máxima garantía práctica de que puede realizarse la evacuación de los pasajeros y de la tripulación, en condiciones de seguridad, en caso de amaraje forzoso.			
B07	M	3			Sistema para indicación visual de senda de escape inoperativa y fuera de los límites de la MEL.	B07-06	Indicar la situación particular observada y la referencia de la MEL.
B07	I	2	A8-III A-4.1.7 LAR 25.001	4.1.7.2 Se proveerán medios para la rápida evacuación del avión en las condiciones que probablemente se presentarían después de un aterrizaje de emergencia. Dichos medios guardarán relación con la capacidad del avión en cuanto a pasajeros y tripulación.	Salida(s) de emergencia no identificada(s) con las instrucciones de operación adecuadas	B07-07	Indicar la situación particular observada.

				<p>4.1.7.3 La disposición interior de la cabina y la ubicación y número de salidas de emergencia, así como los medios para localizar e iluminar los corredores y salidas de evacuación, deberán ser tales que se facilite la evacuación rápida del avión en las condiciones que probablemente se presentarían después de un aterrizaje de emergencia.</p>			
			A8-IIIB-4.6.2-4 LAR 25.001	<p>4.6.2 Se proveerán medios para la rápida evacuación del avión en las condiciones que probablemente se presentarían después de un aterrizaje de emergencia. Dichos medios guardarán relación con la capacidad del avión en cuanto a pasajeros y tripulación y se demostrará que son adecuados para los fines a los que están destinados.</p> <p>4.6.3 La disposición interior de la cabina y la ubicación y número de salidas de emergencia, así como los medios para localizar e iluminar los corredores y salidas de evacuación, deberán ser tales que se facilite la evacuación rápida del avión en las condiciones que probablemente se presentarían después de un aterrizaje de emergencia.</p> <p>4.6.4 En el diseño de los aviones certificados para amarajes forzosos se tomarán medidas para dar la máxima garantía práctica de que puede realizarse la evacuación de los pasajeros y de la tripulación, en condiciones de seguridad, en caso de amaraje forzoso.</p>			
			A8-IIIA-8.3 A8-V-6.3 A8-IIIB-6.3 LAR 25.001 LAR 27.001 LAR 29.001	<p>El equipo de seguridad y supervivencia prescrito, que la tripulación o los pasajeros habrán de utilizar o manejar en caso de emergencia, será confiable, fácilmente accesible, podrá identificarse rápidamente, y su forma de empleo estará claramente indicada.</p>			
B07	I	3	A6-I- 6.10(f) LAR 91.815(f)(6)	<p>Todos los aviones que vuelen durante la noche estarán equipados con:</p> <p>f) una linterna eléctrica para cada uno de los puestos de los miembros de la tripulación.</p>	Linterna(s) no fácilmente accesible(s) para los TCP durante operaciones nocturnas.	B07-08	Indicar la situación particular observada.
			A8-IIIA-8.3 A8-V-6.3 A8-IIIB-6.3 LAR 25.001 LAR 27.001 LAR 29.001	<p>El equipo de seguridad y supervivencia prescrito, que la tripulación o los pasajeros habrán de utilizar o manejar en caso de emergencia, será confiable, fácilmente accesible, podrá identificarse rápidamente, y su forma de empleo estará claramente indicada.</p>			
B07	I	3	A8-IIIA-4.1.7 LAR 25.001	<p>4.1.7.2 Se proveerán medios para la rápida evacuación del avión en las condiciones que probablemente se presentarían después de un aterrizaje de emergencia. Dichos medios guardarán relación con la capacidad del avión en cuanto a pasajeros y tripulación.</p>	Iluminación y marcas de las salidas de emergencia inoperativas y fuera de los límites de la MEL.	B07-09	Indicar la situación particular observada

				4.1.7.3 La disposición interior de la cabina y la ubicación y número de salidas de emergencia, así como los medios para localizar e iluminar los corredores y salidas de evacuación, deberán ser tales que se facilite la evacuación rápida del avión en las condiciones que probablemente se presentarían después de un aterrizaje de emergencia.			
			A8-IIIB-8.4 LAR 25.001	El avión tendrá las suficientes salidas de emergencia como para facilitar al máximo la evacuación de la cabina en un plazo de tiempo apropiado. Los elementos que deben considerarse incluirán: a) el número de asientos y la configuración de éstos; b) el número, el emplazamiento y el tamaño de las salidas; c) el señalamiento de las salidas y las instrucciones para usarlas; d) la probabilidad de embotellamiento de las salidas; e) el funcionamiento de las salidas; y f) la colocación y el peso del equipo de evacuación en las salidas, p. ej., toboganes y balsas.			
			A8-IIIB-4.6.2-4 LAR 25.001	4.6.2 Se proveerán medios para la rápida evacuación del avión en las condiciones que probablemente se presentarían después de un aterrizaje de emergencia. Dichos medios guardarán relación con la capacidad del avión en cuanto a pasajeros y tripulación y se demostrará que son adecuados para los fines a los que están destinados. 4.6.3 La disposición interior de la cabina y la ubicación y número de salidas de emergencia, así como los medios para localizar e iluminar los corredores y salidas de evacuación, deberán ser tales que se facilite la evacuación rápida del avión en las condiciones que probablemente se presentarían después de un aterrizaje de emergencia. 4.6.4 En el diseño de los aviones certificados para amarajes forzosos se tomarán medidas para dar la máxima garantía práctica de que puede realizarse la evacuación de los pasajeros y de la tripulación, en condiciones de seguridad, en caso de amaraje forzoso.			
B07	I	3	A8-IIIA-4.1.7 LAR 25.001	4.1.7.2 Se proveerán medios para la rápida evacuación del avión en las condiciones que probablemente se presentarían después de un aterrizaje de emergencia. Dichos medios guardarán relación con la capacidad del avión en cuanto a pasajeros y tripulación. 4.1.7.3 La disposición interior de la cabina y la ubicación y número de salidas de emergencia, así como los medios para localizar e iluminar los	El número de pasajeros a bordo excede el máximo permitido en caso de salida(s) de emergencia inoperativa(s) (fuera de los límites de la MEL).	B07-10	Indicar la situación particular observada y la referencia de la MEL.

			<p>corredores y salidas de evacuación, deberán ser tales que se facilite la evacuación rápida del avión en las condiciones que probablemente se presentarían después de un aterrizaje de emergencia.</p>			
		<p>A8-IIIB-8.4 LAR 25.001</p>	<p>El avión tendrá las suficientes salidas de emergencia como para facilitar al máximo la evacuación de la cabina en un plazo de tiempo apropiado. Los elementos que deben considerarse incluirán:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) el número de asientos y la configuración de éstos; b) el número, el emplazamiento y el tamaño de las salidas; c) el señalamiento de las salidas y las instrucciones para usarlas; d) la probabilidad de embotellamiento de las salidas; e) el funcionamiento de las salidas; y f) la colocación y el peso del equipo de evacuación en las salidas, p. ej., toboganes y balsas. 			
		<p>A8-IIIB-4.6.2-4 LAR 25.001</p>	<p>4.6.2 Se proveerán medios para la rápida evacuación del avión en las condiciones que probablemente se presentarían después de un aterrizaje de emergencia. Dichos medios guardarán relación con la capacidad del avión en cuanto a pasajeros y tripulación y se demostrará que son adecuados para los fines a los que están destinados.</p> <p>4.6.3 La disposición interior de la cabina y la ubicación y número de salidas de emergencia, así como los medios para localizar e iluminar los corredores y salidas de evacuación, deberán ser tales que se facilite la evacuación rápida del avión en las condiciones que probablemente se presentarían después de un aterrizaje de emergencia.</p> <p>4.6.4 En el diseño de los aviones certificados para amarajes forzosos se tomarán medidas para dar la máxima garantía práctica de que puede realizarse la evacuación de los pasajeros y de la tripulación, en condiciones de seguridad, en caso de amaraje forzoso.</p>			

Ítem de inspección	Título	Instrucciones
B08	Toboganes / Balsas / ELT	<ul style="list-style-type: none"> • Verificar cantidad, estado y condición operativa de toboganes de escape / balsas (balsas /toboganes) <p><i>Nota 1:</i> La condición de un tobogán de escape o tobogán / balsa puede determinarse observando el indicador de presión del reservorio (si está instalado). También puede verificarse (si resulta accesible) la fecha de vencimiento (o de próxima inspección) del tobogán. En caso que dicha fecha se encuentre vencida, el dispositivo deberá considerarse como fuera de servicio y se deberá consultar la MEL para determinar las acciones a seguir.</p> <p><i>Nota 2:</i> La OACI exige dispositivos de flotación solamente para vuelos sobre el agua. Si el vuelo de llegada y el de salida transcurren exclusivamente sobre tierra, la falta de dispositivos de flotación no debe ser considerado como un hallazgo.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Verificar disponibilidad, condición y tipo de ELT(s) instalados <p><i>Nota 3:</i> Para verificar si el ELT transmite en 406 MHz puede buscarse evidencia en el mismo ELT (en caso que sea portátil, en la licencia de estación de radio, o en el Manual de Operaciones de la Aeronave.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Verificar disponibilidad de dispositivos pirotécnicos (si son requeridos para el tipo de vuelo y si los mismos se encuentran rápidamente accesibles).

Ítem	Est.	Cat.	Ref. OACI Ref. LAR	Texto de la norma (OACI)	Discrepancia Pre Definida (PDF)	Cód. PDF	Instrucciones para detallar discrepancia
B08	I	2	A6-I-6.5.3.1(b) LAR 121.960(d)	Además del equipo prescrito en 6.5.1 ó 6.5.2, según sea el caso, el equipo que se indica a continuación se instalará en todos los aviones utilizados en rutas en las que éstos puedan encontrarse sobre el agua y a una distancia que exceda de la correspondiente a 120 minutos a velocidad de crucero o de 740 km (400 NM), la que resulte menor, de terreno que permita efectuar un aterrizaje de emergencia en el caso de aeronaves que operen ateniéndose a 5.2.9 ó 5.2.10, y de la correspondiente a 30 minutos o 185 km (100 NM), la que resulte menor, para todos los demás aviones: b) equipo necesario para hacer las señales pirotécnicas de socorro descritas en el Anexo 2;	No se dispone de equipamiento para realizar señales pirotécnicas y es requerido por realizarse operaciones prolongadas sobre agua y/o zonas desérticas.	B08-01	Indicar la situación particular observada.
B08	I	3	A8-III A-4.1.7 LAR 25.001	4.1.7.2 Se proveerán medios para la rápida evacuación del avión en las condiciones que probablemente se presentarían después de un aterrizaje de emergencia. Dichos medios guardarán relación con la capacidad del avión en cuanto a pasajeros y tripulación. 4.1.7.3 La disposición interior de la cabina y la ubicación y número de salidas de emergencia, así como los medios para localizar e iluminar los corredores y salidas de evacuación, deberán ser tales que se facilite la evacuación rápida del avión	Cantidad insuficiente de toboganes / toboganes balsa operativos (fuera de los límites de la MEL).	B08-02	Indicar la situación particular observada

				en las condiciones que probablemente se presentarían después de un aterrizaje de emergencia.			
			A8-III A-8.3 A8-V-6.3 A8-IIIB-6.3 LAR 25.001 LAR 27.001 LAR 29.001	El equipo de seguridad y supervivencia prescrito, que la tripulación o los pasajeros habrán de utilizar o manejar en caso de emergencia, será confiable, fácilmente accesible, podrá identificarse rápidamente, y su forma de empleo estará claramente indicada.			
			A8-IIIB-8.4 LAR 25.001	El avión tendrá las suficientes salidas de emergencia como para facilitar al máximo la evacuación de la cabina en un plazo de tiempo apropiado. Los elementos que deben considerarse incluirán: a) el número de asientos y la configuración de éstos; b) el número, el emplazamiento y el tamaño de las salidas; c) el señalamiento de las salidas y las instrucciones para usarlas; d) la probabilidad de embotellamiento de las salidas; e) el funcionamiento de las salidas; y f) la colocación y el peso del equipo de evacuación en las salidas, p. ej., toboganes y balsas.			
B08	I	3	A6-I-6.5.3.1(a) LAR 121.960(d)	Además del equipo prescrito en 6.5.1 ó 6.5.2, según sea el caso, el equipo que se indica a continuación se instalará en todos los aviones utilizados en rutas en las que éstos puedan encontrarse sobre el agua y a una distancia que exceda de la correspondiente a 120 minutos a velocidad de crucero o de 740 km (400 NM), la que resulte menor, de terreno que permita efectuar un aterrizaje de emergencia en el caso de aeronaves que operen ateniéndose a 5.2.9 ó 5.2.10, y de la correspondiente a 30 minutos o 185 km (100 NM), la que resulte menor, para todos los demás aviones: a) balsas salvavidas, estibadas de forma que facilite su empleo si fuera necesario en caso de emergencia, en número suficiente para alojar a todas las personas que se encuentren a bordo, provistas del equipo de salvamento incluso medios para el sustento de la vida que sea apropiado para el vuelo que se vaya a emprender;	Cantidad insuficiente de balsas operativas y requeridas por realizarse operaciones prolongadas sobre agua (fuera de los límites de la MEL).	B08-03	Indicar la situación particular observada
B08	I	3	A6-I-6.17.2 LAR 121.970	Salvo lo previsto en 6.17.3, a partir del 1 de julio de 2008, todos los aviones autorizados para transportar más de 19 pasajeros llevarán por lo menos un ELT automático o dos ELT de cualquier	Cantidad insuficiente de ELTs adecuados (fuera de los límites de la MEL).	B08-04	Indicar la situación particular observada

				tipo. Todos los aviones autorizados para transportar más de 19 pasajeros, cuyo certificado de aeronavegabilidad individual se expida por primera vez después del 1 de julio de 2008, llevarán por lo menos dos ELT, uno de los cuales será automático.			
				A6-I-6.17.4 LAR 121.970 Salvo lo previsto en 6.17.5, a partir del 1 de julio de 2008, todos los aviones autorizados para transportar 19 pasajeros o menos, llevarán como mínimo un ELT de cualquier tipo.			
				A6-I-6.17.5 LAR 121.970 Todos los aviones autorizados para transportar 19 pasajeros o menos, cuyo certificado de aeronavegabilidad individual se expida por primera vez después del 1 de julio de 2008, llevarán por lo menos un ELT automático.			
B08	I	3	A6-I-6.17.6 LAR 121.970	El equipo ELT que se lleve para satisfacer los requisitos de 6.17.1, 6.17.2, 6.17.3, 6.17.4 y 6.17.5 funcionará de conformidad con las disposiciones pertinentes del Anexo 10, Volumen III.	ELT con capacidad de transmisión en 406 / 121.5 MHz no disponible.	B08-05	Indicar la situación particular observada.
			A10-III-Ch.2-5.1.4	A partir del 1 de enero de 2005, los transmisores de localización de emergencia funcionarán en 406 MHz y 121,5 MHz simultáneamente.			
B08	I	3	A6-I-6.17.2 LAR 121.970	Salvo lo previsto en 6.17.3, a partir del 1 de julio de 2008, todos los aviones autorizados para transportar más de 19 pasajeros llevarán por lo menos un ELT automático o dos ELT de cualquier tipo.	ELT(s) portátil(es) no ubicado(s) en la(s) posición(es) indicada(s).	B08-06	Indicar la situación particular observada.
			A6-I-6.17.3 LAR 121.970	Todos los aviones autorizados para transportar más de 19 pasajeros, cuyo certificado de aeronavegabilidad individual se expida por primera vez después del 1 de julio de 2008, llevarán por lo menos dos ELT, uno de los cuales será automático.			
			A6-I-6.17.4 LAR 121.970	Salvo lo previsto en 6.17.5, a partir del 1 de julio de 2008, todos los aviones autorizados para transportar 19 pasajeros o menos, llevarán como mínimo un ELT de cualquier tipo.			
			A6-I-6.17.5 LAR 121.970	Todos los aviones autorizados para transportar 19 pasajeros o menos, cuyo certificado de aeronavegabilidad individual se expida por primera vez después del 1 de julio de 2008, llevarán por lo menos un ELT automático.			
			A6-I-6.17.6 LAR 121.970	El equipo ELT que se lleve para satisfacer los requisitos de 6.17.1, 6.17.2, 6.17.3, 6.17.4 y 6.17.5 funcionará de conformidad con las disposiciones pertinentes del Anexo 10, Volumen III.			
			A8-III A-8.3 A8-V-6.3 A8-IIIB-6.3 LAR 25.001	El equipo de seguridad y supervivencia prescrito, que la tripulación o los pasajeros habrán de utilizar o manejar en caso de emergencia, será confiable, fácilmente accesible, podrá identificarse			

			LAR 27.001 LAR 29.001	rápida-mente, y su forma de empleo estará claramente indicada.			
--	--	--	--------------------------	--	--	--	--

Ítem de inspección	Título	Instrucciones												
B09	Oxígeno de emergencia	<p>Verificar:</p> <ul style="list-style-type: none"> • que el(los) PBE se encuentra(n) en la ubicación(es) declaradas • que el(los) PBE llevan marcadas las instrucciones para su uso • que los PBE requeridos se encuentre operativos • que la cantidad de PBE sea igual o superior al exigido por la MEL • la cantidad, disponibilidad, funcionamiento de las unidades o máscaras dispensadoras de oxígeno <p><u>Nota 1:</u> Si las máscaras de oxígeno y la boquilla de los botellones no son compatibles, las máscaras serán consideradas inoperativas.</p> <p><u>Nota 2:</u> Altitudes aproximadas:</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Presión absoluta</th> <th>Metros</th> <th>Piés</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>700 hPa</td> <td>3 000</td> <td>10 000</td> </tr> <tr> <td>620 hPa</td> <td>4 000</td> <td>13 000</td> </tr> <tr> <td>376 hPa</td> <td>7 600</td> <td>25 000</td> </tr> </tbody> </table>	Presión absoluta	Metros	Piés	700 hPa	3 000	10 000	620 hPa	4 000	13 000	376 hPa	7 600	25 000
Presión absoluta	Metros	Piés												
700 hPa	3 000	10 000												
620 hPa	4 000	13 000												
376 hPa	7 600	25 000												

Ítem	Est.	Cat.	Ref. OACI Ref. LAR	Texto de la norma (OACI)	Discrepancia Pre Definida (PDF)	Cód. PDF	Instrucciones para detallar discrepancia
B09	I	2	A6-I-4.3.9.1 LAR 121.935	No se iniciarán vuelos cuando se tenga que volar a altitudes de vuelo en que la presión atmosférica en los compartimientos del personal sea inferior a 700 hPa, a menos que se lleve una provisión de oxígeno respirable para suministrarlo: a) a los miembros de la tripulación y al 10% de los pasajeros durante todo período de tiempo, que exceda de 30 minutos, en que la presión en los compartimientos que ocupan se mantenga entre 700 hPa y 620 hPa; y b) a la tripulación y a los pasajeros durante todo período de tiempo en que la presión atmosférica en los compartimientos ocupados por los mismos sea inferior a 620 hPa.	PBE(s) no ubicado(s) en la(s) posición(es) indicada(s).	B09-01	Indicar la situación particular observada.
			A6-I-6.7.1 LAR 121.930(a) LAR 121.935(a)(1)	Un avión que tenga que utilizarse a altitudes de vuelo en que la presión atmosférica es inferior a 700 hPa en los compartimientos del personal llevará dispositivos para el almacenaje y distribución de oxígeno que puedan contener y distribuir la provisión de oxígeno requerida por 4.3.9.1.			
			A8-III A-8.3 A8-V-6.3 A8-IIIB-6.3 LAR 25.001 LAR 27.001	El equipo de seguridad y supervivencia prescrito, que la tripulación o los pasajeros habrán de utilizar o manejar en caso de emergencia, será confiable, fácilmente accesible, podrá identificarse rápidamente, y su forma de empleo estará			

			LAR 29.001	claramente indicada.			
B09	I	2	A6-I-4.3.9.1 LAR 121.935	No se iniciarán vuelos cuando se tenga que volar a altitudes de vuelo en que la presión atmosférica en los compartimientos del personal sea inferior a 700 hPa, a menos que se lleve una provisión de oxígeno respirable para suministrarlo: a) a los miembros de la tripulación y al 10% de los pasajeros durante todo período de tiempo, que exceda de 30 minutos, en que la presión en los compartimientos que ocupan se mantenga entre 700 hPa y 620 hPa; y b) a la tripulación y a los pasajeros durante todo período de tiempo en que la presión atmosférica en los compartimientos ocupados por los mismos sea inferior a 620 hPa.	Equipamiento de oxígeno de emergencia no accesible en forma fácil y rápida (y requerido para el tipo de vuelo).	B09-02	Indicar la situación particular observada.
			A6-I-6.7.1 LAR 121.930(a) LAR 121.935(a)(1)	Un avión que tenga que utilizarse a altitudes de vuelo en que la presión atmosférica es inferior a 700 hPa en los compartimientos del personal llevará dispositivos para el almacenaje y distribución de oxígeno que puedan contener y distribuir la provisión de oxígeno requerida por 4.3.9.1.			
			A8-III A-8.3 A8-V-6.3 A8-III B-6.3 LAR 25.001 LAR 27.001 LAR 29.001	El equipo de seguridad y supervivencia prescrito, que la tripulación o los pasajeros habrán de utilizar o manejar en caso de emergencia, será confiable, fácilmente accesible, podrá identificarse rápidamente, y su forma de empleo estará claramente indicada.			
B09	I	3	A6-I-6.7.5 LAR 121.930(b)(2)	Un avión que tenga que utilizarse a altitudes de vuelo en que la presión atmosférica sea inferior a 376 hPa, o que, al volar a altitudes en que la presión atmosférica sea superior a 376 hPa, no pueda descender de manera segura en cuatro minutos a una altitud de vuelo en que la presión atmosférica sea igual a 620 hPa y al que se ha otorgado por primera vez un certificado individual de aeronavegabilidad el 9 de noviembre de 1998 o después, estará equipado con equipo de oxígeno autodesplegable a fin de cumplir con los requisitos de 4.3.9.2. El número total de dispositivos para la distribución de oxígeno será como mínimo un 10% mayor que el número de asientos de pasajeros y de tripulación de cabina.	Aeronave no equipada con sistema de máscaras de oxígeno de caída automática (aeronaves con CdA emitido después de 09/11/1998 y con operaciones por sobre FL250).	B09-03	Indicar la situación particular observada.
B09	I	3	A6-I-6.7.5 LAR 121.930(b)(2)	Un avión que tenga que utilizarse a altitudes de vuelo en que la presión atmosférica sea inferior a 376 hPa, o que, al volar a altitudes en que la presión atmosférica sea superior a 376 hPa, no pueda descender de manera segura en cuatro minutos a una altitud de vuelo en que la presión	Cantidad insuficiente de máscaras de oxígeno de caída automática operativas (aeronaves con CdA emitido después de 09/11/1998 y con operaciones por sobre FL250 y fuera de los límites de la MEL.	B09-04	Indicar la situación particular observada

				atmosférica sea igual a 620 hPa y al que se ha otorgado por primera vez un certificado individual de aeronavegabilidad el 9 de noviembre de 1998 o después, estará equipado con equipo de oxígeno autodesplegable a fin de cumplir con los requisitos de 4.3.9.2. El número total de dispositivos para la distribución de oxígeno será como mínimo un 10% mayor que el número de asientos de pasajeros y de tripulación de cabina.			
B09	I	2	A6-I-4.3.9.2 LAR 121.930	No se iniciarán vuelos con aviones con cabina a presión a menos que lleven suficiente provisión de oxígeno respirable para todos los miembros de la tripulación y a los pasajeros, que sea apropiada a las circunstancias del vuelo que se esté emprendiendo, en caso de pérdida de presión, durante todo período de tiempo en que la presión atmosférica en cualquier compartimiento por ellos ocupado sea menor de 700 hPa. Además, cuando un avión se utilice a altitudes de vuelo en que la presión atmosférica sea inferior a 376 hPa, o cuando un avión se utilice a altitudes de vuelo en que la presión atmosférica sea superior a 376 hPa, y no pueda descender de manera segura en cuatro minutos a una altitud en que la presión atmosférica sea igual a 620 hPa, llevará una provisión mínima de 10 minutos para los ocupantes del compartimiento de pasajeros.	Equipamiento de oxígeno de no identificado adecuadamente con las instrucciones de operación.	B09-05	Indicar la situación particular observada.
			A8-III A-8.3 A8-V-6.3 A8-IIIB-6.3 LAR 25.001 LAR 27.001 LAR 29.001	El equipo de seguridad y supervivencia prescrito, que la tripulación o los pasajeros habrán de utilizar o manejar en caso de emergencia, será confiable, fácilmente accesible, podrá identificarse rápidamente, y su forma de empleo estará claramente indicada.			
			A6-I-6.7.2 LAR 121.930(a)(1)	Un avión que tenga que utilizarse a altitudes de vuelo en que la presión atmosférica sea inferior a 700 hPa pero que disponga de medios para mantener presiones mayores que 700 hPa en los compartimientos del personal llevará dispositivos para almacenaje y distribución del oxígeno que puedan contener y distribuir la provisión requerida por 4.3.9.2.			
B09	I	3	A6-I-4.3.9.1 LAR 121.935	No se iniciarán vuelos cuando se tenga que volar a altitudes de vuelo en que la presión atmosférica en los compartimientos del personal sea inferior a 700 hPa, a menos que se lleve una provisión de oxígeno respirable para suministrarlo: a) a los miembros de la tripulación y al 10% de los pasajeros durante todo período de tiempo, que exceda de 30 minutos, en que la presión en los	Cantidad insuficiente de oxígeno / máscaras de oxígeno operativas requeridas para el tipo de vuelo.	B09-06	Indicar la situación particular observada.

				compartimientos que ocupan se mantenga entre 700 hPa y 620 hPa; y b) a la tripulación y a los pasajeros durante todo período de tiempo en que la presión atmosférica en los compartimientos ocupados por los mismos sea inferior a 620 hPa.			
			A6-I-4.3.9.2 LAR 121.930	No se iniciarán vuelos con aviones con cabina a presión a menos que lleven suficiente provisión de oxígeno respirable para todos los miembros de la tripulación y a los pasajeros, que sea apropiada a las circunstancias del vuelo que se esté emprendiendo, en caso de pérdida de presión, durante todo período de tiempo en que la presión atmosférica en cualquier compartimiento por ellos ocupado sea menor de 700 hPa. Además, cuando un avión se utilice a altitudes de vuelo en que la presión atmosférica sea inferior a 376 hPa, o cuando un avión se utilice a altitudes de vuelo en que la presión atmosférica sea superior a 376 hPa, y no pueda descender de manera segura en cuatro minutos a una altitud en que la presión atmosférica sea igual a 620 hPa, llevará una provisión mínima de 10 minutos para los ocupantes del compartimiento de pasajeros.			
			A8-III A-8.3 A8-V-6.3 A8-IIIB-6.3 LAR 25.001 LAR 27.001 LAR 29.001	El equipo de seguridad y supervivencia prescrito, que la tripulación o los pasajeros habrán de utilizar o manejar en caso de emergencia, será confiable, fácilmente accesible, podrá identificarse rápidamente, y su forma de empleo estará claramente indicada.			
			A6-I-6.7.1 LAR 121.930(a) LAR 121.935(a)(1)	Un avión que tenga que utilizarse a altitudes de vuelo en que la presión atmosférica es inferior a 700 hPa en los compartimientos del personal llevará dispositivos para el almacenaje y distribución de oxígeno que puedan contener y distribuir la provisión de oxígeno requerida por 4.3.9.1.			
			A6-I-6.7.2 LAR 121.930(a)(1)	Un avión que tenga que utilizarse a altitudes de vuelo en que la presión atmosférica sea inferior a 700 hPa pero que disponga de medios para mantener presiones mayores que 700 hPa en los compartimientos del personal llevará dispositivos para almacenaje y distribución del oxígeno que puedan contener y distribuir la provisión requerida por 4.3.9.2.			
B09				Reservado		B09-07	Indicar la situación particular observada.
B09	I	3	A6-I-6.7.5 LAR 121.930(b)(2)	Un avión que tenga que utilizarse a altitudes de vuelo en que la presión atmosférica sea inferior a	Sistema automático de despliegue de mascararas de oxígeno inoperativo (apneles	B09-08	Indicar la situación particular observada.

				376 hPa, o que, al volar a altitudes en que la presión atmosférica sea superior a 376 hPa, no pueda descender de manera segura en cuatro minutos a una altitud de vuelo en que la presión atmosférica sea igual a 620 hPa y al que se ha otorgado por primera vez un certificado individual de aeronavegabilidad el 9 de noviembre de 1998 o después, estará equipado con equipo de oxígeno autodesplegable a fin de cumplir con los requisitos de 4.3.9.2. El número total de dispositivos para la distribución de oxígeno será como mínimo un 10% mayor que el número de asientos de pasajeros y de tripulación de cabina.	dañados o bloqueados) fuera de los límites de la MEL		
B09	I	3	A6-I-4.3.9.1 LAR 121.935	No se iniciarán vuelos cuando se tenga que volar a altitudes de vuelo en que la presión atmosférica en los compartimientos del personal sea inferior a 700 hPa, a menos que se lleve una provisión de oxígeno respirable para suministrarlo: a) a los miembros de la tripulación y al 10% de los pasajeros durante todo período de tiempo, que exceda de 30 minutos, en que la presión en los compartimientos que ocupan se mantenga entre 700 hPa y 620 hPa; y b) a la tripulación y a los pasajeros durante todo período de tiempo en que la presión atmosférica en los compartimientos ocupados por los mismos sea inferior a 620 hPa.	Equipo dispensador de oxígeno inoperativo (baja presión, vencido, dañado) y no identificado como tal, y requerido en el tipo de vuelo.	B09-09	Indicar la situación particular observada.
			A6-I-6.7.1 LAR 121.930(a) LAR 121.935(a)(1)	Un avión que tenga que utilizarse a altitudes de vuelo en que la presión atmosférica es inferior a 700 hPa en los compartimientos del personal llevará dispositivos para el almacenaje y distribución de oxígeno que puedan contener y distribuir la provisión de oxígeno requerida por 4.3.9.1.			
B09	I	3	A8-IIIA-4.1.7.1 LAR 25.001	En el diseño del avión se tomarán medidas para proteger a los ocupantes, en caso de aterrizaje de emergencia, contra los incendios, el humo, los gases tóxicos y los efectos directos de las fuerzas de deceleración, así como contra las lesiones que puedan producirse por el efecto de las fuerzas de deceleración en el equipo interior del avión.	Botellón(es) de oxígeno no asegurado(s) correctamente.	B09-10	
			A8-IIIB-4.6.1 LAR 23.001	En el diseño del avión se tomarán medidas para proteger a los ocupantes, en caso de aterrizaje de emergencia, contra los incendios y los efectos directos de las fuerzas de deceleración, así como contra las lesiones que puedan producirse por el efecto de las fuerzas de deceleración en el equipo interior del avión.			

Ítem de inspección	Título	Instrucciones
B10	Instrucciones de seguridad	<p><i>Nota 1: La OACI requiere que cierta información relevante de seguridad sea provista a los pasajeros antes del despegue. Los métodos utilizados son elegidos por el explotador (cartillas de seguridad y/o mensaje oral y/o video y/o demostración etc.) y se encuentran detallados en su manual. En tal sentido, las tarjetas de información al pasajero no son necesariamente obligatorias, o pueden no contener toda la información de seguridad, siempre y cuando toda la información sea transmitida a los pasajeros, de acuerdo con los métodos o procedimientos aprobados en manual de operaciones.</i></p> <p>Si las tarjetas de información a los pasajeros deberían estar a bordo:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Verifique la cantidad suficiente, y la precisión de la información. <p>Si las tarjetas de información a los pasajeros no deberían estar a bordo (el explotador tiene un método alternativo aprobado):</p> <ul style="list-style-type: none"> • Verifique que el método alternativo contiene toda la información. • Verificar disponibilidad y condición operativa de luces de ajustar cinturones; y las de retornar a los asientos (baños). <p><i>Nota 2: Si estas luces se encuentran inoperativas, verificar las provisiones de la MEL al respecto.</i></p>

Ítem	Est.	Cat.	Ref. OACI Ref. LAR	Texto de la norma (OACI)	Discrepancia Pre Definida (PDF)	Cód. PDF	Instrucciones para detallar discrepancia
B10	I	1	A6-I-4.2.12.1 LAR 121.2390(c)	El explotador se asegurará de que los pasajeros conozcan bien la ubicación y el uso de: a) los cinturones de seguridad; b) las salidas de emergencia; c) los chalecos salvavidas, si está prescrito llevarlos a bordo; d) el equipo de oxígeno, si se prescribe el suministro de oxígeno para uso de los pasajeros; y e) otro equipo de emergencia suministrado para uso individual, inclusive tarjetas de instrucciones de emergencia para los pasajeros.	Cantidad insuficiente de cartillas de instrucciones de seguridad para todos los pasajeros a bordo.	B10-01	Indicar la situación particular observada.
			A6-I-6.2.2 (d) LAR 91.1995(b)	El avión estará equipado con: d) medios para asegurar que se comunique a los pasajeros la información e instrucciones siguientes: 1) cuándo han de ajustarse los cinturones de seguridad; 2) cuándo y cómo ha de utilizarse el equipo de oxígeno, si se exige provisión de oxígeno; 3) prohibición de fumar; 4) ubicación y uso de los chalecos salvavidas, o de los dispositivos individuales de flotación equivalentes, si se exige llevar tales dispositivos; y			

				5) ubicación y modo de abrir las salidas de emergencia			
B10	I	1	A6-I-4.2.12.1 LAR 121.2390(c)	El explotador se asegurará de que los pasajeros conozcan bien la ubicación y el uso de: a) los cinturones de seguridad; b) las salidas de emergencia; c) los chalecos salvavidas, si está prescrito llevarlos a bordo; d) el equipo de oxígeno, si se prescribe el suministro de oxígeno para uso de los pasajeros; y e) otro equipo de emergencia suministrado para uso individual, inclusive tarjetas de instrucciones de emergencia para los pasajeros.	Cartillas de instrucciones de seguridad deterioradas.	B10-02	Indicar la situación particular observada.
			A6-I-6.2.2 (d) LAR 91.1995(b)	El avión estará equipado con: d) medios para asegurar que se comunique a los pasajeros la información e instrucciones siguientes: 1) cuándo han de ajustarse los cinturones de seguridad; 2) cuándo y cómo ha de utilizarse el equipo de oxígeno, si se exige provisión de oxígeno; 3) prohibición de fumar; 4) ubicación y uso de los chalecos salvavidas, o de los dispositivos individuales de flotación equivalentes, si se exige llevar tales dispositivos; y 5) ubicación y modo de abrir las salidas de emergencia			
B10	I	2	A6-I-4.2.12.1 LAR 121.2390(c)	El explotador se asegurará de que los pasajeros conozcan bien la ubicación y el uso de: a) los cinturones de seguridad; b) las salidas de emergencia; c) los chalecos salvavidas, si está prescrito llevarlos a bordo; d) el equipo de oxígeno, si se prescribe el suministro de oxígeno para uso de los pasajeros; y e) otro equipo de emergencia suministrado para uso individual, inclusive tarjetas de instrucciones de emergencia para los pasajeros.	Cartillas de instrucciones de instrucciones de seguridad conteniendo información inexacta.	B10-03	Indicar la situación particular observada.
			A6-I-6.2.2 (d) LAR 91.1995(b)	El avión estará equipado con: d) medios para asegurar que se comunique a los pasajeros la información e instrucciones siguientes: 1) cuándo han de ajustarse los cinturones de seguridad; 2) cuándo y cómo ha de utilizarse el equipo de oxígeno, si se exige provisión de oxígeno;			

				<p>3) prohibición de fumar;</p> <p>4) ubicación y uso de los chalecos salvavidas, o de los dispositivos individuales de flotación equivalentes, si se exige llevar tales dispositivos;</p> <p>y</p> <p>5) ubicación y modo de abrir las salidas de emergencia</p>			
B10	I	2	A6-I-4.2.12.1 LAR 121.2390(c)	<p>El explotador se asegurará de que los pasajeros conozcan bien la ubicación y el uso de:</p> <p>a) los cinturones de seguridad;</p> <p>b) las salidas de emergencia;</p> <p>c) los chalecos salvavidas, si está prescrito llevarlos a bordo;</p> <p>d) el equipo de oxígeno, si se prescribe el suministro de oxígeno para uso de los pasajeros;</p> <p>y</p> <p>e) otro equipo de emergencia suministrado para uso individual, inclusive tarjetas de instrucciones de emergencia para los pasajeros.</p>	Señal(es) de "Ajustarse Cinturones" y/o "Prohibido fumar" fuera de servicio	B10-04	Indicar la situación particular observada.
			A6-I-6.2.2 (d) LAR 91.1995(b)	<p>El avión estará equipado con:</p> <p>d) medios para asegurar que se comunique a los pasajeros la información e instrucciones siguientes:</p> <p>1) cuándo han de ajustarse los cinturones de seguridad;</p> <p>2) cuándo y cómo ha de utilizarse el equipo de oxígeno, si se exige provisión de oxígeno;</p> <p>3) prohibición de fumar;</p> <p>4) ubicación y uso de los chalecos salvavidas, o de los dispositivos individuales de flotación equivalentes, si se exige llevar tales dispositivos;</p> <p>y</p> <p>5) ubicación y modo de abrir las salidas de emergencia</p>			
B10	I	3	A6-I-4.2.12.1 LAR 121.2390(c)	<p>El explotador se asegurará de que los pasajeros conozcan bien la ubicación y el uso de:</p> <p>a) los cinturones de seguridad;</p> <p>b) las salidas de emergencia;</p> <p>c) los chalecos salvavidas, si está prescrito llevarlos a bordo;</p> <p>d) el equipo de oxígeno, si se prescribe el suministro de oxígeno para uso de los pasajeros;</p> <p>y</p> <p>e) otro equipo de emergencia suministrado para uso individual, inclusive tarjetas de instrucciones de emergencia para los pasajeros.</p>	Señal(es) de "Retornar al asiento" inoperativa(s) en baño(s) (fuera de los límites de la MEL)	B10-05	Indicar la situación particular observada .
			A6-I-6.2.2 (d) LAR 91.1995(b)	<p>El avión estará equipado con:</p> <p>d) medios para asegurar que se comunique a los pasajeros la información e instrucciones</p>			

				<p>siguientes:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) cuándo han de ajustarse los cinturones de seguridad; 2) cuándo y cómo ha de utilizarse el equipo de oxígeno, si se exige provisión de oxígeno; 3) prohibición de fumar; 4) ubicación y uso de los chalecos salvavidas, o de los dispositivos individuales de flotación equivalentes, si se exige llevar tales dispositivos; y 5) ubicación y modo de abrir las salidas de emergencia 			
B10	I	3	A6-I-4.2.12.1 LAR 121.2390(c)	<p>El explotador se asegurará de que los pasajeros conozcan bien la ubicación y el uso de:</p> <ol style="list-style-type: none"> a) los cinturones de seguridad; b) las salidas de emergencia; c) los chalecos salvavidas, si está prescrito llevarlos a bordo; d) el equipo de oxígeno, si se prescribe el suministro de oxígeno para uso de los pasajeros; y e) otro equipo de emergencia suministrado para uso individual, inclusive tarjetas de instrucciones de emergencia para los pasajeros. 	Las cartillas de instrucciones de seguridad no se encuentran presentes a bordo y no existen otros medios para proporcionar a los pasajeros la información de seguridad pertinente.	B10-06	Indicar la situación particular observada.
			A6-I-6.2.2 (d) LAR 91.1995(b)	<p>El avión estará equipado con:</p> <ol style="list-style-type: none"> d) medios para asegurar que se comunique a los pasajeros la información e instrucciones siguientes: <ol style="list-style-type: none"> 1) cuándo han de ajustarse los cinturones de seguridad; 2) cuándo y cómo ha de utilizarse el equipo de oxígeno, si se exige provisión de oxígeno; 3) prohibición de fumar; 4) ubicación y uso de los chalecos salvavidas, o de los dispositivos individuales de flotación equivalentes, si se exige llevar tales dispositivos; y 5) ubicación y modo de abrir las salidas de emergencia 			
B10	I	3	A6-I-4.2.12.1 LAR 121.2390(c)	<p>El explotador se asegurará de que los pasajeros conozcan bien la ubicación y el uso de:</p> <ol style="list-style-type: none"> a) los cinturones de seguridad; b) las salidas de emergencia; c) los chalecos salvavidas, si está prescrito llevarlos a bordo; d) el equipo de oxígeno, si se prescribe el suministro de oxígeno para uso de los pasajeros; y e) otro equipo de emergencia suministrado para 	Las cartillas de instrucciones de seguridad a bordo contienen información que no es compatible con el tipo y/o configuración de la aeronave.	B10-07	Indicar la situación particular observada.

				uso individual, inclusive tarjetas de instrucciones de emergencia para los pasajeros.			
			A6-I-6.2.2 (d) LAR 91.1995(b)	El avión estará equipado con: d) medios para asegurar que se comunique a los pasajeros la información e instrucciones siguientes: 1) cuándo han de ajustarse los cinturones de seguridad; 2) cuándo y cómo ha de utilizarse el equipo de oxígeno, si se exige provisión de oxígeno; 3) prohibición de fumar; 4) ubicación y uso de los chalecos salvavidas, o de los dispositivos individuales de flotación equivalentes, si se exige llevar tales dispositivos; y 5) ubicación y modo de abrir las salidas de emergencia			

Ítem de inspección	Título	Instrucciones
B11	Tripulantes de Cabina de Pasajeros (TCP)	<p>Verificar:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Si la composición de la tripulación de cabina de pasajeros cumple con los requerimientos mínimos (información disponible en el Manual de Operaciones) • Si los TCP se encuentran familiarizados con la operación y/o ubicación de los equipos de emergencia. • En caso de que se realice reabastecimiento de combustible con pasajeros a bordo, verificar que el personal apropiado se encuentre en las posiciones correspondientes (según lo establezca el Manual de Operaciones). Durante el reabastecimiento de combustible con pasajeros a bordo a en proceso de (des)embarque, se deberán mantener comunicaciones en ambos sentidos entre el personal de tierra y el personal a bordo de la aeronave. • Cuando las circunstancias lo permitan (por ejemplo en caso de demoras significativas en la partida del vuelo), verificar el cumplimiento de las reglas de tiempo en servicio contenidas en el Manual de Operaciones. • Disponibilidad y validez de licencias y certificado de aptitud psicofísica. <p><i>Nota 1: Para el chequeo de licencias de TCP, utilizar lineamiento y discrepancias aplicables detalladas en el elemento A20 "Licencias".</i></p>

Ítem	Est.	Cat.	Ref. OACI Ref. LAR	Texto de la norma (OACI)	Discrepancia Pre Definida (PDF)	Cód. PDF	Instrucciones para detallar discrepancia
B11	I	2	A6-I-12.1 LAR 121.1440(c)	El explotador establecerá, a satisfacción del Estado del explotador, el número mínimo de miembros de la tripulación de cabina requerido para cada tipo de avión, a base del número de asientos o del número de pasajeros transportados, a fin de efectuar la evacuación segura y rápida del avión, y las funciones necesarias que han de realizarse en caso de emergencia, o de una situación que requiera evacuación de emergencia. El explotador asignará esas funciones para cada tipo de avión.	TCP(s) no familiarizado(s) con los procedimientos de emergencia.	B11-01	Indicar la situación particular observada.
B11	I	2	A6-I-12.1 LAR 121.1440(c)	El explotador establecerá, a satisfacción del Estado del explotador, el número mínimo de miembros de la tripulación de cabina requerido para cada tipo de avión, a base del número de asientos o del número de pasajeros transportados, a fin de efectuar la evacuación segura y rápida del avión, y las funciones necesarias que han de realizarse en caso de emergencia, o de una situación que requiera evacuación de emergencia. El explotador asignará esas funciones para cada tipo de avión.	TCP(s) no familiarizado(s) con la operación y/o ubicación del equipamiento de emergencia.	B11-02	Indicar la situación particular observada.
B11	I	3	A6-I-12.1 LAR 121.1440(c)	El explotador establecerá, a satisfacción del Estado del explotador, el número mínimo de miembros de la tripulación de cabina requerido para cada tipo de avión, a base del número de asientos o del número de pasajeros transportados, a fin de efectuar la evacuación segura y rápida del avión, y las funciones necesarias que han de realizarse en caso de emergencia, o de una situación que requiera	Cantidad insuficiente de TCPs.	B11-03	Indicar la situación particular observada.

				evacuación de emergencia. El explotador asignará esas funciones para cada tipo de avión.			
B11	I	3	A6-I-4.3.8.1 LAR 121.1460(a)	No se reabastecerá de combustible a ningún avión cuando los pasajeros estén embarcando, a bordo o desembarcando, a menos que esté debidamente dotado de personal cualificado y listo para iniciar y dirigir una evacuación de emergencia por los medios más prácticos y expeditos disponibles.	El personal calificado no se encuentra en las posiciones correspondientes durante la operación de reabastecimiento de combustible con pasajeros a bordo.	B11-04	Indicar la situación particular observada.
B11	I	3	A6-I-4.3.8.2 LAR 121.1460(b)	Cuando el reabastecimiento de combustible se haga con pasajeros embarcando, a bordo o desembarcando, se mantendrán comunicaciones en ambos sentidos entre el personal en tierra que supervise el reabastecimiento y el personal cualificado que esté a bordo de la aeronave, utilizando el sistema de intercomunicación del avión u otros medios adecuados.	No se ha establecido comunicación en ambos sentidos con el personal de tierra durante la operación de reabastecimiento de combustible con pasajeros a bordo.	B11-05	Indicar la situación particular observada.
B11	I	3	A6-I-4-10-2 LAR 121.1910(a)	El Estado del explotador requerirá que el explotador, conforme a 4.10.1 y con fines de gestión de sus riesgos de seguridad operacional relacionados con la fatiga, establezca: a) limitaciones del tiempo de vuelo, períodos de servicio de vuelo, períodos de servicio y períodos de descanso que estén dentro de los reglamentos prescriptivos de gestión de la fatiga establecidos por el Estado del explotador	TCP(s) incumpliendo reglas de tiempo en servicio.	B11-06	Indicar la situación particular observada vs. los procedimientos del MO

Ítem de inspección	Título	Instrucciones
B12	Acceso a salidas de emergencia	<p>Verificar:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Condición general del piso, paneles y alfombras. • Que las salidas de emergencia no se encuentren obstruidas por equipaje, mesas y/o asientos. <p><i>Nota 1: Existen diferentes tipos de salidas de emergencia, y en algunos casos pueden encontrarse asientos en sus proximidades, sin que esta situación constituya una discrepancia, debiendo el espacio libre proyectado cumplir con los mínimos exigidos por la certificación de la aeronave.</i></p> <p><i>Nota 2: La fila de asientos delante de una salida de emergencia no debe poder inclinarse. La fila de asientos trasera (usualmente llamada fila de emergencia) podrá inclinarse, siempre y cuando no exista una salida de emergencia por detrás.</i></p> <p><i>Nota 3: Si el estado y/o condición de los dispositivos de traba de mesas reclinables impide que las mismas se mantenga en posición plegada durante frenadas o movimientos bruscos de la aeronave, deberá registrarse como una discrepancia. Sin embargo, la gravedad de la misma dependerá de la posición de dicha mesa (adyacente o no a una salida de emergencia).</i></p> <p><i>Nota 4: Dependiendo de las bases de certificación de la aeronave, ciertos tipos de dispositivos de traba para mesas -ubicadas en los respaldos- poseen medios o un diseño tal que permite evitar su activación inadvertida durante el paso de los pasajeros (en el sentido de la evacuación).</i></p>

Ítem	Est.	Cat.	Ref. OACI Ref. LAR	Texto de la norma (OACI)	Discrepancia Pre Definida (PDF)	Cód. PDF	Instrucciones para detallar discrepancia
B12	I	3	A8-III A-4.1.7.2 LAR 25.001	Se proveerán medios para la rápida evacuación del avión en las condiciones que probablemente se presentarían después de un aterrizaje de emergencia. Dichos medios guardarán relación con la capacidad del avión en cuanto a pasajeros y tripulación.	Piso y/o alfombra en mal estado afectando la capacidad de evacuación de emergencia.	B12-01	Indicar la situación particular observada.
			A8-III B-8.4 LAR 25.001	El avión tendrá las suficientes salidas de emergencia como para facilitar al máximo la evacuación de la cabina en un plazo de tiempo apropiado. Los elementos que deben considerarse incluirán: a) el número de asientos y la configuración de éstos; b) el número, el emplazamiento y el tamaño de las salidas; c) el señalamiento de las salidas y las instrucciones para usarlas; d) la probabilidad de embotellamiento de las salidas; e) el funcionamiento de las salidas; y f) la colocación y el peso del equipo de evacuación en las salidas, p. ej., toboganes y balsas.			
B12	I	3	A8-III A-4.1.7.2 LAR 25.001	Se proveerán medios para la rápida evacuación del avión en las condiciones que probablemente	Panel(es) dañado(s) en la proximidad de una salida de emergencia con posibilidad de	B12-02	Indicar la situación particular observada.

				se presentarían después de un aterrizaje de emergencia. Dichos medios guardarán relación con la capacidad del avión en cuanto a pasajeros y tripulación.	obstruir el acceso a la salida.		
			A8-IIIB-8.4 LAR 25.001	El avión tendrá las suficientes salidas de emergencia como para facilitar al máximo la evacuación de la cabina en un plazo de tiempo apropiado. Los elementos que deben considerarse incluirán: a) el número de asientos y la configuración de éstos; b) el número, el emplazamiento y el tamaño de las salidas; c) el señalamiento de las salidas y las instrucciones para usarlas; d) la probabilidad de embotellamiento de las salidas; e) el funcionamiento de las salidas; y f) la colocación y el peso del equipo de evacuación en las salidas, p. ej., toboganes y balsas.			
B12	I	3	A8-IIIB-8.4(d) LAR 25.001	El avión tendrá las suficientes salidas de emergencia como para facilitar al máximo la evacuación de la cabina en un plazo de tiempo apropiado. Los elementos que deben considerarse incluirán: d) la probabilidad de embotellamiento de las salidas;	Los dispositivos de traba de mesas plegables ubicadas en filas de salida de emergencia pueden activarse inadvertidamente en el sentido de la evacuación (no disponen de traba de un sentido).	B12-03	Indicar la situación particular observada.
B12	I	3	A8-IIIA-4.1.7.2 LAR 25.001	Se proveerán medios para la rápida evacuación del avión en las condiciones que probablemente se presentarían después de un aterrizaje de emergencia. Dichos medios guardarán relación con la capacidad del avión en cuanto a pasajeros y tripulación.	Acceso a salida(s) de emergencia obstruido(s) por equipaje y/o carga.	B12-04	Indicar la situación particular observada.
			A8-IIIB-8.4 LAR 25.001	El avión tendrá las suficientes salidas de emergencia como para facilitar al máximo la evacuación de la cabina en un plazo de tiempo apropiado. Los elementos que deben considerarse incluirán: a) el número de asientos y la configuración de éstos; b) el número, el emplazamiento y el tamaño de las salidas; c) el señalamiento de las salidas y las instrucciones para usarlas; d) la probabilidad de embotellamiento de las salidas; e) el funcionamiento de las salidas; y f) la colocación y el peso del equipo de			

				evacuación en las salidas, p. ej., toboganes y balsas.			
B12	I	3	A8-III A-4.1.7.2 LAR 25.001	Se proveerán medios para la rápida evacuación del avión en las condiciones que probablemente se presentarían después de un aterrizaje de emergencia. Dichos medios guardarán relación con la capacidad del avión en cuanto a pasajeros y tripulación.	Acceso a salida(s) de emergencia obstruido(s) por asientos(s) (fila completa).	B12-05	Indicar la situación particular observada.
			A8-III B-8.4 LAR 25.001	El avión tendrá las suficientes salidas de emergencia como para facilitar al máximo la evacuación de la cabina en un plazo de tiempo apropiado. Los elementos que deben considerarse incluirán: a) el número de asientos y la configuración de éstos; b) el número, el emplazamiento y el tamaño de las salidas; c) el señalamiento de las salidas y las instrucciones para usarlas; d) la probabilidad de embotellamiento de las salidas; e) el funcionamiento de las salidas; y f) la colocación y el peso del equipo de evacuación en las salidas, p. ej., toboganes y balsas.			
B12	I	3	A8-III A-4.1.7.2 LAR 25.001	Se proveerán medios para la rápida evacuación del avión en las condiciones que probablemente se presentarían después de un aterrizaje de emergencia. Dichos medios guardarán relación con la capacidad del avión en cuanto a pasajeros y tripulación.	Asiento(s) de TCP(s) no se retrae automáticamente obstruyendo el acceso a la salida de emergencia.	B12-06	Indicar la situación particular observada.
			A8-III B-8.4 LAR 25.001	El avión tendrá las suficientes salidas de emergencia como para facilitar al máximo la evacuación de la cabina en un plazo de tiempo apropiado. Los elementos que deben considerarse incluirán: a) el número de asientos y la configuración de éstos; b) el número, el emplazamiento y el tamaño de las salidas; c) el señalamiento de las salidas y las instrucciones para usarlas; d) la probabilidad de embotellamiento de las salidas; e) el funcionamiento de las salidas; y f) la colocación y el peso del equipo de evacuación en las salidas, p. ej., toboganes y balsas.			
B12	I	3	A8-III A-4.1.7.2	Se proveerán medios para la rápida evacuación	Acceso a salida(s) de emergencia obstruido(s)	B12-07	Indicar la situación particular observada.

			LAR 25.001	del avión en las condiciones que probablemente se presentarían después de un aterrizaje de emergencia. Dichos medios guardarán relación con la capacidad del avión en cuanto a pasajeros y tripulación.	por asientos(s) (cojín excesivamente grande).		
			A8-IIIB-8.4 LAR 25.001	El avión tendrá las suficientes salidas de emergencia como para facilitar al máximo la evacuación de la cabina en un plazo de tiempo apropiado. Los elementos que deben considerarse incluirán: a) el número de asientos y la configuración de éstos; b) el número, el emplazamiento y el tamaño de las salidas; c) el señalamiento de las salidas y las instrucciones para usarlas; d) la probabilidad de embotellamiento de las salidas; e) el funcionamiento de las salidas; y f) la colocación y el peso del equipo de evacuación en las salidas, p. ej., toboganes y balsas.			
B12	I	3	A8-IIIB-8.4(d) LAR 25.001	El avión tendrá las suficientes salidas de emergencia como para facilitar al máximo la evacuación de la cabina en un plazo de tiempo apropiado. Los elementos que deben considerarse incluirán: d) la probabilidad de embotellamiento de las salidas;	Los dispositivos de traba de mesas plegables ubicadas en filas de salida de emergencia pueden activarse inadvertidamente en el sentido de la evacuación (por condiciones de certificación, disponen de trabas especiales).	B12-08	Indicar la situación particular observada.
B12	I	1	A8-IIIA-4.1.7.2 LAR 25.001	Se proveerán medios para la rápida evacuación del avión en las condiciones que probablemente se presentarían después de un aterrizaje de emergencia. Dichos medios guardarán relación con la capacidad del avión en cuanto a pasajeros y tripulación.	Los dispositivos de traba de mesas plegables no son capaces de mantener la(s) mesa(s) en posición replegada en caso de desaceleración o golpes (asientos no adyacentes a filas de emergencia).	B12-09	Indicar la situación particular observada.
			A8-IIIB-8.4 LAR 25.001	El avión tendrá las suficientes salidas de emergencia como para facilitar al máximo la evacuación de la cabina en un plazo de tiempo apropiado. Los elementos que deben considerarse incluirán: a) el número de asientos y la configuración de éstos; b) el número, el emplazamiento y el tamaño de las salidas; c) el señalamiento de las salidas y las instrucciones para usarlas; d) la probabilidad de embotellamiento de las salidas; e) el funcionamiento de las salidas; y			

				f) la colocación y el peso del equipo de evacuación en las salidas, p. ej., toboganes y balsas.			
B12	I	3	A8-III A-4.1.7.2 LAR 25.001	Se proveerán medios para la rápida evacuación del avión en las condiciones que probablemente se presentarían después de un aterrizaje de emergencia. Dichos medios guardarán relación con la capacidad del avión en cuanto a pasajeros y tripulación.	Los dispositivos de traba de mesas plegables no son capaces de mantener la(s) mesa(s) en posición replegada en caso de desaceleración o golpes (asientos adyacentes a filas de emergencia).	B12-10	Indicar la situación particular observada.
			A8-III B-8.4 LAR 25.001	El avión tendrá las suficientes salidas de emergencia como para facilitar al máximo la evacuación de la cabina en un plazo de tiempo apropiado. Los elementos que deben considerarse incluirán: a) el número de asientos y la configuración de éstos; b) el número, el emplazamiento y el tamaño de las salidas; c) el señalamiento de las salidas y las instrucciones para usarlas; d) la probabilidad de embotellamiento de las salidas; e) el funcionamiento de las salidas; y f) la colocación y el peso del equipo de evacuación en las salidas, p. ej., toboganes y balsas.			

Ítem de inspección	Título	Instrucciones
B13	Seguridad del equipaje en cabina	<ul style="list-style-type: none"> Verificar las condiciones de almacenaje del equipaje en cabina, incluyendo objetos voluminosos y/o pesados.

Ítem	Est.	Cat.	Ref. OACI Ref. LAR	Texto de la norma (OACI)	Discrepancia Pre Definida (PDF)	Cód. PDF	Instrucciones para detallar discrepancia
B13	I	3	A6-I-4.8 LAR 121.1410(c)	El explotador se asegurará de que todo equipaje de mano embarcado en el avión e introducido en la cabina de pasajeros se coloque en un lugar donde quede bien retenido.	Equipaje pesado y/o rígido almacenado en compartimientos abierto.	B13-01	Indicar la situación particular observada.
B13	I	3	A6-I-4.8 LAR 121.1410(c)	El explotador se asegurará de que todo equipaje de mano embarcado en el avión e introducido en la cabina de pasajeros se coloque en un lugar donde quede bien retenido.	Equipaje almacenado en compartimientos sobre cabeza fuera de servicio (identificado como inoperativo).	B13-02	Indicar la situación particular observada.
B13	I	3	A6-I-4.8 LAR 121.1410(c)	El explotador se asegurará de que todo equipaje de mano embarcado en el avión e introducido en la cabina de pasajeros se coloque en un lugar donde quede bien retenido.	Equipaje voluminoso transportado en cabina y no asegurado apropiadamente.	B13-03	Indicar la situación particular observada.
B13	I	3	A6-I-4.8 LAR 121.1410(c)	El explotador se asegurará de que todo equipaje de mano embarcado en el avión e introducido en la cabina de pasajeros se coloque en un lugar donde quede bien retenido.	Equipaje almacenado en forma no segura.	B13-04	Indicar la situación particular observada.
B13	I	3	A6-I-4.8 LAR 121.1410(c)	El explotador se asegurará de que todo equipaje de mano embarcado en el avión e introducido en la cabina de pasajeros se coloque en un lugar donde quede bien retenido.	Compartimientos de equipaje sobre cabeza cargados excediendo los límites indicados en las placas.	B13-05	Indicar la situación particular observada.

Ítem de inspección	Título	Instrucciones
B14	Capacidad / distribución de pasajeros	<ul style="list-style-type: none"> • Verificar disponibilidad de asientos para todos los pasajeros.

Ítem	Est.	Cat.	Ref. OACI Ref. LAR	Texto de la norma (OACI)	Discrepancia Pre Definida (PDF)	Cód. PDF	Instrucciones para detallar discrepancia
B14	I	3	A6-I-6.2.2(c)(1) LAR 91.815(b)(4)	El avión estará equipado con: c) 1) un asiento o litera para cada persona que exceda de una edad que determine el Estado del explotador;	Insuficiente cantidad de asientos disponibles para los pasajeros a bordo.	B14-01	Indicar la situación particular observada.
B14	I	3	A6-I-6.2.2(c)(1) LAR 91.815(b)(4)	El avión estará equipado con: c) 1) un asiento o litera para cada persona que exceda de una edad que determine el Estado del explotador;	Asiento(s) para niños / cuna(s) no certificadas para ser instaladas a bordo.	B14-02	Indicar la situación particular observada.

Ítem de inspección	Título	Instrucciones
C01	Estado exterior general	<p>Verificar, condición externa general de la aeronave, incluyendo:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Corrosión • Daños en la pintura con exposición de material compuesto • Limpieza (referida a suciedad que afecte la capacidad de detectar fallas) • Presencia de nieve, hielo o escarcha • Legibilidad de marcas y placas • Tornillos y remaches flojos o faltantes • Presencia / estado de antenas y descargas estáticas • Estado y operación de luces externas <p><i>Nota 1: No es obligatorio que las aeronaves posean marcas de señalamiento de la zona de penetración del fuselaje. Sin embargo, si las poseen deben cumplir con lo estipulado en el Anexo 6)</i></p> <p><i>Nota 2: Los inspectores deberán diferenciar entre las marcas externas de seguridad requeridas por la OACI y las requeridas por los fabricantes de las aeronaves.</i></p> <p><i>Nota 3: Al inspeccionar las luces exteriores, debe diferenciarse aquellas que son obsoletas para el tipo de operaciones. Las luces inoperativas, pero no requeridas para el tipo de operación, deberán reportarse como una Categoría G.</i></p>

Ítem	Est.	Cat.	Ref. OACI Ref. LAR	Texto de la norma (OACI)	Discrepancia Pre Definida (PDF)	Cód. PDF	Instrucciones para detallar discrepancia
C01	M	1			Marca(s) y/o placa(s) requerida(s) por el fabricante no instalada(s), deteriorada(s) o ilegible(s).	C01-01	Indicar la situación particular observada.
C01	I	1	A8-III A-4.1.4 A8-III B-4.1.5 A8-V-4.1.5 LAR 23.001 LAR 25.001	La estructura estará convenientemente protegida contra el deterioro o pérdida de resistencia en servicio causados por los agentes atmosféricos, corrosión, abrasión u otras causas que pudieran pasar desapercibidas, teniendo en cuenta el mantenimiento de que será objeto el avión.	Aeronave muy sucia, afectándose la capacidad de ser inspeccionada.	C01-02	Indicar la situación particular observada.
C01	I	2	A6-I-6.2.4.1 LAR 121.950(a)(1)	Si se señalan en el avión las áreas adecuadas del fuselaje para que penetren las brigadas de salvamento en caso de emergencia, tales áreas se marcarán como se indica más adelante (véase la figura a continuación). El color de las señales será rojo o amarillo y, de ser necesario, se perfilarán en blanco para que contrasten con el fondo.	Señalamiento de la zona de penetración del fuselaje (si existe) descolorido o incorrectamente aplicada.	C01-03	Indicar la situación particular observada.
C01	I	2	A8-III A-4.1.4 A8-III B-4.1.5 A8-V-4.1.5 LAR 23.001 LAR 25.001	La estructura estará convenientemente protegida contra el deterioro o pérdida de resistencia en servicio causados por los agentes atmosféricos, corrosión, abrasión u otras causas que pudieran pasar desapercibidas, teniendo en cuenta el mantenimiento de que será objeto el avión.	Daños en la pintura y material compuesto expuesto.	C01-04	Indicar la situación particular observada.
C01	I	2	A8-III A-4.1.4	La estructura estará convenientemente protegida	Condición deficiente del sistema anti-hielo.	C01-05	Indicar la situación particular observada.

			A8-IIIB-4.1.5 A8-V-4.1.5 LAR 23.001 LAR 25.001	contra el deterioro o pérdida de resistencia en servicio causados por los agentes atmosféricos, corrosión, abrasión u otras causas que pudieran pasar desapercibidas, teniendo en cuenta el mantenimiento de que será objeto el avión.			
C01	I	2	A8-IIIA-9.6.2 A8-IIIB-7.6.2 A8-V-7.6.2 LAR 23.001 LAR 25.001	Se proveerán indicaciones y letreros, o instrucciones, a fin de proporcionar al personal de tierra toda información fundamental con objeto de impedir que, en el servicio que se da al avión en tierra (p. ej., remolque, reaprovisionamiento de combustible) se cometan errores que pudieran pasar desapercibidos y que podrían comprometer la seguridad operacional del avión en los vuelos subsiguientes.	Marca(s) y/o placa(s) de seguridad no instalada(s), deteriorada(s) o ilegible(s).	C01-06	Indicar la situación particular observada.
C01	I	1	A8-IIIA-4.1.4 A8-IIIB-4.1.5 A8-V-4.1.5 LAR 23.001 LAR 25.001	La estructura estará convenientemente protegida contra el deterioro o pérdida de resistencia en servicio causados por los agentes atmosféricos, corrosión, abrasión u otras causas que pudieran pasar desapercibidas, teniendo en cuenta el mantenimiento de que será objeto el avión.	Corrosión menor	C01-07	Indicar la situación particular observada.
C01	I	2	A8-IIIA-4.1.4 A8-IIIB-4.1.5 A8-V-4.1.5 LAR 23.001 LAR 25.001	La estructura estará convenientemente protegida contra el deterioro o pérdida de resistencia en servicio causados por los agentes atmosféricos, corrosión, abrasión u otras causas que pudieran pasar desapercibidas, teniendo en cuenta el mantenimiento de que será objeto el avión.	Corrosión significativa	C01-08	Indicar la situación particular observada.
C01	I	3	A6-I-6.10(b)(c) LAR 121.825	Todos los aviones que vuelen durante la noche estarán equipados con: b) las luces que exige el Anexo 2 para aeronaves en vuelo o que operen en el área de movimiento de un aeródromo; c) dos faros de aterrizaje;	Luz(ces) inoperativa(s) y fuera de los límites de la MEL para operaciones nocturnas	C01-09	Indicar la situación particular observada
C01	M	2			Tornillo(s) / remache(s) faltante(s) o flojo(s), pero despacho de la aeronave permitido de acuerdo al AMM / SRM, sin acción y/o registro por parte del explotador.	C01-10	Indicar la situación particular observada.
C01	M	3			Tornillo(s) / remache(s) faltante(s) o flojo(s) fuera de los límites del AMM / SRM.	C01-11	Indicar la situación particular observada.
C01	M	3			Descarga(s) estática(s) faltante(s) o dañada(s), fuera de los límites de la MEL / CDL / AMM	C01-12	Indicar la situación particular observada
C01	M	3			Antena(s) faltante(s) o dañada(s), fuera de los límites de la MEL / CDL / AMM	C01-13	Indicar la situación particular observada
C01	I	3	A6-I-4.3.5.6 LAR 121.1620(d)	No se iniciará ningún vuelo que tenga que planificarse o que se prevea realizar en condiciones, conocidas o previstas, de formación de hielo en el avión en tierra, a no ser que se le haya inspeccionado para detectar la formación de hielo y, de ser necesario, se le haya dado tratamiento de deshielo o antihielo. La acumulación de hielo o de	No hay evidencias de solicitud del tratamiento anti-hielo adecuado en tierra (cuando las condiciones operativas lo requieren).	C01-14	Indicar la situación particular observada.

				otros contaminantes naturales se eliminará a fin de mantener el avión en condiciones de aeronavegabilidad antes del despegue.			
C01	I	3	A6-I-4.3.5.4 LAR 121.2680(i)	No se iniciará ningún vuelo que tenga que planificarse o que se prevea realizar en condiciones, conocidas o previstas, de formación de hielo en el avión en tierra, a no ser que se le haya inspeccionado para detectar la formación de hielo y, de ser necesario, se le haya dado tratamiento de deshielo o antihielo. La acumulación de hielo o de otros contaminantes naturales se eliminará a fin de mantener el avión en condiciones de aeronavegabilidad antes del despegue.	No se ha aplicado el tratamiento anti-hielo en tierra (cuando las condiciones operativas lo requieren).	C01-15	Indicar la situación particular observada.
C01	M	3			Toma(s) de presión dañada(s) y/o contaminada(s).	C01-16	Indicar la situación particular observada.
C01	M	3			"Tail skid" fuera de los límites del AMM.	C01-17	Indicar la situación particular observada.

Ítem de inspección	Título	Instrucciones
C02	Puertas, compuertas, manijas y ventanillas	Verificar: <ul style="list-style-type: none"> • Presencia y condición general de los cables de unión (bonding wires) • De-laminación de ventanillas • Estado general de las puertas, manijas y sellos • Placas externas con instrucciones de operación (de corresponder) <p><i>Nota 1: Sólo aquellas puertas que pueden ser abiertas desde el exterior requieren placas externas</i></p>

Ítem	Est.	Cat.	Ref. OACI Ref. LAR	Texto de la norma (OACI)	Discrepancia Pre Definida (PDF)	Cód. PDF	Instrucciones para detallar discrepancia
C02	M	3			Cable(s) de unión dañado(s) y/o faltante(s) fuera de los límites del AMM.	C02-01	Indicar la situación particular observada.
C02	M	2			Manija(s), paneles(s), broche(s) no perfilados.	C02-02	Indicar la situación particular observada.
C02	I	2	A8-III A-9.6.2 A8-III B-7.6.2 A8-V-7.6.2 LAR 23.001 LAR 25.001	Se proveerán indicaciones y letreros, o instrucciones, a fin de proporcionar al personal de tierra toda información fundamental con objeto de impedir que, en el servicio que se da al avión en tierra (p. ej., remolque, reaprovisionamiento de combustible) se cometan errores que pudieran pasar desapercibidos y que podrían comprometer la seguridad operacional del avión en los vuelos subsiguientes.	Instrucción(es) para la operación de puerta(s), compuerta(s), faltante(s), ilegible(s) y/o poco clara(s).	C02-03	Indicar la situación particular observada.
C02	M	3			Ventana(s) de inspección del mecanismo de traba de puerta(s) de carga bloqueada y sin otros medios para verificar la posición de la(s) traba(s).	C02-04	Indicar la situación particular observada.
C02	M	3			Sello(s) de puerta(s) dañado(s) y fuera de los límites del AMM / CDL.	C02-05	Indicar la situación particular observada.
C02	M	3			Puerta(s) fuera de servicio y fuera de los límites del AMM / MEL / CDL.	C02-06	Indicar la situación particular observada.

Ítem de inspección	Título	Instrucciones
C03	Controles de vuelo	Verificar: <ul style="list-style-type: none"> • Controles de vuelo por condición general • Pérdidas de fluido hidráulico • Presencia y condición de los cables de unión • Presencia y condición de cables de descarga estática

Ítem	Est.	Cat.	Ref. OACI Ref. LAR	Texto de la norma (OACI)	Discrepancia Pre Definida (PDF)	Cód. PDF	Instrucciones para detallar discrepancia
C03	M	3			Cables de unión dañado(s) y/o faltante(s) fuera de los límites del AMM.	C03-01	Indicar la situación particular observada
C03	M	3			Pérdida de fluido hidráulico fuera de límites del AMM.	C03-02	Indicar la situación particular observada
C03	M	3			Descarga(s) estática(s) faltante(s) fuera de límites del AMM / MEL / CDL.	C03-03	Indicar la situación particular observada
C03	I	3	A8-II-3.5 LAR 21.870(a)	Cualquier omisión en el mantenimiento de la aeronavegabilidad de una aeronave, en la forma definida en las normas de aeronavegabilidad que le atañen, hará que no sea apta para su utilización hasta que dicha aeronave se vuelva a poner en condiciones de aeronavegabilidad.	Control(es) de vuelo fuera de servicio.	C03-04	Indicar la situación particular observada.
C03	M	3			Tornillo(s) / remache(s) faltante(s) o flojo(s) fuera de los límites del AMM / SRM.	C03-05	Indicar la situación particular observada

Ítem de inspección	Título	Instrucciones
C04	Ruedas, neumáticos y frenos	Verificar: <ul style="list-style-type: none"> • Ruedas y neumáticos por daños y desgaste • Cuando sea posible, presión de inflado • Frenos por desgaste y pérdidas • Supresores de vibración del tren de aterrizaje (landing gear snubbers) <p>Nota 1: Algunos fabricantes pueden aprobar una determinada cantidad de vuelos con los neumáticos o los frenos on un desgaste mayor al permitido por el AMM. ç</p>

Ítem	Est.	Cat.	Ref. OACI Ref. LAR	Texto de la norma (OACI)	Discrepancia Pre Definida (PDF)	Cód. PDF	Instrucciones para detallar discrepancia
C04	M	1			Pin(es) indicadores de desgaste de frenos faltante(s), pero al menos un pin permanece instalado.	C04-01	Indicar la situación particular observada.
C04	M	1			Tapa(s) de válvula(s) de inflado de neumáticos faltante(s).	C04-02	Indicar la situación particular observada.
C04	M	1			Tapa(s) de válvula(s) de purga de frenos faltante(s).	C04-03	Indicar la situación particular observada.
C04	M	2			Conjunto de frenos con desgaste fuera de límites, pero despacho permitido de acuerdo al AMM (no detectado ni registrado).	C04-04	Indicar la situación particular observada
C04	M	2			Neumáticos(s) con desgaste fuera de límite(s), pero despacho permitido de acuerdo al AMM (no detectado ni registrado).	C04-05	Indicar la situación particular observada
C04	M	3			Conjunto de freno(s) fuera de servicio (no detectado ni registrado).	C04-06	Indicar la situación particular observada.
C04	M	3			Daño(s) o parte(s) faltante(s) fuera de los límites del AMM (por ejemplo tornillos, sensores de T°, etc.).	C04-07	Indicar la situación particular observada
C04	M	3			Pérdida(s) de fluido hidráulico fuera de los límites del AMM.	C04-08	Indicar la situación particular observada
C04	M	3			Supresores de vibración del tren de nariz fuera de los límites del AMM.	C04-09	Indicar la situación particular observada
C04	M	3			Presión de neumático(s) fuera de límites del AMM.	C04-10	Indicar la situación particular observada
C04	M	3			Neumático(s) desgastado(s) y/o dañado(s) fuera de los límites del AMM y no detectados y/o registrados.	C04-11	Indicar la situación particular observada
C04	M	3			Aros(s) dañado(s) fuera de los límites del AMM.	C04-12	Indicar la situación particular observada

Ítem de inspección	Título	Instrucciones
C05	Tren de aterrizaje, patines y/o flotadores	Verificar: <ul style="list-style-type: none"> • Presencia y condición de deflectores (si son requeridos) • Patines / flotadores por estado, condición y daños obvios • Presencia, estado y legibilidad de marcas y placas de inspección • Condición general, lubricación, corrosión, fugas, daños o extensión inapropiada del brazo de soporte del tren (strut)

Ítem	Est.	Cat.	Ref. OACI Ref. LAR	Texto de la norma (OACI)	Discrepancia Pre Definida (PDF)	Cód. PDF	Instrucciones para detallar discrepancia
C05	M	1			Marca(s) y/o placa(s) requeridas por el fabricante faltante(s) o ilegible(s).	C05-01	Indicar la situación particular observada.
C05	M	1			Pin(es) de seguridad faltante(s) o defectuoso(s).	C05-02	Indicar la situación particular observada.
C05	M	1			Tren de aterrizaje sucio, afectando la capacidad de detectar posibles pérdidas.	C05-03	Indicar la situación particular observada.
C05	M	1			Tapa(s) de válvula(s) de montantes de tren de aterrizaje faltante(s).	C05-04	Indicar la situación particular observada.
C05	M	3			Deflector(es) faltante(s) y/o dañado(s) fuera de los límites del AMM / MEL / CDL.	C05-05	Indicar la situación particular observada
C05	M	2			Cable(s), tubo(s) y/o mangueras(s) con evidencia de rozamiento entre sí o con otras partes de la estructura.	C05-06	Indicar la situación particular observada.
C05	I	2	A8-III A-9.6.2 A8-III B-7.6.2 A8-V-7.6.2 LAR 23.001 LAR 25.001	Se proveerán indicaciones y letreros, o instrucciones, a fin de proporcionar al personal de tierra toda información fundamental con objeto de impedir que, en el servicio que se da al avión en tierra (p. ej., remolque, reaprovisionamiento de combustible) se cometan errores que pudieran pasar desapercibidos y que podrían comprometer la seguridad operacional del avión en los vuelos subsiguientes.	Marca(s) y/o placa(s) de seguridad faltante(s) o ilegible(s).	C05-07	Indicar que placa se encuentra dañada o faltante y la referencia al AMM que la requiere
C05	M	2			Evidencia de corrosión significativa.	C05-08	Indicar la situación particular observada.
C05	M	3			Pérdida(s) y/o filtración(es) fuera de los límites del AMM.	C05-09	Indicar la situación particular observada
C05	M	3			Presión de amortiguador(es) fuera de los límites del AMM.	C05-10	Indicar la situación particular observada

Ítem de inspección	Título	Instrucciones
C06	Bahía de tren de aterrizaje	Verificar: <ul style="list-style-type: none"> • Lubricación, pérdidas y corrosión • Lubricación, pérdidas y desgaste en compuertas del tren de aterrizaje • Presencia y condición de cables de unión • Limpieza y condición general • Presencia, estado y legibilidad de marcas y placas de inspección • Estado general, incluyendo evidencias de pérdidas recientes

Ítem	Est.	Cat.	Ref. OACI Ref. LAR	Texto de la norma (OACI)	Discrepancia Pre Definida (PDF)	Cód. PDF	Instrucciones para detallar discrepancia
C06	M	1			Bahía de tren de aterrizaje sucia, afectando la capacidad de inspeccionarla.	C06-01	Indicar la situación particular observada.
C06	M	3			Compuerta(s) dañada(s) fuera de los límites del AMM / SRM.	C06-02	Indicar la situación particular observada
C06	M	2			Evidente falta de lubricación en actuador(es), pivotes, bisagra(s), compuerta(s), etc.	C06-03	Indicar la situación particular observada.
C06	M	3			Cable(s) de unión dañado(s) y/o faltante(s) fuera de los límites del AMM.	C06-04	Indicar la situación particular observada
C06	M	3			Evidencia de corrosión significativa.	C06-05	Indicar la situación particular observada.
C06	M	3			Traba(s) de tren de aterrizaje dañada(s) y/o fuera de servicio.	C06-06	Indicar la situación particular observada.
C06	M	3			Filtración(es) y/o pérdida(s) fuera de los límites del AMM.	C06-07	Indicar la situación particular observada

Ítem de inspección	Título	Instrucciones
C07	Motores y soportes del motor	Verificar: <ul style="list-style-type: none"> • Golpes, marcas, fisuras y rayones, incluyendo evidencia de FOD • Tornillos / remaches flojos o faltantes • Paneles, broches, manijas y tapas de inspección mal cerradas / no perfiladas • Pérdidas y filtraciones anormales • Reversores de empuje • Paneles acústicos • Presencia, estado y legibilidad de marcas y placas de inspección

Ítem	Est.	Cat.	Ref. OACI Ref. LAR	Texto de la norma (OACI)	Discrepancia Pre Definida (PDF)	Cód. PDF	Instrucciones para detallar discrepancia
C07	M	1			Marca(s) y/o placa(s) requeridas por el fabricante faltante(s) o ilegible(s).	C07-01	Indicar la situación particular observada.
C07	I	2	A8-III A-9.6.2 A8-III B-7.6.2 A8-V-7.6.2 LAR 23.001 LAR 25.001	Se proveerán indicaciones y letreros, o instrucciones, a fin de proporcionar al personal de tierra toda información fundamental con objeto de impedir que, en el servicio que se da al avión en tierra (p. ej., remolque, reaprovisionamiento de combustible) se cometan errores que pudieran pasar desapercibidos y que podrían comprometer la seguridad operacional del avión en los vuelos subsiguientes.	Marca(s) y/o placa(s) de seguridad faltante(s) o ilegible(s).	C07-02	Indicar la situación particular observada.
C07	M	2			Zona de admisión de aire / tobera de escape con daños significativos.	C07-03	Indicar la situación particular observada.
C07	M	3			Daño(s), golpe(s), fisuras, rayadura(s) fuera de los límites del AMM / SRM.	C07-04	Indicar la situación particular observada
C07	M	3			Panel(es) acústico(s) dañado(s) y fuera de los límites del AMM.	C07-05	Indicar la situación particular observada
C07	M	3			Pérdida(s) (aceite, combustible, fluido hidráulico) fuera de los límites del AMM.	C07-06	Indicar la situación particular observada
C07	M	3			Panel(es), broche(s), carenado(s) y/o tapa(s) de inspección no correctamente cerrada(s) o no perfilada(s) fuera de los límites del AMM / SRM / CDL.	C07-07	Indicar la situación particular observada
C07	M	3			Tornillo(s) / remache(s) faltante(s) y/o flojo(s) fuera de los límites del AMM / SRM.	C07-08	Indicar la situación particular observada
C07	M	3			Compuerta(s) de reversores de empuje parcialmente replegada(s).	C07-09	Indicar la situación particular observada.

Ítem de inspección	Título	Instrucciones
C08	Álabes de fan	Verificar: <ul style="list-style-type: none"> • Evidencia de FOD • Golpes, fisuras, corrosión, desgaste excesivo, etc.

Ítem	Est.	Cat.	Ref. OACI Ref. LAR	Texto de la norma (OACI)	Discrepancia Pre Definida (PDF)	Cód. PDF	Instrucciones para detallar discrepancia
C08	M	3			Álabe(s) de fan dañado(s) fuera de los límites del AMM.	C08-01	Indicar la situación particular observada y la referencia al AMM.

Ítem de inspección	Título	Instrucciones
C09	Hélices y rotores (principal y de cola)	Verificar: <ul style="list-style-type: none"> • Corrosión, estado del cubo, daños por golpes de piedras, etc. • Botas deshieladoras (si están instaladas) por condición general

Ítem	Est.	Cat.	Ref. OACI Ref. LAR	Texto de la norma (OACI)	Discrepancia Pre Definida (PDF)	Cód. PDF	Instrucciones para detallar discrepancia
C09	M	3			Sistema deshielador de hélice / rotor fuera de servicio y fuera de los límites del AMM / MEL.	C09-01	Indicar la situación particular observada
C09	M	3			Hélice(s) dañada(s) fuera de los límites del AMM.	C09-02	Indicar la situación particular observada

Ítem de inspección	Título	Instrucciones
C10	Reparaciones evidentes	<p>Verificar:</p> <ul style="list-style-type: none"> Reparaciones temporales y/o realizadas usando técnicas inusuales o deficientes. <p><i>Nota 1: No es obligatorio que el explotador lleve a bordo un registro de reparaciones temporarias o mapa de golpes / daños (dent & buckle charts). Sin embargo el PIC debe tener conocimiento acerca de las reparaciones temporales y/o golpes que afectan a la aeronavegabilidad de la aeronave.</i></p>

Ítem	Est.	Cat.	Ref. OACI Ref. LAR	Texto de la norma (OACI)	Discrepancia Pre Definida (PDF)	Cód. PDF	Instrucciones para detallar discrepancia
C10	I	2	A6-I-4.3.1(a) LAR 121.2550	No se iniciará ningún vuelo hasta que no se hayan completado los formularios de preparación del vuelo en los que se certifique que el piloto al mando ha comprobado que: a) el avión reúne condiciones de aeronavegabilidad;	No existe información referente a reparaciones temporarias	C10-01	Indicar la situación particular observada.
C10	M	2			Reparación previa en malas condiciones	C10-02	Indicar la situación particular observada
C10	M	3			Reparación evidentemente no realizada de acuerdo a las instrucciones del AMM / SRM.	C10-03	Indicar la situación particular observada

Ítem de inspección	Título	Instrucciones
C11	Daños evidentes sin reparar	Verificar: <ul style="list-style-type: none"> • Daños evidentes sin detectar y/o registrar, incluyendo golpes, impacto de rayos, impacto de pájaros, corrosión, etc. • Que los daños observados se encuentren evaluados y registrados (por ejemplo en el mapa de daños y golpes)

Ítem	Est.	Cat.	Ref. OACI Ref. LAR	Texto de la norma (OACI)	Discrepancia Pre Definida (PDF)	Cód. PDF	Instrucciones para detallar discrepancia
C11	M	3			Daño estructural afectado la aeronavegabilidad de la aeronave.	C11-01	Indicar la situación particular observada.

Ítem de inspección	Título	Instrucciones
C12	Filtraciones/pérdidas	<p>Verificar:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Signos de pérdidas o filtraciones de combustible, fluido hidráulico, agua de sanitarios (blue ice). <p><i>Nota 1: Las pérdidas detectadas durante la inspección de los ítems C03, C04, C05, C06 y C07 deben registrarse como discrepancias en dichos ítems de inspección.</i></p>

Ítem	Est.	Cat.	Ref. OACI Ref. LAR	Texto de la norma (OACI)	Discrepancia Pre Definida (PDF)	Cód. PDF	Instrucciones para detallar discrepancia
C12	M	3			Pérdida(s) fuera de los límites del AMM.	C12-01	Indicar la situación particular observada
C12	M	3			Puerta(s) / Panel(es) de servicio y/o drenaje(s) bloqueado(s) y/o obstruido(s) por hielo u otros contaminantes.	C12-02	Indicar la situación particular observada.

Ítem de inspección	Título	Instrucciones
D01	Estado general de los compartimientos de carga	Verificar: <ul style="list-style-type: none"> • Estado general del compartimiento de carga • Luces, sistema de detección y extinción de fuego (si está instalado) • Estado de paneles laterales (blow-up), techo de bodegas, detectores de humo, barreras, etc. • Estado de redes de carga / separación (si corresponde) • Si se respeta la máxima altura de carga permitida

Ítem	Est.	Cat.	Ref. OACI Ref. LAR	Texto de la norma (OACI)	Discrepancia Pre Definida (PDF)	Cód. PDF	Instrucciones para detallar discrepancia
D01	M	1			Defecto(s) menor(es) con impacto limitado en la seguridad.	D01-01	Indicar la situación particular observada.
D01	I	2	A8-III A-1.4 A8-III B-1.3 LAR 25.001 LAR 21.140(b)	En las condiciones de utilización previstas, el avión no tendrá ninguna característica susceptible de comprometer la seguridad.	Instalaciones y/o equipos que no cumplen en Anexo 8 Parte III A/B Capítulo 4.	D01-02	Indicar la situación particular observada.
			A8-III A-1.5 A8-III B-1.4 LAR 25.001 LAR 21.140(b)	1.5.1 La conformidad con las normas apropiadas de aeronavegabilidad se basará en resultados obtenidos en ensayos, en cálculos, o en cálculos basados en ensayos, siempre que en cada caso la precisión alcanzada garantice un nivel de aeronavegabilidad igual al que se habría obtenido mediante ensayos directos. 1.5.2 Los ensayos indicados en 1.5.1 serán tales que proporcionen una seguridad razonable de que el avión, sus componentes y el equipo son confiables y funcionan correctamente en las condiciones de utilización previstas.			
D01	I	2	A8-III A-9.6.2 A8-III B-7.6.2 A8-V-7.6.2 LAR 25.001 LAR 23.001	Se proveerán indicaciones y letreros, o instrucciones, a fin de proporcionar al personal de tierra toda información fundamental con objeto de impedir que, en el servicio que se da al avión en tierra (p. ej., remolque, reaprovisionamiento de combustible) se cometan errores que pudieran pasar desapercibidos y que podrían comprometer la seguridad operacional del avión en los vuelos subsiguientes.	Marca(s) y/o placa(s) de seguridad faltante(s) o ilegible(s).	D01-03	Indicar la situación particular observada.
D01	M	3			Detector(es) de humo fuera de servicio o fuera de los límites de la MEL.	D01-04	Indicar la situación particular observada
D01	I	3	A8-II-3.5	Cualquier omisión en el mantenimiento de la aeronavegabilidad de una aeronave, en la forma	Panel(es) blow-out fuera de lugar, faltante(s) o dañado(s) fuera de los límites del AMM / MEL.	D01-05	Indicar la situación particular observada

				definida en las normas de aeronavegabilidad que le atañen, hará que no sea apta para su utilización hasta que dicha aeronave se vuelva a poner en condiciones de aeronavegabilidad.			
D01	M	3			Panel(es) interiores o revestimiento con daños fuera de los límites del AMM.	D01-06	Indicar la situación particular observada
D01	I	3	A8-II-3.5 LAR 21.870(a)	Cualquier omisión en el mantenimiento de la aeronavegabilidad de una aeronave, en la forma definida en las normas de aeronavegabilidad que le atañen, hará que no sea apta para su utilización hasta que dicha aeronave se vuelva a poner en condiciones de aeronavegabilidad.	Sistema de extinción de fuego fuera de servicio y compartimiento de carga afectado en uso.	D01-07	Indicar la situación particular observada.
D01	M	3			Dispositivo(s) de traba del piso fuera de servicio y fuera de los límites del AMM / MEL (con carga).	D01-08	Indicar la situación particular observada
D01	M	3			Red(es) de separación requerida(s) faltante(s) o fuera de servicio.	D01-09	Indicar la situación particular observada.
D01	I	3	A8-II-3.5 LAR 21.870(a)	Cualquier omisión en el mantenimiento de la aeronavegabilidad de una aeronave, en la forma definida en las normas de aeronavegabilidad que le atañen, hará que no sea apta para su utilización hasta que dicha aeronave se vuelva a poner en condiciones de aeronavegabilidad.	Barrera(s) / cortina(s) para humo no instaladas y requeridas (si aplica).	D01-10	Indicar la situación particular observada.
D01	I	3	A8-II-3.5 LAR 21.870(a)	Cualquier omisión en el mantenimiento de la aeronavegabilidad de una aeronave, en la forma definida en las normas de aeronavegabilidad que le atañen, hará que no sea apta para su utilización hasta que dicha aeronave se vuelva a poner en condiciones de aeronavegabilidad.	Daño(s) estructural(es) y/o en piso fuera de los límites del AMM / SRM.	D01-11	Indicar la situación particular observada
D01	I	3	A8-IIIA-4.1.6(g) LAR 25.001	Se prestará atención especial a las características de diseño que influyan en la aptitud de la tripulación para mantener el mando del avión en vuelo. Estas comprenderán, por lo menos, lo siguiente: g) Extinción de incendios. En el caso de aviones para los que se presentó la solicitud de certificación el 12 de marzo de 2000 o después, los sistemas de extinción de incendios, y sus agentes extintores, instalados en el compartimiento de carga estarán diseñados previendo un incendio repentino y extendido como el que podrían causar un artefacto explosivo o incendiario o mercancías peligrosas.	Compartimiento(s) de carga no equipados con sistema de detección / extinción de fuego.	D01-12	Indicar la situación particular observada.
		A8-IIIB-4.2(g) 25.001	Se prestará atención especial a las características de diseño que influyan en la aptitud de la tripulación para mantener el mando del avión en vuelo. Estas comprenderán, por lo menos, lo siguiente: g) Protección del compartimiento de carga. 1) En los aviones de pasajeros, cada compartimiento de carga accesible a los miembros				

				de la tripulación estará equipado con un sistema de extinción de incendios; 2) cada compartimiento de carga no accesible a los miembros de la tripulación estará equipado con un sistema interno de detección de incendios y otro sistema de supresión de incendios; y 3) los sistemas de extinción de incendios, y sus agentes extintores, instalados en el compartimiento de carga estarán diseñados previendo un incendio repentino y extendido como el que podría causar un artefacto explosivo o incendiario o mercancías peligrosas.			
D01	M	3			Luz(ces) de compartimiento(s) de carga dañado(s) o inoperativo(s) fuera de los límites del AMM / MEL.	D01-13	Indicar la situación particular observada

Ítem de inspección	Título	Instrucciones
D02	Mercancías Peligrosas (MP)	<p>Verificar:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Si existen MP a bordo, que el PIC haya recibido la notificación apropiada • Que el Manual de Operaciones incluya información relativa al manejo de MP, conforme lo requerido en el Anexo 18 de la OACI <p><i>Nota 1: Si se detecta una discrepancia en relación al contenido del MO en MP, reportar bajo ítem A04.</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Que las MP sean estibadas, empacadas y etiquetadas de acuerdo con las instrucciones técnicas aplicables (Doc. 9284 OACI) <p><i>Nota 2: Si se detecta que el transporte de MP no se realiza de acuerdo con lo especificado en las Especificaciones Relativas a las Operaciones, reportar bajo ítem A10.</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Verificar (si corresponde) que se haya removido adecuadamente cualquier contaminación de MP. • Si el transporte de MP no está en cumplimiento a las OpSpecs reportar en el ítem A10. <p><i>Nota 3: CAO = Cargo Aircraft Only</i></p>

Ítem	Est.	Cat.	Ref. OACI Ref. LAR	Texto de la norma (OACI)	Discrepancia Pre Definida (PDF)	Cód. PDF	Instrucciones para detallar discrepancia
D02	I	2	A18-9.1 LAR 175.515(a)	El explotador de toda aeronave en la cual haya que transportar mercancías peligrosas, proporcionará al piloto al mando, lo antes posible antes de la salida de la aeronave y por escrito, la información prevista en las Instrucciones Técnicas.	Información incorrecta y/o incompleta en el NOTOC (no involucrando carga CAO)	D02-01	Indicar la situación particular observada.
D02	I	3	A18-9.1 LAR 175.515(a)	El explotador de toda aeronave en la cual haya que transportar mercancías peligrosas, proporcionará al piloto al mando, lo antes posible antes de la salida de la aeronave y por escrito, la información prevista en las Instrucciones Técnicas.	Información incorrecta y/o incompleta en el NOTOC (involucrando carga CAO)	D02-02	Indicar la situación particular observada.
D02	I	3	A18-8.9 LAR 175.520	Los bultos de mercancías peligrosas que lleven la etiqueta "Exclusivamente en aeronaves de carga" se cargarán de conformidad con las disposiciones que figuran en las Instrucciones Técnicas.	Carga CAO transportada en vuelo con pasajeros.	D02-03	Indicar la situación particular observada.
D02	I	3	A18-8.4 LAR 175.52(e)(f)(g)	8.4.1 Los bultos y sobre-embalajes que contengan mercancías peligrosas y los contenedores de carga que contengan materiales radiactivos se inspeccionarán para averiguar si se han producido fugas o averías antes de estibarlos en una aeronave o en un dispositivo de carga unitarizada. Los bultos, sobre-embalajes o contenedores de carga en los que se hayan producido pérdidas o averías no se estibarán en una aeronave. 8.4.2 No se estibará a bordo de ninguna aeronave dispositivo de carga unitarizada alguno, a menos que se haya inspeccionado previamente y comprobado que no hay trazas de pérdida o averías	Ebmalajes o sobre-embalajes) conteniendo MP dañado(s) y/o con pérdida(s) evidentes.	D02-04	Indicar la situación particular observada.

				<p>que puedan afectar las mercancías peligrosas en él contenidas.</p> <p>8.4.3 Cuando algún bulto de mercancías peligrosas cargado a bordo de una aeronave tenga averías o pérdidas, el explotador lo descargará de la aeronave, o hará lo conducente para que se encargue de ello la dependencia oficial o el organismo competente, y luego se cerciorará de que el resto del envío se halle en buenas condiciones para su transporte por vía aérea y de que no haya quedado contaminado ningún otro bulto.</p> <p>8.4.4 Los bultos o sobre-embalajes que contengan mercancías peligrosas y los contenedores de carga que contengan materiales radiactivos se inspeccionarán para detectar signos de averías o pérdidas al descargarlos de la aeronave o dispositivo de carga unitarizada. Si se comprueba que se han producido averías o pérdidas, se inspeccionará la zona en que se habían estibado en la aeronave las mercancías peligrosas o el dispositivo de carga unitarizada, para averiguar si se han producido daños o contaminación.</p>			
D02	I	3	A18-8.8 LAR 175.520(i)	<p>Cuando se carguen en una aeronave mercancías peligrosas supeditadas a las disposiciones aquí prescritas, el explotador las protegerá para evitar que se averíen. Asimismo, el explotador tiene que sujetarlas a bordo de modo tal que no puedan inclinarse en vuelo alterando la posición relativa en que se hayan colocado los bultos. Los bultos que contengan sustancias radiactivas se sujetarán debidamente para satisfacer, en todo momento, los requisitos de separación previstos en 8.7.3.</p>	Carga conteniendo MP incorrectamente estibada y/o asegurada.	D02-05	Indicar la situación particular observada.
D02	I	3	A18-8.1 LAR 175.440	<p>Ningún explotador aceptará mercancías peligrosas para ser transportadas por vía aérea:</p> <p>a) a menos que las mercancías peligrosas vayan acompañadas de un documento de transporte de mercancías peligrosas debidamente cumplimentado, salvo en los casos en que las Instrucciones Técnicas indiquen que no se requiere dicho documento; y</p> <p>b) hasta que no haya inspeccionado el bulto, sobre-embalaje o contenedor de carga que contenga las mercancías peligrosas, de conformidad con los procedimientos de aceptación estipulados en las Instrucciones Técnicas.</p>	Etiqueta de MP incorrecta, ilegible y/o dañada o faltante.	D02-06	Indicar la situación particular observada.
D02	I	2	Doc. 9284 Parte 7	2.8.1 Todo dispositivo de carga unitarizada que	Identificación(es) requerida(s) incompleta(s) y/o	D02-07	Indicar la situación particular observada.

			LAR 175.410	<p>encierre mercancías peligrosas que requieran etiqueta de clase de riesgo, deberá llevar claramente visible en su exterior una indicación de que el dispositivo de carga unitarizada contiene mercancías peligrosas, salvo que las propias etiquetas de clase de riesgo sean bien visibles.</p> <p>2.8.2 Esta indicación deberá hacerse poniendo al dispositivo de carga unitarizada una etiqueta volante de identificación con un borde sombreado en rojo que se destaque en ambas caras y cuyas dimensiones mínimas sean de 148 mm Å~ 210 mm. En esta etiqueta volante deberán marcarse claramente las clases o divisiones de riesgo primario y secundario de las mercancías peligrosas en cuestión.</p> <p>2.8.3 Si el dispositivo de carga unitarizada contiene bultos que lleven la etiqueta "Exclusivamente en aeronaves de carga", esa etiqueta deberá estar bien visible o la etiqueta volante deberá indicar que el dispositivo de carga unitarizada sólo puede estibarse en aeronaves de carga.</p> <p>2.8.4 La etiqueta volante deberá arrancarse del dispositivo de carga unitarizada inmediatamente después de haber descargado las mercancías peligrosas.</p>	ilegible(s) o faltante(s) (no involucrando carga CAO)		
D02	I	3	Doc. 9284 Parte 7 LAR 175.410	<p>2.8.1 Todo dispositivo de carga unitarizada que encierre mercancías peligrosas que requieran etiqueta de clase de riesgo, deberá llevar claramente visible en su exterior una indicación de que el dispositivo de carga unitarizada contiene mercancías peligrosas, salvo que las propias etiquetas de clase de riesgo sean bien visibles.</p> <p>2.8.2 Esta indicación deberá hacerse poniendo al dispositivo de carga unitarizada una etiqueta volante de identificación con un borde sombreado en rojo que se destaque en ambas caras y cuyas dimensiones mínimas sean de 148 mm Å~ 210 mm. En esta etiqueta volante deberán marcarse claramente las clases o divisiones de riesgo primario y secundario de las mercancías peligrosas en cuestión.</p> <p>2.8.3 Si el dispositivo de carga unitarizada contiene bultos que lleven la etiqueta "Exclusivamente en aeronaves de carga", esa etiqueta deberá estar bien visible o la etiqueta volante deberá indicar que el dispositivo de carga unitarizada sólo puede estibarse en aeronaves de carga.</p> <p>2.8.4 La etiqueta volante deberá arrancarse del dispositivo de carga unitarizada inmediatamente</p>	Identificación(es) requerida(s) incompleta(s) y/o ilegible(s) o faltante(s) (involucrando carga CAO)	D02-08	Indicar la situación particular observada.

				después de haber descargado las mercancías peligrosas.			
D02	I	3	Doc. 9284 Parte 3 LAR 175.135	<p>4.1.1 Sólo se podrán transportar cantidades limitadas de mercancías peligrosas de acuerdo con las limitaciones y disposiciones de este capítulo, y se deben satisfacer todos los requisitos aplicables de las Instrucciones Técnicas, a menos que se disponga de otro modo más adelante.</p> <p>4.1.3 Las limitaciones y disposiciones para el transporte de mercancías peligrosas en cantidades limitadas se aplican de manera idéntica a las aeronaves de pasajeros y de carga.</p> <p>4.3.1 La cantidad neta por bulto no deberá exceder la cantidad que se especifica en la columna 11 de la Tabla 3-1, frente al número de instrucción de embalaje precedido de la letra "Y", que se indica en la columna 10.</p> <p>4.3.2 La masa bruta por bulto no debe exceder de 30 kg.</p> <p>5.1.2 Las mercancías peligrosas que pueden transportarse como cantidades exceptuadas de acuerdo con el presente capítulo figuran en la columna 9 de la lista de mercancías peligrosas con los códigos alfanuméricos indicados en la Tabla 3-3:(...)</p>	MP transportadas en cantidades limitadas pero excediendo los valores establecidos.	D02-09	Indicar la situación particular observada.
D02	I	3	A18-5.1 LAR 175.420	Las mercancías peligrosas se embalarán de conformidad con las disposiciones de este capítulo y con arreglo a lo previsto en las Instrucciones Técnicas.	MP incorrectamente embalada.	D02-10	Indicar la situación particular observada.
			Doc. 9284 Parte 4 LAR 175.420	<p>1.1.1 Las mercancías peligrosas se embalarán en embalajes de buena calidad, que deben ser lo suficientemente resistentes como para soportar los choques y las actividades de carga propias del transporte, incluyendo su traslado de una paleta, dispositivo de carga unitarizada o sobre-embalaje, para su subsiguiente manipulación manual o mecánica. Los embalajes estarán contruidos y cerrados, cuando se preparen para el transporte, de modo a evitar cualquier pérdida de su contenido que pueda deberse, en las condiciones normales de transporte, a vibraciones o cambios de temperatura, humedad o presión (como consecuencia, p. ej., de la altitud). Los embalajes (incluidos los embalajes internos y recipientes) se cerrarán conforme a la información proporcionada por el fabricante. Durante el transporte no deberá adherirse al exterior de los bultos residuo alguno de sustancia peligrosa. Estas disposiciones se aplicarán, según corresponda, a los embalajes nuevos, reutilizados,</p>			

				reacondicionados o reconstruidos.			
D02	I	3	A18-8.3 LAR 175.520	Los bultos y sobre-embalajes que contengan mercancías peligrosas y los contenedores de carga que contengan material radiactivo se cargarán y estibarán en la aeronave de conformidad con lo dispuesto en las Instrucciones Técnicas.	MP estibada incorrectamente y/o no separada conforme las instrucciones técnicas correspondientes.	D02-11	Indicar la situación particular observada.
			A18-8.7 LAR 175.525	8.7.1 Los bultos que contengan mercancías peligrosas capaces de reaccionar peligrosamente entre sí, no se estibarán en una aeronave unos junto a otros ni en otra posición tal que puedan entrar en contacto en caso de que se produzcan pérdidas. 8.7.2 Los bultos que contengan sustancias tóxicas e infecciosas se estibarán en una aeronave de conformidad con las disposiciones de las Instrucciones Técnicas. 8.7.3 Los bultos de materiales radiactivos se estibarán en una aeronave de modo que queden separados de las personas, los animales vivos y las películas no reveladas, de conformidad con las disposiciones de las Instrucciones Técnicas.			
D02	I	3	A18-8.6 LAR 175.615(b)	8.6.1 Se eliminará sin demora toda contaminación peligrosa que se encuentre en una aeronave como resultado de las pérdidas o averías sufridas por mercancías peligrosas. 8.6.2 Toda aeronave que haya quedado contaminada por materiales radiactivos se retirará inmediatamente de servicio y no se reintegrará a él antes de que el nivel de radiación de toda superficie accesible y la contaminación radiactiva transitoria sean inferiores a los valores especificados en las Instrucciones Técnicas.	Contaminación peligrosa y/o radioactiva no removida.	D02-12	Indicar la situación particular observada.
D02	I	3	A18-9.1 LAR 175.515(a)	El explotador de toda aeronave en la cual haya que transportar mercancías peligrosas, proporcionará al piloto al mando, lo antes posible antes de la salida de la aeronave y por escrito, la información prevista en las Instrucciones Técnicas.	NOTOC faltante (si es requerido).	D02-13	Indicar la situación particular observada.
D02	I	3	A18-8.5 LAR 175.520(b)	No se estibarán mercancías peligrosas en la cabina de ninguna aeronave ocupada por pasajeros ni tampoco en el puesto de pilotaje, salvo en los casos permitidos según las disposiciones de las Instrucciones Técnicas.	MP transportada en cabina de vuelo y/o cabina de pasajeros y no permitido por las instrucciones técnicas.	D02-14	Indicar la situación particular observada.
D02	I	3	A18-8.9 LAR 175.520(d)	Los bultos de mercancías peligrosas que lleven la etiqueta "Exclusivamente en aeronaves de carga" se cargarán de conformidad con las disposiciones que figuran en las Instrucciones Técnicas.	Cuando es requerido, no se tiene acceso a MP identificada como CAO.	D02-15	Indicar la situación particular observada.
D02	I	3	A18-4.2 LAR 175.110(c)	Las mercancías peligrosas que se describen a continuación estarán prohibidas en las aeronaves, salvo dispensa de los Estados interesados según lo	Transporte de MP prohibidas.	D02-16	Indicar la situación particular observada.

				previsto en 2.1, o salvo que en las disposiciones de las Instrucciones Técnicas se indique que se pueden transportar con aprobación otorgada por el Estado de origen: a) las mercancías peligrosas cuyo transporte figura como prohibido en las Instrucciones Técnicas en circunstancias normales; y b) los animales vivos infectados.			
			A18-4.3 LAR 175.110(b)	Los objetos y sustancias mencionados específicamente por su nombre o mediante una descripción genérica en las Instrucciones Técnicas como prohibidos para su transporte por vía aérea cualesquiera que sean las circunstancias, no se transportarán en ninguna aeronave.			
D02	I	3	A18-8.1(a) LAR 175.510(a)	Ningún explotador aceptará mercancías peligrosas para ser transportadas por vía aérea: a) a menos que las mercancías peligrosas vayan acompañadas de un documento de transporte de mercancías peligrosas debidamente cumplimentado, salvo en los casos en que las Instrucciones Técnicas indiquen que no se requiere dicho documento; y	MP no acompañada de la documentación de respaldo (shippers declaration) (si es requerida).	D02-17	Indicar la situación particular observada.

Ítem de inspección	Título	Instrucciones
D03	Seguridad de la carga a bordo	<p>Verificar:</p> <ul style="list-style-type: none"> Que la carga se encuentre correctamente distribuidas (límites de piso, límites de altura y peso máximo de pallets contenedores) <p><i>Nota 1: No todas las aeronaves poseen indicado el límite de altura para la carga.</i></p> <ul style="list-style-type: none"> Que los kits de herramientas a bordo y ruedas / repuestos se encuentren correctamente estibadas y aseguradas. Que la carga se encuentre correctamente asegurada. Estado y condición de pallets, contenedores, redes y trabas. Estado y condición de las redes de separación. <p><i>Nota 2: Si bien en muchos casos se utilizan redes de separación para contener y restringir el desplazamiento de la carga, existen algunas aeronaves en las que, por condición de diseño tipo no son requeridas (por ejemplo turbohélices, jets regionales). Por lo tanto, si el diseño tipo no requiere la instalación de este tipo de redes, su ausencia no debería constituir una discrepancia.</i></p>

Ítem	Est.	Cat.	Ref. OACI Ref. LAR	Texto de la norma (OACI)	Discrepancia Pre Definida (PDF)	Cód. PDF	Instrucciones para detallar discrepancia
D03	I	1	A6-I-4.3.1(e) LAR 121.2550	No se iniciará ningún vuelo hasta que no se hayan completado los formularios de preparación del vuelo en los que se certifique que el piloto al mando ha comprobado que: e) la carga transportada está debidamente distribuida y sujeta;	Daño menor en pallet, contenedor ULD, dispositivos de amarre, redes de carga y/o trabas.	D03-01	Indicar la situación particular observada.
D03	I	2	A6-I-4.3.1(e) LAR 121.2550	No se iniciará ningún vuelo hasta que no se hayan completado los formularios de preparación del vuelo en los que se certifique que el piloto al mando ha comprobado que: e) la carga transportada está debidamente distribuida y sujeta;	Equipamiento incompleto como pallet, contenedor, dispositivos de amarre, redes de carga y/o trabas.	D03-02	Indicar la situación particular observada.
D03	I	3	A6-I-4.3.1(e) LAR 121.2550	No se iniciará ningún vuelo hasta que no se hayan completado los formularios de preparación del vuelo en los que se certifique que el piloto al mando ha comprobado que: e) la carga transportada está debidamente distribuida y sujeta;	Área de carga no utilizada de acuerdo con su clasificación.	D03-03	Indicar la situación particular observada.
D03	I	3	A6-I-4.3.1(e) LAR 121.2550	No se iniciará ningún vuelo hasta que no se hayan completado los formularios de preparación del vuelo en los que se certifique que el piloto al mando ha comprobado que: e) la carga transportada está debidamente distribuida y sujeta;	Carga no asegurada correctamente en todas las direcciones.	D03-04	Indicar la situación particular observada.
D03	I	3	A6-I-4.3.1(e) LAR 121.2550	No se iniciará ningún vuelo hasta que no se hayan completado los formularios de preparación del vuelo en los que se certifique que el piloto al mando ha comprobado que: e) la carga transportada está debidamente	Daño mayor en pallet, contenedor, dispositivos de amarre, redes de carga y/o trabas, afectando la integridad estructural y comprometiendo su función.	D03-05	Indicar la situación particular observada.

				distribuida y sujeta;			
D03	I	3	A6-I-4.3.1(e) LAR 121.2550	No se iniciará ningún vuelo hasta que no se hayan completado los formularios de preparación del vuelo en los que se certifique que el piloto al mando ha comprobado que: e) la carga transportada está debidamente distribuida y sujeta;	Rede(s) de separación o protección dañada(s) o faltantes, fuera de los límites del AMM.	D03-06	Indicar la situación particular observada
D03	I	3	A6-I-4.3.1(e) LAR 121.2550	No se iniciará ningún vuelo hasta que no se hayan completado los formularios de preparación del vuelo en los que se certifique que el piloto al mando ha comprobado que: e) la carga transportada está debidamente distribuida y sujeta;	Distribución y/o límite de carga excedido (piso yo altura).	D03-07	Indicar la situación particular observada.

Ítem de inspección	Título	Instrucciones
E01	General	<ul style="list-style-type: none"> • Verificar por cualquier ítem general (no incluido en los precedentes) que afecte en forma directa la seguridad de la aeronave y/o de sus ocupantes.

Ítem	Est.	Cat.	Ref. OACI Ref. LAR	Texto de la norma (OACI)	Discrepancia Pre Definida (PDF)	Cód. PDF	Instrucciones para detallar discrepancia
E01							

Apéndice C - Instrucciones de inspección y lista de hallazgos pre-definidos (PDF) (Versión resumida)

APENDICE C**DISCREPANCIAS PRE DEFINIDAS (PDF) – Versión resumida**

El presente Apéndice contiene las mismas instrucciones de inspección y la lista de las discrepancias pre-definidas (PDF). Se han excluido las referencias reglamentarias OACI/LAR para acortar la extensión del documento, para una consulta más rápida de los PDFs.

El presente Apéndice no reemplaza al Apéndice B, y debe ser utilizado sólo como una guía rápida sobre los PDFs.

Para una referencia completa sobre los PDF, incluyendo los aspectos reglamentarios que lo sustentan, debe utilizarse el Apéndice B.

Ítem de inspección	Título	Instrucciones
A01	Estado general	<p>Verificar:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Condición y estado general de la cabina de vuelo • Almacenamiento del equipamiento interior, portafolios, cajas de cartas de navegación etc. <p><i>Nota 1: Para el caso de inspecciones realizadas al arribo, los inspectores deben asegurarse que los manuales, portafolios, cajas de vuelo etc. que no estén apropiadamente guardados o almacenados, hayan permanecido en dicha condición durante el vuelo. En algunos casos puede asumirse (razonablemente) que los manuales no fueron almacenados durante el vuelo porque, por ejemplo, no existe un lugar de almacenamiento adecuado. Sin embargo, en aquellos casos en que no se puede excluir la posibilidad de que la tripulación realmente almacene los manuales, no debe considerarse la situación como discrepancia. Estos manuales y cajas pueden haber sido usados por la tripulación durante el rodaje, antes que el inspector ingrese a la cabina de vuelo.</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Si se encuentra instalada una puerta de acceso a la cabina de vuelo (puerta de cabina de vuelo), verificar que el mecanismo de bloqueo/ desbloqueo se encuentra operativo <p><i>Nota 2: Para aeronaves que realizan operaciones internacionales de transporte de pasajeros y que poseen un MTOW > 45500 kg o una capacidad de asientos superior a los 60 pasajeros, se requiere un puerta de cabina de vuelo blindada y medios para la vigilancia del área externa a la cabina de vuelo, con el fin de identificar a las personas que solicitan ingreso a la cabina y detectar conductas sospechosas o amenazas potenciales.</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Verificar los medios para vigilar el área de la puerta desde cualquier asiento de piloto. <p><i>Nota 3: La reglamentación exige que el área completa de la puerta pueda ser monitoreada desde cualquier puesto de piloto para identificar a las personas que solicitan entrar y detectar comportamientos sospechosos y posibles amenazas. Un sistema de cámaras, por ejemplo, satisface este requerimiento. Una ventanilla u orificio (spyhole) de observación en la puerta, por el contrario, no permite que la tripulación observe el área de la puerta desde su asiento, por tanto no cumple con los requisitos del reglamento.</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Estado general y condición de las ventanillas y parabrisas (por ejemplo presencia de grietas, delaminación, etc.) • Si la composición de la tripulación cumple los requerimientos mínimos (información disponible en el AFM). • Que no se encuentre instalado equipamiento que obviamente incumple las funciones de diseño de los sistemas y de aterrizaje de emergencia según las previsiones del Anexo 8 Parte IIIA/B, Capítulo 4 (por ejemplo equipo instalado en el parabrisas que obstruye significativamente la visión del piloto o equipamiento no aprobado) • Disponibilidad y condición de las escobillas del limpiaparabrisas (si es requerido para el vuelo) • Cable eléctricos (no expuestos intencionalmente) • Condición operativa de la luces del panel alarmas (warning lights panel) • Cuando las circunstancias lo permitan (por ejemplo en caso de demoras significativas en la partida del vuelo), verificar el cumplimiento de las reglas de tiempo en servicio contenidas en el Manual de Operaciones.

Ítem	Est.	Cat.	Discrepancia Pre Definida (PDF)	Cód. PDF	Instrucciones para detallar discrepancia
A01		1	Accionamiento del mecanismo de traba de la puerta de cabina de vuelo desde la estación del piloto o copiloto no disponible y/o fuera de servicio.	A01-01	Indicar la situación particular observada.
A01		2	No existen medios para notificar discretamente a la tripulación de vuelo en caso de actividad sospechosa.	A01-02	Indicar la situación particular observada.
A01		1	Los medios para visualizar el área de la puerta no están disponibles desde cualquier puesto de pilotaje (pero hay procedimientos operacionales alternativos establecidos para las fases críticas de vuelo).	A01-03	Indicar la situación particular observada.
A01		2	Los medios para visualizar el área de la puerta no están disponibles desde cualquier puesto de pilotaje (y NO hay procedimientos operacionales alternativos establecidos para las fases críticas de vuelo).	A01-04	Indicar la situación particular observada.

A01	I	3	Los medios para visualizar el área de la puerta no están disponibles y/o se encuentran inoperativos (y fuera de los límites de la MEL).	A01-05	Indicar la situación particular observada.
A01	I	3	Mecanismo de traba (seguro) de la puerta de cabina de vuelo no disponible y/o fuera de servicio (fuera de los límites de la MEL)	A01-06	Indicar la situación particular observada.
A01	M	3	Ventanilla(s) / parabrisas dañado(s) fuera de los límites del AMM.	A01-07	Describe la naturaleza y la extensión del daño
A01	I	3	Cantidad insuficiente de tripulantes de vuelo.	A01-08	Indicar la situación particular observada y los requerimientos del Manual de Operaciones.
A01	I	3	Tripulante(s) de vuelo no cumple(n) con las limitaciones de tiempos máximos de vuelo y mínimos de descanso.	A01-09	Indicar la situación particular observada y los requerimientos del Manual de Operaciones.
A01	I	3	Equipamiento interior y/u objeto(s) no asegurado(s) y/o almacenado(s) correctamente durante el vuelo.	A01-10	Indicar qué equipamiento y objetos se encontraban sueltos
A01	I	3	No se encuentra instalada una puerta de cabina de vuelo reforzada.	A01-11	Indicar la situación particular observada.
A01	M	3	Luz(ces) del panel de alarmas (warning lights panel) inoperativas (fuera de los límites de la MEL)	A01-12	Indicar la situación particular observada y la referencia de la MEL.
A01	I	2	Instalación en cabina de vuelo que disminuye significativamente la visión de los pilotos.	A01-13	Indicar la situación particular observada.
A01	I	3	Sistema de limpiaparabrisas / limpieza /secado de parabrisas no instalado o inoperativo y su uso requerido debido a precipitación (fuera de límites de MEL).	A01-14	Indicar la situación particular observada
A01	I	3	Equipamiento instalado con incumplimiento obvio de los estándares de diseño y construcción.	A01-15	Indicar la situación particular observada.
A01	I	2	Cable(s) eléctrico(s) expuesto(s) (no intencionalmente).	A01-17	Indicar la situación particular observada.
A01	M	3	Parabrisas y/o ventanilla(s) con delaminación fuera de los límites del AMM.	A01-18	Indicar la situación particular observada y la referencia al AMM.

Ítem de inspección	Título	Instrucciones
A02	Salida de emergencia	<p>Verificar:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Salidas de emergencia se encuentren operativas. • Acceso a las salidas de emergencia sin obstrucciones. • Cuando existan cuerdas de escape instaladas, que las mismas estén aseguradas y en buen estado. <p><i>Nota 1: Se deberá tener presente que algunos objetos (equipos / valijas) pueden ubicarse temporalmente en una aparente condición insegura durante la etapa de preparación del vuelo. En estos casos los inspectores deben confirmar que dichos elementos serán almacenados en un lugar seguro antes de iniciar el vuelo. Si la tripulación no puede demostrar y/o confirmar esto, entonces se podrá registrar una discrepancia.</i></p>

Ítem	Est.	Cat.	Discrepancia Pre Definida (PDF)	Cód. PDF	Instrucciones para detallar discrepancia
A02	I	3	Acceso a salida de emergencia obstruido.	A02-01	Indicar la condiciones y la naturaleza de la obstrucción
A02	I	3	Salida(s) de emergencia inoperativa(s).	A02-02	Indicar la situación particular observada.
A02	I	3	Medio(s) de evacuación de cabina de vuelo (cuerda de escape, ventanillas, arneses) no disponible(s) o inoperativo(s) (fuera de los límites de la MEL)	A02-03	Indicar la situación particular observada, indicar cuáles medios no están disponibles o inoperativos

Ítem de inspección	Título	Instrucciones
A03	Equipamiento	<p>Para todos los vuelos:</p> <p>a) TAWS (E-GPWS)</p> <ul style="list-style-type: none"> Verificar disponibilidad y condición operativa del equipo. Si se encuentra inoperativo, verificar que esté correctamente diferido, y confirmar si el despacho está permitido bajo MEL en esas condiciones. Verifique que el GPWS instalado cuenta con una función de predicción de riesgos del terreno. Si la base de datos del terreno está vencida (ha expirado), verifique que el despacho bajo MEL está permitido en esas condiciones. Si el equipo cuenta con una función de prueba para la tripulación (test), el inspector debe solicitar que se realice. <p><i>Nota 1: En algunos casos, la función de prueba (test) sólo puede ser realizada por personal de mantenimiento, ésto no constituye un hallazgo.</i></p> <p>En caso de que la aeronave no tuviera un TAWS (E-GPWS) instalado, debería considerarse la suspensión inmediata de operación de la aeronave. La aeronave solo debería ser autorizada a despegar en un vuelo de posicionamiento (sin pasajeros ni carga).</p> <p>b) ACAS II TCAS II</p> <ul style="list-style-type: none"> Verificar que se encuentre instalado y que funcione correctamente. Si no funciona, verifique que haya sido adecuadamente reportado y diferido, y verifique que se encuentre dentro los límites de la MEL. Si el equipo cuenta con una función de prueba para la tripulación (test), el inspector debe solicitar que se realice. <p><i>Nota 2: En algunos casos, la función de prueba (test) sólo puede ser realizada por personal de mantenimiento, ésto no constituye un hallazgo.</i></p> <p>En caso de que la aeronave no tuviera un TCAS/ACAS II instalado, debería considerarse la suspensión inmediata de operación de la aeronave. La aeronave solo debería ser autorizada a despegar en un vuelo de posicionamiento (sin pasajeros ni carga).</p> <p>c) Registrador de la voz en el puesto de pilotaje (CVR)</p> <ul style="list-style-type: none"> Si está disponible una función de prueba para la tripulación (test), el inspector debe solicitar que se realice. <p><i>Nota 3: En algunos casos, la función de prueba (test) sólo puede ser realizada por personal de mantenimiento, ésto no constituye un hallazgo.</i></p> <p>Para vuelos que se realizan en espacio aéreo designado:</p> <p>a) RVSM</p> <ul style="list-style-type: none"> Verificar que, en caso de existir equipos inoperativos (diferidos), éstos no afectan la capacidad RVSM de la aeronave. <p>b) RNAV</p> <ul style="list-style-type: none"> Verificar que la aeronave esté equipada con equipos RNAV. Para operaciones en espacio aéreo designado B-RNAV or P-RNAV verificar que la aeronave cumple con los requisitos de la Performance Requerida de Navegación (RNP) <p>c) MNPS</p> <ul style="list-style-type: none"> Verificar que, en caso de existir equipos inoperativos (diferidos), éstos no afectan la capacidad RVSM de la aeronave.

Ítem	Est.	Cat.	Discrepancia Pre Definida (PDF)	Cód. PDF	Instrucciones para detallar discrepancia
A03	I	3	Equipamiento requerido instalado pero claramente no utilizado por la tripulación durante las operaciones.	A03-01	Indicar la situación particular observada.
A03	I	3	Sistema ACAS II/ TCAS II no disponible o inoperativo (fuera de los límites de la MEL).	A03-02	Indicar la situación particular observada
A03			RESERVADO	A03-03	RESERVADO

A03	I	3	Sistema TAWS / E-GPWS con función de predicción de riesgos del terreno no disponible o inoperativo (fuera de los límites de la MEL)	A03-04	Indicar si el equipo no estaba instalado, o si la función de predicción de riesgos del terreno no está disponible o está inoperativa. Si no está disponible o está inoperativa indique las razones.
A03			RESERVADO	A03-05	RESERVADO
A03	I	3	Equipamiento de navegación requerido no disponible o inoperativo (fuera de los límites de la MEL).	A03-06	Indicar cual equipo no está disponible o inoperativo, y el tipo de operación.
A03	I	3	CVR inoperativo (fuera de los límites de la MEL).	A03-07	Indicar la situación particular observada.

Ítem de inspección	Título	Instrucciones
A04	Manuales	<p>Verificar disponibilidad, contenido y estado de actualización de los siguientes documentos:</p> <ul style="list-style-type: none"> Manual de Vuelo de la aeronave (AFM) Manual de Operaciones (OM) <p><i>Nota 1: La información del AFM puede estar incluida en el OM</i></p> <p><i>Nota 2: No todas las partes del Manual de Operaciones (OM) deben llevarse a bordo. Como mínimo deberían estar disponibles aquellas partes relacionadas con las operaciones de vuelo.</i></p> <p><i>Nota 3: En el OM se puede verificar lo siguiente:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> Instrucciones para y datos para el control de peso y balanceo Listado de equipamiento de navegación instalados y cualquier requerimiento referente a las operaciones basadas en performance (cuando corresponda) Disponibilidad de datos que permitan a los tripulantes realizar los cálculos de performances Información para la planificación de combustible Requerimientos de tiempos de vuelo y descanso Procedimientos de seguridad para la carga de combustible con pasajeros a bordo Instrucciones para el transporte de Mercancías Peligrosas <ul style="list-style-type: none"> Verificar si los tripulantes son capaces de entender el idioma en el cual está escrito el OM y/o el AFM. <p><i>Nota 4: La OACI no requiere que los manuales estén escritos en un idioma en particular. Sin embargo, el hecho de alguno de los tripulantes no sean capaces de entender el idioma usado por los manuales constituye una discrepancia. El impacto en la seguridad de este tipo de discrepancias dependerá de la situación particular detectada, es decir, si uno o alguno de los tripulantes no entienden el idioma del manual o si ninguno de los tripulantes lo entiende.</i></p> <p><i>Nota 5: En Anexo 6 requiere que algunas partes específicas del OM sean aprobadas por la AAC. Sin embargo, el Anexo no requiere que la constancia de dicha aprobación esté contenida en el manual. Dependerá de cada Estado la forma en la que se aprueban los manuales, y se es una exigencia que la constancia de aprobación conte en el manual. La ausencia de una aprobación específica no constituye un hallazgo.</i></p>

Ítem	Est.	Cat.	Discrepancia Pre Definida (PDF)	Cód. PDF	Instrucciones para detallar discrepancia
A04		2	Las partes del OM relativas a las operaciones de vuelo no se encuentran a bordo o las mismas están incompletas.	A04-01	Indicar la información incompleta o faltante.
A04		2	No hay reglas de tiempo de vuelo, limitaciones de tiempo de vuelo y de descanso en el OM.	A04-02	Indicar la situación particular observada.
A04		2	OM desactualizado	A04-03	Indicar la situación particular observada.
A04		2	OM no emitido por el explotador.	A04-04	Indicar la situación particular observada.
A04		2	OM publicado en un lenguaje no entendido por un miembro de la tripulación.	A04-05	Indicar la situación particular observada.
A04		3	Datos de performance y limitaciones no existen o están incompletos a bordo.	A04-06	indicar cuál es la información incompleta o faltante
A04		3	No hay informaciones e instrucciones en el OM sobre las acciones a ser tomadas en caso de una emergencia con mercancías peligrosas a bordo.	A04-07	Indicar la situación particular observada.
A04		3	OM publicado en un lenguaje no entendido por ningún miembro de la tripulación de vuelo.	A04-08	Indicar la situación particular observada.

Ítem de inspección	Título	Instrucciones
A05	Listas de verificación	<ul style="list-style-type: none"> • Verificar si las listas de verificación están disponibles y son fácilmente accesibles. <p><i>Nota 1: Muchas aeronaves modernas disponen de listas de control electrónicas, p.ej. el sistema ECAM de Airbus. Esto no constituye una discrepancia siempre que la tripulación pueda demostrar el acceso a tales listas de control y éstas están correctamente documentadas en el Manual de Operaciones.</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Verificar si el Manual de Operaciones contiene las listas de control requeridas. Compare la versión del MO con las disponibles para la tripulación. • Controle si su contenido cumple con el MO cubriendo todas las fases del vuelo, en operaciones normales y de emergencia. <p><i>Nota 2: Las Listas de verificación Normal, Anormal y de Emergencia a veces están combinadas en un "Quick Reference Handbook". Sin embargo los inspectores pueden encontrar listas de control separadas para cada fase de vuelo, lo cual cumple totalmente los requerimientos.</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Verifique si las listas de control son idénticas para todos los miembros de la tripulación de vuelo. <p><i>Nota 3: Si se presentan listas de control con un número de revisión/datos diferentes, controle si el contenido es idéntico.</i></p>

Ítem	Est.	Cat.	Discrepancia Pre Definida (PDF)	Cód. PDF	Instrucciones para detallar discrepancia
A05		2	Las listas de chequeo no están conformes con los detalles de listas de control en el Manual de Operaciones.	A05-01	Indicar los detalles que no estan conformes.
A05		2	No hay detalles de la listas de chequeo en el Manual de Operaciones.	A05-02	Indicar la situación particular observada.
A05		2	Listas de chequeo Normal y de Emergencia no accesibles a todos los miembros de la tripulación de vuelo relevantes	A05-03	Indicar la situación particular observada.
A05		2	Las listas de chequeo no cubren todas las fases del vuelo.	A05-04	Indicar las fases de vuelo que no están cubiertas
A05		3	El capitán y copiloto usan diferentes versiones de listas de chequeo.	A05-05	Indicar la situación particular observada.
A05		3	No hay lista de chequeo de "no normal y emergencia".	A05-06	Indicar la situación particular observada.

Ítem de inspección	Título	Instrucciones
A06	Cartas de navegación	<ul style="list-style-type: none"> Verificar si las cartas requeridas de salida, ruta, aproximación y del aeródromo están disponibles, dentro de alcance, actualizadas a la última enmienda del ciclo AIRAC (incluyendo las de aeródromos de alternativa). <p><i>Nota 1: Una o dos enmiendas omitidas en la librería de cartas podrían ser todavía aceptables si las cartas que cubren la ruta volada, o a ser volada, incluyendo los desvíos asociados, están actualizadas con las últimas enmiendas AIRAC.</i></p> <p><i>Nota 2: Si otras cartas no estuvieran actualizadas, pero las requeridas sí, esto no constituye una discrepancia. Sin embargo, este caso debe informarse como comentario u observación (categoría G).</i></p> <ul style="list-style-type: none"> Verificar la validez de la base de datos de FMS/GPS; en caso de expiración, controlar contra la MEL.

Ítem	Est.	Cat.	Discrepancia Pre Definida (PDF)	Cód. PDF	Instrucciones para detallar discrepancia
A06		2	Base de datos de Navegación fuera de fecha (dentro de los límites de MEL).	A06-01	Indicar la fecha de expiración de la base de datos
A06		3	Base de datos de Navegación fuera de fecha (y fuera de los límites de MEL).	A06-02	Indicar la fecha de expiración de la base de datos
A06		2	Cartas de ruta requeridas fuera de fecha (base de datos de navegación en fecha).	A06-03	Indicar cuáles son las cartas desactualizadas, la fecha o revisión de las cartas disponibles, etc.
A06		3	Cartas de ruta y base de datos de navegación requeridas fuera de fecha.	A06-04	Indicar cuáles son las cartas que están desactualizadas, y/o la fecha de vencimiento de la base de datos.
A06		3	Cartas de aproximación por instrumentos requeridas no están a bordo.	A06-05	Indicar cuáles son las cartas que no están a bordo.
A06		3	Cartas de aproximación por instrumentos requeridas (excepto las de ruta) fuera de fecha.	A06-06	Indicar cuáles son las cartas desactualizadas, la fecha o revisión de las cartas disponibles, etc.
A06		2	Varios conjuntos de cartas de aproximación por instrumentos están disponibles en la cabina de vuelo, de las cuales una (no en uso) está fuera de fecha.	A06-07	Indicar la situación particular observada.

Ítem de inspección	Título	Instrucciones
A07	Lista de Equipamiento Mínimo (MEL)	<p>Verificar que la MEL:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Esté disponible y se encuentra aprobada • No sea menos restrictiva que la MMEL. <p><i>Nota 1: Un creciente número de explotadores ya no llevan a bordo una MEL, pero tiene acceso a ella por enlace de datos (data downlink). Esto debe ser considerado como una alternativa aceptable.</i></p> <p><i>Nota 2: Si se detecta que la MEL no incorpora la última revisión de la MMEL, esto se informa como comentario u observación (categoría G).</i></p> <p><i>Nota 3: Existe un margen de tiempo que debe ser considerado desde la introducción de requisitos más restrictivos en la MMEL, hasta que estos sean implementados en la MEL. Los inspectores deben considerar al menos un periodo de 4 meses, desde la publicación de la MMEL, para revisar la actualización de la MEL.</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Verificar que el contenido de la MEL refleje el equipamiento realmente instalado en la aeronave y tenga en cuenta las aprobaciones especiales contenidas en las especificaciones de operación. • Verificar que posea los procedimientos de mantenimiento (M) y/o de operaciones (O). • Verificar si la MEL está totalmente personalizada. P.ej. la MEL no debe contener referencias regulatorias ("ATA 23 Communication systems-Cualquiera en exceso de aquellos requeridos por el 14 CFR / LAR 121.XXX pueden estar inoperativos previendo que no sean energizados por la barra "Standby" y no sea requerido por procedimientos de emergencia."), siempre se debe mencionar el número verdadero de equipos requerido. • Verificar si los defectos diferidos (si hay alguno) están de acuerdo con las instrucciones de la MEL <p><i>Nota 5: En Anexo 6 requiere que la MEL sea aprobada por el Estado del Explotador. Sin embargo, el Anexo no requiere que la constancia de dicha aprobación esté contenida en el manual. Dependerá de cada Estado la forma en la que se aprueban los manuales, y se es una exigencia que la constancia de aprobación conte en el manual. La ausencia de una aprobación específica no constituye un hallazgo.</i></p>

Ítem	Est.	Cat.	Discrepancia Pre Definida (PDF)	Cód. PDF	Instrucciones para detallar discrepancia
A07		2	La MEL no refleja la configuración de la aeronave y/o las Especificaciones relativas a las operaciones.	A07-01	Indicar la situación particular observada.
A07		2	La MEL no incluye procedimientos (M) y/o (O) cuando se requiere (ningún defecto diferido requiere tales procedimientos).	A07-02	Indicar la situación particular observada.
A07		3	La MEL no incluye procedimientos (M) y/u (O) cuando se requieren, (existen defectos diferidos que los requieren).	A07-03	Indicar la situación particular observada.
A07		3	La MEL es menos restrictiva que la MMEL (existen defectos diferidos afectados por las restricciones menos restrictivas).	A07-04	Indicar la situación particular observada.
A07		2	La MEL es menos restrictiva que la MMEL (no existen defectos diferidos involucrados).	A07-05	Indicar la situación particular observada.
A07		2	MEL no está disponible (no existen defectos diferidos)	A07-06	Indicar la situación particular observada.
A07		2	Algunos ítems MEL no están totalmente personalizados (no existen defectos diferidos involucrados).	A07-07	Indicar la situación particular observada.
A07		2	MMEL en lugar de MEL	A07-08	Indicar la situación particular observada.
A07		3	Algunos ítems MEL no están totalmente personalizados (existen defectos diferidos involucrados con esos ítems).	A07-09	Indicar la situación particular observada.
A07		3	La MEL no está disponible (existen defectos diferidos que la requieren).	A07-10	Indicar la situación particular observada.

Ítem de inspección	Título	Instrucciones
A08	Certificado de Matrícula	<ul style="list-style-type: none"> • Verificar disponibilidad y precisión de los datos del Certificado de Matrícula (CdM). En el caso que sólo una fotocopia esté a bordo será un hallazgo "Certificado de Matrícula no válido o no puede ser mostrado por la tripulación". • Verificar si su formato y contenido se ajustan a los requisitos, y si se encuentra traducido al idioma inglés. <p><i>Nota 1: Si bien la OACI exige que se lleven a bordo los documentos originales, se considerará aceptable una copia legalizada por la autoridad emisora del certificado de matrícula.</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Verifique la placa de identificación a prueba de fuego (usualmente en la puerta delantera izquierda). Compare la información de la placa con la del certificado de matrícula. <p><i>Nota 2: El Anexo 7 de la OACI requiere que una placa a prueba de fuego necesita ser instalada próxima a la entrada principal, debiendo contener al menos la marca de nacionalidad y matrícula. A menudo sucede que la placa está localizada en alguna parte de la aeronave. Aunque esto no cumpla los requerimientos, la relevancia en la seguridad es mayormente baja y por lo tanto no debe registrarse una discrepancia.</i></p>

Ítem	Est.	Cat.	Discrepancia Pre Definida (PDF)	Cód. PDF	Instrucciones para detallar discrepancia
A08		1	El formato del CdM no está de acuerdo con el Anexo 7.	A08-01	Indicar la situación particular observada.
A08		1	El del CdM no está traducido al inglés.	A08-02	Indicar la situación particular observada.
A08		1	No hay placa de identificación a prueba de fuego (Anexo 7).	A08-03	Indicar la situación particular observada.
A08		1	No coinciden los datos del CdM y lo de la placa de identificación.	A08-04	Indicar la situación particular observada.
A08		2	No es válido el CdM o no puede ser mostrado por la tripulación.	A08-05	Indicar la situación particular observada.
A08		1	Se emitió un CdMyP válido pero no se encuentra a bordo.	A08-06	Indicar la situación particular observada.

Ítem de inspección	Título	Instrucciones
A09	Certificado de Ruido	<ul style="list-style-type: none"> Verificar disponibilidad, exactitud del contenido (p.ej. Verifique el MTOW, S/N con el especificado en el Certificado de Matrícula) del documento que atestigüe la certificación en cuanto al ruido y si está traducido al inglés. <p><i>Nota 1: Algunos Estados incorporan la información sobre la certificación de ruido en el AFM y/o en el Certificado de Aeronavegabilidad. Ambos casos están en cumplimiento con las normas de la OACI y no representan un hallazgo.</i></p> <p><i>Nota 2: Si bien la OACI exige que se lleven a bordo los documentos originales, se considerará aceptable una copia legalizada por la autoridad emisora del certificado de ruido.</i></p>

Ítem	Est.	Cat.	Discrepancia Pre Definida (PDF)	Cód. PDF	Instrucciones para detallar discrepancia
A09		1	El Certificado de Ruido, no contiene la información adecuada, no está a bordo o no puede ser mostrado por la tripulación.	A09-01	Indicar la situación particular observada.
A09		1	El Certificado de Ruido no está traducido al inglés.	A09-02	Indicar la situación particular observada.

Ítem de inspección	Título	Instrucciones
A10	Cartificado de explotador aéreo (AOC)	<p>Verificar :</p> <ul style="list-style-type: none"> Disponibilidad y exactitud de contenidos del AOC (incluyendo las Especificaciones Relativas a las Operaciones). La copia debería estar certificada o legalizada por la autoridad emisora del certificado. Que el formato (diseño y contenido) del AOC y Especificaciones Relativas a las Operaciones cumplan con el Anexo 6 (incluyendo traducción al Inglés). <p><i>Nota 1: Si bien la OACI requiere un diseño específico del AOC, un AOC que cumpla con todo el contenido requerido por el Anexo 6 pero posea un diseño distinto, no será considerado como un hallazgo. Dicha situación debería registrarse como una Categoría G.</i></p> <p><i>Nota 2: El Anexo 6 requiere que las Especificaciones relativas a las operaciones (OpSpecs) mencionen específicamente si el explotador está o no autorizado a transportar mercancías peligrosas. En caso que no haya evidencia de esta situación, se considerará que el explotador no está autorizado. En este caso, si el explotador se encuentra transportando, o tiene la intención de transportar mercancías peligrosas, corresponderá un hallazgo Categoría 3.</i></p> <ul style="list-style-type: none"> Si el AOC contiene una fecha de expiración, verificar que se encuentre válido. Verificar si la operación de la aeronave, tanto en el vuelo de llegada como en el de salida, esté en cumplimiento con las limitaciones y autorizaciones contenidas en sus OpSpecs (autorizaciones especiales: Operaciones en baja visibilidad (LVO), (B/P)RNAV, RVSM, MNPS, EDTO, mercancías peligrosas, y otros requerido para el tipo de operación especial). <p><i>Nota 3 : Si el AOC y/o las OpSpecs no se encuentran a bordo durante la inspección, corresponderá un hallazgo Categoría 3. Si, hasta la finalización de la inspección no se ha presentado el documento, la aeronave podrá ser desapachada solamente como un vuelo de posicionamiento (sin pasajeros ni carga).</i></p>

Ítem	Est.	Cat.	Discrepancia Pre Definida (PDF)	Cód. PDF	Instrucciones para detallar discrepancia
A10		G	El formato del AOC y/o las Especificaciones Relativas a las Operaciones no están acordes con lo previsto en Anexo 6.	A10-01	Indicar la situación particular observada
A10		2	La información en las Especificaciones Relativas a las Operaciones no está de acuerdo con el Anexo 6.	A10-02	Indicar la situación particular observada
A10		2	Información incorrecta en el AOC.	A10-03	Indicar la situación particular observada.
A10		2	El AOC no se encuentra traducido al inglés.	A10-04	Indicar la situación particular observada
A10		3	Operaciones de Transporte Aéreo Comercial no acordes con el AOC y/o Especificaciones Relativas a las Operaciones	A10-05	Indicar la situación particular observada. Informar sobre el tipo de operación.
A10		3	Operaciones de Transporte Aéreo Comercial sin un AOC válido.	A10-06	Indicar la situación particular observada
A10		3	No hay original ni copia certificada del AOC, y/o de las Especificaciones Relativas a las Operaciones a bordo o dichos documentos no pueden ser presentados por la tripulación	A10-07	Indicar la situación particular observada
A10		1	Existe un AOC y/o Especificaciones Relativas a las Operaciones válidos para los vuelos efectuados, pero no se llevan a bordo en el momento de la inspección.	A10-08	Indicar la situación particular observada.

Ítem de inspección	Título	Instrucciones
A11	Licencia de estación de radio	<ul style="list-style-type: none"> • Verificar presencia y exactitud de su contenido de la licencia de estación de radio. • Verificar que el nombre y el identificador de llamada sean correctos. <p><i>Nota 1: De acuerdo con los Artículos 29e y 30 del Convenio de Chicago, una licencia de estación de radio es una licencia para la instalación de un equipo de readio-transmisión. La OACI no especifica el contenido de dicha licencia. El requisito para tener esta licencia se origina en el Artículo 18 de las Regulaciones de Radio de la Unión Internacional de Telecomunicaciones, que requiere que la licencia contenga, además del nombre/identificado de llamada, las características generales de la instalación. Sin embargo, el contenido exácto de la licencia es sólo un recomendación. En tal sentido, no se registrará un hallazgo relacionado con el contenido de la licencia, salvo que la información mencionada sea incorrecta.</i></p> <p><i>Nota 2: Un copia legalizada o certificada por la autoridad emisora de la licencia se considera un documento válido.</i></p>

Ítem	Est.	Cat.	Discrepancia Pre Definida (PDF)	Cód. PDF	Instrucciones para detallar discrepancia
A11		1	Información incorrecta en la licencia de estación de radio.	A11-01	Indicar cuál es la información incorrecta.
A11		1	Se emitió una licencia de estación de radio válida, pero la misma no se encuentra a bordo al momento de la inspección.	A11-02	Indicar la situación particular observada.
A11		2	No existe una licencia de estación de radio válida.	A11-03	Indicar la situación particular observada.
A11		G	La licencia de estación de radio ha expirado.	A11-04	Indicar la situación particular observada.

Ítem de inspección	Título	Instrucciones
A12	Certificado de Aeronavegabilidad	<ul style="list-style-type: none"> • Verificar disponibilidad, exactitud y validez del Certificado de Aeronavegabilidad (CdA). Si elCdA a bordo no es el original, verificar que se trate de una copia certificada por la autoridad emisora del certificado. • Verificar si su contenido cumple con los requerimientos del Anexo 8, incluyendo su traducción al inglés. <p><i>Nota 1: Una aeronave sin un CdA a bordo, sólo podrá ser autorizada a despegar una vez que se ha recibido confirmación positiva del Estado de matrícula sobre la existencia y validez del certificado.</i></p> <p><i>Nota 2: Nota 2: Un copia legalizada o certificada por la autoridad emisora del certificado se considera un documento válido.</i></p>

Ítem	Est.	Cat.	Discrepancia Pre Definida (PDF)	Cód. PDF	Instrucciones para detallar discrepancia
A12		1	Formato del CdA no está de acuerdo con los requerimientos del Anexo 8.	A12-01	Indicar la situación particular observada.
A12		2	El CdA no está traducido al inglés.	A12-02	Indicar la situación particular observada
A12		3	No se ha emitido un CdA por el Estado de Matrícula	A12-03	Indicar la situación particular observada
A12		1	Se ha emitido un CdA válido pero no es llevado a bordo al momento de la inspección	A12-04	Indicar la situación particular observada.
A12		3	Certificado de aeronavegabilidad con anotaciones, sin autorización del Estado de inspección	A12-05	Indicar la situación particular observada
A12		3	No hay un CdA válido a bordo.	A12-06	Indicar la situación particular observada.

Ítem de inspección	Título	Instrucciones
A13	Preparación del vuelo	<ul style="list-style-type: none"> • Verificar la presencia y exactitud del Plan de Vuelo Operacional (incluyendo la firma del PIC). Comparar con las instrucciones relevantes del Manual de Operaciones. • Verificar si se retiene la documentación apropiada (todos los documentos relevantes de la preparación del vuelo). • Verificar si los cálculos de performance y combustible son correctos. <p><i>Nota 1: En el caso que el combustible a bordo se más que el calculado, pero es tenido en cuenta en la performance, peso y balance, no constituye una discrepancia. Si no es tenido en cuenta, habrá una discrepancia por los cálculos de performance, peso y balanceo.</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Verificar el monitoreo de consumo de combustible en el vuelo de arribo (si es requerido por el manual de OPS). • Verificar si el explotador tiene seleccionado aeródromos de alternativa apropiados (si es requerido). • Verificar si la tripulación de vuelo ha revisado toda la información meteorológica (incluyendo la de aeródromos de alternativa) • Verificar si la tripulación se aseguró que el pronóstico del clima en destino o alternativa está por encima del mínimo. • Verifique si la tripulación de vuelo revisó los NOTAMS aplicables y/o la información de los boletines pre-vuelo (incluyendo los aeródromos de alternativa). <p><i>Nota 2: De la norma A6-I-4.1.1 resulta que el explotador/tripulación de vuelo tiene que estar advertida de la disponibilidad (usualmente publicada en NOTAMS) de instalaciones en tierra y/o agua. En tanto la tripulación de vuelo esté advertida de ello, no hay requerimiento de llevar a bordo los NOTAMS, y no se registrará hallazgo. En orden de verificar que la tripulación está realmente advertida (en ausencia de NOTAMS a bordo, el inspector podrá verificar las advertencias de la información en los NOTAMS publicados por el aeropuerto de inspección (o las alternativas).</i></p> <p><i>Nota 3: Los explotadores con un departamento de despacho de vuelo pueden sólo proveer a la tripulación los NOTAMS considerados necesarios para su operación particular, editados como sean requeridos.</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • En caso de condiciones de formación de hielo en tierra, controle si los procedimientos de anti-hielo han sido llevados a cabo o planean llevarse a cabo antes del despegue de la aeronave. • Verifique la presencia y precisión del plan de vuelo ATS. <p><i>Nota 4: Los aeropuertos de alternativa no siempre necesitan ser mencionados en el plan de vuelo ATS, ej: vuelos permitidos sin alternativa o en caso de planes de vuelo repetitivos (RPL). En el último caso, debe mencionarse un contacto en el plan de vuelo donde el ATS puede obtener información con vista a las alternativas seleccionadas del vuelo concerniente (ver el Doc. 4444, Capítulo 16.4.2.2).</i></p> <p><i>Nota 5: Dependiendo del tipo de operaciones, el ítem 10 del plan de vuelo debe contener los siguientes designadores: "R" para operaciones B-RNAV" "Y" para vuelos en (porción de) espacio aéreo donde es mandatorio llevar equipo de radio con separación entre canales de 8.33 KHz; "W" para operaciones RVSM; "S" para aeronaves equipadas con Trasponder Modo-S.</i></p>

Ítem	Est.	Cat.	Discrepancia Pre Definida (PDF)	Cód. PDF	Instrucciones para detallar discrepancia
A13		1	No hay copia del plan de vuelo operacional retenida en tierra.	A13-01	Indicar la situación particular observada
A13		1	Plan de vuelo operacional no firmado por el PIC.	A13-02	Indicar la situación particular observada
A13		2	Plan de vuelo ATS incorrecto.	A13-03	Indicar qué es lo que está mal en el plan de vuelo
A13		2	El contenido y uso del plan de vuelo operacional no está de acuerdo con el manual de operaciones	A13-04	Indicar la situación particular observada.

A13	I	3	Menos combustible a bordo que el requerido por OACI	A13-05	Indicar la situación particular observada.
A13	I	3	Tripulación de vuelo sin conocimiento de los NOTAMS aplicables de partida, destino o aeropuertos alternativos.	A13-06	Indicar la situación particular observada.
A13	I	3	Vuelo operado en condiciones de formación de hielo sin certificación adecuada y/o equipamiento.	A13-07	Indicar la situación particular observada.
A13	I	3	La tripulación o el personal de mantenimiento no efectuó inspección de hielo y existen condiciones de formación de hielo en tierra.	A13-08	Indicar la situación particular observada.
A13	I	2	Plan de Vuelo Operacional incorrecto.	A13-09	Indicar lque es lo que está incorrecto en el plan de vuelo operacional.
A13	I	3	No hay un Plan de Vuelo Operacional.	A13-10	Indicar la situación particular observada.
A13	I	3	No se seleccionó o es inadecuado(s) aeropuerto(s) de alternativa.	A13-11	Indicar cuál y porque es el aeropuerto alterno inadecuado
A13	I	3	No hay pronóstico de clima indicando que las condiciones en destino o aeródromos alternativos están a o por encima del mínimo.	A13-12	Indicar la situación particular observada.
A13	I	3	Cálculos de performance y/o combustible no disponible o significativamente incorrectos para el vuelo.	A13-13	Indicar la situación particular observada.
A13	I	3	Alternativa(s) requerida(s) en ruta EDTO) no disponible(s).	A13-14	Indicar cuáles son las alternativas no disponibles
A13	I	3	No se verificó el clima actual ni los pronósticos meteorológicos antes de la salida	A13-15	Indicar la situación particular observada
A13	I	3	Clima en la alternativa(s) en ruta por debajo de mínimos EDTO.	A13-16	Indicar la situación particular observada.
A13	I	2	Aeropuerto(s) alternativa (o indicación de contactos del explotador en caso de RPL) considerados en el OFP pero no especificados en plan de vuelo ATC.	A13-17	Indicar la situación particular observada.
A13	O	G	No se hace monitoreo de consumo de combustible cuando es requerido por el manual de OPS.	A13-18	Indicar la referencia al OM que requiera que la tripulación efectúe el monitoreo de consumo de consbustible.

Ítem de inspección	Título	Instrucciones
A14	Control de peso y balanceo	<ul style="list-style-type: none"> • Verificar presencia de una hoja completada de peso y balanceo (en papel o digital) y la precisión de los cálculos de peso y balanceo. • Controlar si la distribución de carga real está reflejada apropiadamente en la hoja de peso y balanceo (M&B sheet). <p>Si los cálculos de peso y/o balanceo se encuentran incorrectos:</p> <ul style="list-style-type: none"> • controle si todavía están dentro de los límites de la aeronave y controle la influencia en los cálculos de performance. <p><i>Nota 1: Si se cargó combustible adicional, controle que está incluido en la documentación de Peso y Balanceo.</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Verificar si la tripulación tiene suficientes datos disponibles (en el Manual de Operaciones o en el AFM) para verificar cálculos de Peso y Balanceo. • Controle si los cálculos de peso y balanceo tienen en cuenta cualquier restricción operacional (MTOM) como resultado de MTOM reducido para certificación de ruido.

Ítem	Est.	Cat.	Discrepancia Pre Definida (PDF)	Cód. PDF	Instrucciones para detallar discrepancia
A14		2	Cálculos incorrectos de peso y/o balanceo, dentro de los límites de la aeronave, que no afectan los cálculos de performance.	A14-01	Indicar los detalles sobre los aspectos incorrectos del cálculo de peso y balanceo
A14		3	Cálculo de peso y/o balanceo incorrecto, dentro de los límites de la aeronave, pero afectando los cálculos de performance.	A14-02	Indicar los detalles sobre los aspectos incorrectos del cálculo de peso y balanceo
A14		3	Datos insuficientes para que la tripulación controle los cálculos de peso y balanceo.	A14-03	Indicar cuáles son los datos faltantes y la razón
A14		3	Peso y balanceo fuera de límites operacionales.	A14-04	Indicar la situación particular observada.
A14		2	Hoja de carga no refleja la verdadera distribución de carga pero está dentro de los límites de la aeronave.	A14-05	Indicar la situación particular observada.
A14		3	No se hicieron cálculos de peso y balanceo.	A14-06	Indicar la situación particular observada.
A14		3	No hay a bordo una hoja completa de peso y balanceo.	A14-07	Indicar la situación particular observada.

Ítem de inspección	Título	Instrucciones
A15	Extintores portátiles (HFE)	<p>Verificar que los HFE:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Se encuentren instalados en las posiciones indicadas, fácil y rápidamente accesibles • Se encuentren correctamente asegurados mediante los medios dispuestos a tales fines (soportes, abrazaderas, etc.) • Posean indicadas la instrucciones y/o método de operación • Se encuentren operativos, incluyendo el mecanismo de liberación de del agente extintor, verificando la presión (si se dispone de indicador) y fechas de vencimiento <p><i>Nota 1: Frecuentemente los HFE que se encuentren en exceso a aquellos requeridos por la MEL o la configuración de emergencia aprobada para la aeronave pueden estar inoperativos. En ese caso deberá verificarse el cumplimiento de los procedimientos (O) o (M) indicados en la MEL. Si dichos procedimientos se encuentran cumplidos, no se registrará una discrepancia.</i></p> <p><i>Nota 2: Si el peso del HFE resulta considerablemente bajo (comparado con otro similar que esté operativo) puede ser considerado inoperativo.</i></p> <p><i>Nota 3: La OACI no requiere que los HFE posean una fecha de vencimiento (o de próximo chequeo) adherida al dispositivo. Los explotadores pueden utilizar diversos métodos para monitorear la condición de los extintores. La carencia de fecha de vencimiento (o de próximo chequeo) en un HFE no constituye una discrepancia en sí misma. No obstante esto, si existe indicación de fechas de vencimiento y las mismas se encuentran vencidas, deberá considerarse que el HFE se encuentra fuera de servicio.</i></p>

Ítem	Est.	Cat.	Discrepancia Pre Definida (PDF)	Cód. PDF	Instrucciones para detallar discrepancia
A15		2	HFE(s) no instalado(s) en la(s) ubicación(es) indicada(s).	A15-01	Indicar la la ubicación del HFE faltante, y en lugar en donde esta instalado
A15		2	HFE(s) no marcado(s) con las instrucciones de operación apropiadas.	A15-02	Indicar la situación particular observada.
A15		3	HFE(s) vacío(s), inoperativo(s) o faltante(s) fuera de los límites de la MEL.	A15-03	Indicar la situación particular observada
A15		3	HFE(s) no accesible(s) rápidamente / fácilmente.	A15-04	Indicar la situación particular observada.
A15		3	HFE(s) asegurado(s) incorrectamente.	A15-05	Indicar la situación particular observada.

Ítem de inspección	Título	Instrucciones
A16	Chalecos salvavidas / Dispositivos de flotación	<p>Verificar chalecos salvavidas / dispositivos de flotación por:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Disponibilidad en cantidades suficientes • Accesibilidad • Estado y condición • Fecha de vencimiento <p><i>Nota 1: La OACI no requiere que los chalecos salvavidas posean una fecha de vencimiento (o de próximo chequeo) adherida al dispositivo.. Por tal razón, la carencia de fecha de vencimiento (o de próximo chequeo) en un chaleco salvavidas no constituye una discrepancia en sí misma. No obstante esto, si existe indicación de fechas de vencimiento y las mismas se encuentran excedidas, deberá considerarse que el chaleco se encuentra fuera de servicio.</i></p> <p><i>Nota 2: Cuando se detecten chalecos salvavidas faltantes y/o fuera de servicio, deberá evaluarse si el tipo de operación los requiere. En caso de que no sean requeridos, deberá reportarse la situación mediante un comentario u observación (Categoría G).</i></p>

Ítem	Est.	Cat.	Discrepancia Pre Definida (PDF)	Cód. PDF	Instrucciones para detallar discrepancia
A16		2	Chaleco(s) salvavidas / dispositivo(s) de flotación no accesible(s) fácilmente y requerido(s) para el tipo de vuelo.	A16-01	Indicar la situación particular observada.
A16		3	Cantidad insuficiente de chalecos salvavidas / dispositivos de flotación y requeridos para el tipo de vuelo.	A16-02	Indicar la situación particular observada.
A16		3	Chaleco(s) salvavidas y/o dispositivo(s) de flotación fuera de servicio o dañado, y requerido(s) para el tipo de vuelo.	A16-03	Indicar la situación particular observada.

Ítem de inspección	Título	Instrucciones
A17	Cinturones de seguridad (arneses)	<ul style="list-style-type: none"> • Verificar su presencia y disponibilidad para todos los miembros de la tripulación de vuelo. • Verificar que estén operativos (incluyendo el elemento de sujeción automático). Si alguno se encuentra inoperativo, controle las condiciones de despacho en la MEL. <p><i>Nota 1: Si el funcionamiento apropiado del arnés está restringido por la cobertura del asiento, considerarlo inoperativo.</i></p> <p><i>Nota 2: Si el dispositivo de sujeción automática está inoperativo, considere el arnés como inoperativo.</i></p> <p><i>Nota 3: Un cinturón de asiento solo, no cumple los requisitos de OACI de un arnés de seguridad, y debe ser considerado que no hay arnés de seguridad instalado.</i></p>

Ítem	Est.	Cat.	Discrepancia Pre Definida (PDF)	Cód. PDF	Instrucciones para detallar discrepancia
A17		2	El arnés del piloto no está equipado con un dispositivo de sujeción automático.	A17-01	Indicar la situación particular observada.
A17		2	Arnés faltante o inoperativo para un asiento de la tripulación de vuelo que no sean los de los pilotos.	A17-02	Indicar la situación particular observada.
A17		3	Arnés de faltante o inoperativo para un asiento de la tripulación de vuelo (fuera de los límites de la MEL).	A17-03	Indicar la situación particular observada y la referencia de la MEL.

Ítem de inspección	Título	Instrucciones												
A18	Oxígeno de emergencia	<ul style="list-style-type: none"> • Verifique disponibilidad, accesibilidad y condición. • Verifique si las máscaras de oxígeno permiten una rápida colocación (quick donning y rápido ajuste con una sola mano). <p><i>Nota 1: La OACI no da una definición detallada de que es una máscara de "rápida colocación" (quick donning). Por lo tanto el inspector debe ser muy cuidadoso cuando registra una discrepancia por esta causa. Las máscaras que no cumplen todos los criterios de FAA o EU-OPS (ubicar en la cara con una mano, menos de 5 segundos...) deben ser informados como un comentario (categoría G). Sin embargo, una discrepancia relacionada a la ausencia de máscaras de rápida colocación puede ser registrada si la tripulación de vuelo no puede probar que:</i></p> <p><i>-Las máscaras están operativas para todos los miembros de la tripulación de vuelo,</i></p> <p><i>-Las máscaras permiten radio comunicación,</i></p> <p><i>-Las máscaras no representan un inconveniente para miembros de la tripulación de vuelo que usan anteojos.</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Verifique la presión del cilindro de oxígeno. En caso de baja presión, controle el mínimo requerido de acuerdo al Manual de Operaciones. <p><i>Nota 2: Si el tiempo lo permite, se le puede pedir a la tripulación de vuelo una prueba operacional combinada del uso de los sistemas de oxígeno y comunicaciones dado que esto revelará su estado de integridad.</i></p> <p><i>Nota 2: La OACI no requiere una fecha de expiración (o próximo control) de las máscaras de oxígeno o botellones de oxígeno. Los explotadores pueden emplear diferentes sistemas para monitorear la condición de las máscaras de oxígeno. Una máscara de oxígeno o botellón sin una fecha no constituye necesariamente una discrepancia. Sin embargo, si la fecha de expiración (o próxima fecha de inspección) se encuentra vencida, considérela inoperativo.</i></p> <p><i>Nota 3: En los casos donde la inspección revela que las gafas de protección contra el humo (smoke goggles) están inoperativas, esto deberá ser informado como un comentario (categoría G).</i></p> <p><i>Nota 4: Altitudes aproximadas de referencia:</i></p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Presión absoluta</th> <th>Metros</th> <th>Piés</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>700 hPa</td> <td>3 000</td> <td>10 000</td> </tr> <tr> <td>620 hPa</td> <td>4 000</td> <td>13 000</td> </tr> <tr> <td>376 hPa</td> <td>7 600</td> <td>25 000</td> </tr> </tbody> </table>	Presión absoluta	Metros	Piés	700 hPa	3 000	10 000	620 hPa	4 000	13 000	376 hPa	7 600	25 000
Presión absoluta	Metros	Piés												
700 hPa	3 000	10 000												
620 hPa	4 000	13 000												
376 hPa	7 600	25 000												

Ítem	Est.	Cat.	Discrepancia Pre Definida (PDF)	Cód. PDF	Instrucciones para detallar discrepancia
A18		3	Equipamiento de oxígeno no fácilmente accesible y requerido por el tipo de vuelo.	A18-01	Indicar la situación particular observada.
A18		3	Número insuficiente de máscaras "quick donning" operativas disponibles.	A18-02	Indicar la situación particular observada.
A18		3	Insuficiente cantidad oxígeno y/o máscaras de oxígeno operativas.	A18-03	Indicar la situación particular observada.
A18		3	Sistema de oxígeno inoperativo.	A18-04	Indicar la situación particular observada.

Ítem de inspección	Título	Instrucciones
A19	Linternas	<p>Verifique disponibilidad, y condición operativa de linternas apropiadas, incluyendo su fácil acceso desde cada puesto de pilotos.</p> <p><i>Nota 1: Si se detecta un funcionamiento inadecuado de alguna linterna debido a baja carga en las baterías, considerar a la linterna como inoperativa.</i></p> <p><i>Nota 2: Si se detecta disponibilidad solo de linternas personales, dicha situación no constituye una discrepancia, siempre y cuando se verifique que las mismas se encuentren fácilmente accesibles a los tripulantes en sus puestos asignados. Sin embargo, esta situación deberá indicarse como un comentario u observación (Categoría G).</i></p>

Ítem	Est.	Cat.	Discrepancia Pre Definida (PDF)	Cód. PDF	Instrucciones para detallar discrepancia
A19		1	Linternas eléctricas disponibles para ambos pilotos pero no para otros miembros de la tripulación de vuelo durante operación nocturna.	A19-01	Indicar la situación particular observada.
A19		3	Linternas eléctricas no disponibles durante operación nocturna.	A19-02	Indicar la situación particular observada.
A19		3	Insuficiente número de linternas operativas para todos los pilotos durante operación nocturna.	A19-03	Indicar la situación particular observada.

Ítem de inspección	Título	Instrucciones
A20	Licencias de la tripulación de vuelo	<ul style="list-style-type: none"> • Verificar disponibilidad y validez de las licencias de la tripulación y la apropiada habilitación de tipo (rating). • Verificar disponibilidad y validez de la Certificación Médica Aeronáutica (CMA) – Certificado de Aptitud Psicofísica- y si es apropiada para los privilegios ejercidos. • Verificar si el formato y el contenido (incluyendo la traducción al inglés) cumple con el Anexo 1 de OACI. • Verificar si los miembros de la tripulación de vuelo cumplen los requerimientos de edad (pilotos sobre los 60 años). • En caso de licencias emitidas por otra autoridad que no es del Estado de Registro, controlar la validación de la licencia. • Verifique que, en el caso de un miembro de la tripulación que tiene requerido el uso de lentes correctores, disponga de anteojos correctores de repuesto. • Verifique la referencia del nivel en el lenguaje Inglés (ELP-English Language Proficiency) en la licencia. • Verificar que al menos un miembro de la tripulación de vuelo sea titular de una licencia válida de radio operador. <p><i>Nota 1: Si durante una inspección en rampa se encuentra que un piloto posee una certificación adecuada de ELP, pero tiene obvias dificultades para comunicarse en inglés, esto debe informarse como comentario (Cat. G).</i></p> <p><i>Nota 2: Si durante la inspección no se hallase abordo la licencia y/o el certificado de aptitud psicofísica de algún miembro de la tripulación, dicha situación debe registrarse utilizando una discrepancia Categoría 3. Sin embargo, si antes de la partida del vuelo se recibe evidencia objetiva adecuada de que el miembro de la tripulación dispone verdaderamente de una licencia y/o certificado de aptitud psicofísica válidos y apropiados, pero no los lleva consigo, se registrará un discrepancia Categoría 1 "Tripulante de vuelo con licencia y/o Certificado Médico Aeronáutico válido y apropiado, pero no llevado(s) abordo al momento de la inspección". Si tal evidencia no es provista por el explotador antes de la partida, se registrará la discrepancia Categoría 3 "Tripulante de vuelo sin licencia apropiada" o "Certificado Médico Aeronáutico no disponible, expirado y/o inválido para los privilegios que están siendo ejercidos" según corresponda, requiriendo acción correctiva por parte del explotador antes de la partida. A los efectos de evaluar la evidencia objetiva sobre la existencia de la licencia, el inspector podrá aceptar fotocopias, fotografías y/o faximiles de la licencia o el certificado en cuestión, reservándose el derecho de rechazarlas si por alguna razón considera que no son genuinas o no constituyen prueba suficiente de la existencia de tales documentos.</i></p>

Ítem	Est.	Cat.	Discrepancia Pre Definida (PDF)	Cód. PDF	Instrucciones para detallar discrepancia
A20		2	Formato y/o contenido de la licencia o el certificado médico no cumple con el standard de OACI (licencia, certificado médico).	A20-01	Indicar la situación particular observada.
A20		3	Ningún tripulante de vuelo tiene una licencia de operador de radio (radio-operador)/ o la misma no está vigente.	A20-02	Indicar la situación particular observada.
A20		2	No hay evidencia de una declaración de diferencias de la licencia comparada con los requisitos de OACI.	A20-03	Indicar la situación particular observada.
A20		2	El registro (aprobación de nivel de competencia lingüística) ELP expiró.	A20-04	Indicar la fecha del vencimiento
A20		2	No hay constancia del ELP requerido y/o nivel es inferior a 4 (y se pretende realizar un vuelo internacional que requiere dicho nivel).	A20-05	Indicar la situación particular observada.
A20			RESERVADA	A20-06	RESERVADA
A20			RESERVADA	A20-07	RESERVADA
A20		2	No hay traducción al Inglés de los ítems de la licencia requeridos	A20-08	Indicar la situación particular observada.
A20		2	No hay mención de la clase médica de OACI.	A20-09	Indicar la situación particular observada.
A20		2	No hay convalidación apropiada del Estado de Matrícula.	A20-10	Indicar la situación particular observada.
A20		2	Anteojos correctores de repuesto no disponibles (operaciones multipiloto).	A20-11	Indicar la situación particular observada.
A20		3	Ambos pilotos mayores de 60 años.	A20-12	Indicar la situación particular observada.
A20		3	Tripulante de vuelo sin la licencia apropiada.	A20-13	Indicar la situación particular observada.
A20		3	Certificado Médico Aeronáutico no disponible, expirado y/o inválido para los privilegios que están siendo ejercidos.	A20-14	Indicar la situación particular observada.

A20		3	No se dispone de la habilitación de tipo (rating) apropiada en la licencia de tripulante de vuelo.	A20-15	Indicar la situación particular observada.
A20		3	No hay lentes correctores disponibles cuando se requieren.	A20-16	Indicar la situación particular observada.
A20		3	PIC mayor de 60 en operaciones de piloto solo.	A20-17	Indicar la situación particular observada.
A20		3	PIC mayor de 65 años; o mayor de 60 años existiendo otro tripulante mayor de 60 años (operaciones de multipiloto).	A20-18	Indicar la situación particular observada.
A20		3	Anteojos correctores de repuesto no disponibles (operaciones de un solo piloto).	A20-19	Indicar la situación particular observada.
A20		1	Tripulante de vuelo con licencia y/o Certificado Médico Aeronáutico válido y apropiado, pero no llevados abordo al momento de la inspección.	A20-20	Indicar la situación particular observada.

Ítem de inspección	Título	Instrucciones
A21	Libro de a bordo/ Registro técnico de vuelo	<p>Verificar:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Disponibilidad del libro de registro técnico/libro de abordó • Que se encuentren correctamente completados (con tinta) ya sea por la tripulación como así como por el personal de mantenimiento (cuando corresponda). <p><i>Nota 1: El comandante deberá registrar cualquier irregularidad o falla que se haya detectado durante el vuelo. El personal de mantenimiento registrará las acciones realizadas, así como también cualquier otra acción que considere apropiada.</i></p>

Ítem	Est.	Cat.	Discrepancia Pre Definida (PDF)	Cód. PDF	Instrucciones para detallar discrepancia
A21		1	Datos incorrectos en el libro de a bordo.	A21-01	Indicar la situación particular observada.
A21		2	Detalles del vuelo no registrados en el libro de a bordo o declaración general	A21-02	Indicar la situación particular observada.
A21		2	Libro de a bordo no presente	A21-03	Indicar la situación particular observada.
A21		3	Falla o novedad técnica no registrada/registrada incorrectamente en el libro de registros técnicos	A21-04	Indicar la situación particular observada.

Ítem de inspección	Título	Instrucciones
A22	Liberación de mantenimiento	<ul style="list-style-type: none"> • Verificar que el comandante certificó que la liberación de mantenimiento se efectuó (usualmente por aceptación de la aeronave). <p><i>Nota 1: No se requiere llevar a bordo de la aeronave la liberación de mantenimiento de rutina. Verique cómo el PIC se dá por satisfecho sobre la condición de aeronavegabilidad y la liberación de la aeronave.</i></p>

Ítem	Est.	Cat.	Discrepancia Pre Definida (PDF)	Cód. PDF	Instrucciones para detallar discrepancia
A22	I	3	El PIC no certificó que está satisfecho con la liberación de mantenimiento realizada.	A22-01	Indicar la situación particular observada.

Ítem de inspección	Título	Instrucciones
A23	Registro y solución de discrepancias	Verificar: <ul style="list-style-type: none"> • Que todos los defectos significativos (menores, mayores, raspaduras, daños, etc.) hayan sido informados y evaluados apropiadamente por el personal de mantenimiento. Controle si las acciones de mantenimiento asociadas han sido registradas apropiadamente, por ejemplo, incluyendo la descripción de la tarea y las referencias a los documentos utilizados (AMM/SRM) • Que aquellos defectos diferidos con límite de tiempo permanezcan dentro de las limitaciones correspondientes • Cuando resulte aplicable, cumplimiento con los requerimientos de la MEL • Defectos diferidos (MEL, CDL y/o AMM) • Que los periodos establecidos para la reparación en el libro de registros técnicos, no sea superior al establecido por la MEL.

Ítem	Est.	Cat.	Discrepancia Pre Definida (PDF)	Cód. PDF	Instrucciones para detallar discrepancia
A23		1	Defectos diferidos con una referencia errónea a la MEL/CDL/AMM.	A23-01	Indicar la situación particular observada, detallando la referencia de la MEL/CDL/AMM.
A23		1	Defecto / ítem diferido cerrado, pero no actualizado su estado en el listado de diferidos.	A23-02	Indicar la situación particular observada, detallando la referencia de la MEL/CDL/AMM.
A23		2	Acción de mantenimiento no registrada / reportada apropiadamente.	A23-03	Indicar la situación particular observada, detallando la referencia al AMM.
A23		2	Defectos / ítems diferidos cerrados después de su vencimiento.	A23-04	Indicar la situación particular observada, detallando la referencia al MEL/CDL/AMM.
A23		2	Defecto(s) conocido(s) no registrado(s) / evaluado(s).	A23-05	Indicar la situación particular observada.
A23		2	No hay evidencia de identificación y monitoreo de defectos significativos.	A23-06	Indicar la situación particular observada.
A23		3	Defecto / ítem diferido más allá del intervalo de reparación especificado por la MEL (vencido).	A23-07	Indicar la situación particular observada y la fecha del vencimiento
A23		3	Registro en el RTV no entendido por la tripulación de vuelo.	A23-08	Indicar la situación particular observada.
A23		2	Defecto / ítem con intervalo de reparación que excede el definido por la MEL (pero con el defecto / ítem aún se encuentra dentro del intervalo de definido por la MEL).	A23-09	Indicar la situación particular observada y la referencia a la MEL.
A23		3	Acción de mantenimiento no realizada o realizada sin que se hayan seguido las instrucciones apropiadas (MEL/AMM/SRM).	A23-10	Indicar la situación particular observada y a referencia a la MEL/AMM/SRM.
A23		3	Acción de mantenimiento realizada por personal no calificado apropiadamente.	A23-11	Indicar la situación particular observada.
A23		3	Defecto / ítem sin aplicar correctamente las instrucciones (O) y/o (M) detalladas en la MEL.	A23-12	Indicar la situación particular observada y la referencia a la MEL.
A23		3	Personal de mantenimiento trabajando sobre la aeronave sin usar herramientas / materiales adecuados y/o datos técnicos.	A23-13	Indicar la situación particular observada.

Ítem de inspección	Título	Instrucciones
A24	Inspección pre-vuelo	<ul style="list-style-type: none"> • Verificar que la inspección pre-vuelo / tránsito o equivalente sea realizada y debidamente registrada.

Ítem	Est.	Cat.	Discrepancia Pre Definida (PDF)	Cód. PDF	Instrucciones para detallar discrepancia
A24		1	Inspección pre-vuelo / tránsito realizada, pero el PIC no certifica que está satisfecho con la aeronavegabilidad de la aeronave	A24-01	Indicar la situación particular observada.
A24		2	El PIC certificó que está satisfecho con la aeronavegabilidad de la aeronave antes de haberse realizado la inspección pre-vuelo	A24-02	Indicar la situación particular observada.
A24		2	Inspección pre-vuelo realizada sin detectarse / registrarse defectos significativos.	A24-03	Indicar cuáles son los defectos no identificados.
A24		3	Inspección pre-vuelo no realizada	A24-04	Indicar la situación particular observada.

Ítem de inspección	Título	Instrucciones
B01	Estado interior general	<p>Verificar:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Condición interna general de la aeronave, • Baños por estado general y presencia de detectores de humo y extintores (cuando corresponda) • Estado general de compartimientos de equipaje sobre cabeza (bins) • Condición de tapizados y cortinas resistentes al fuego • Verificar disposición / almacenaje de equipaje u objetos pesados y/o con bordes filosos en los baños <p><i>Nota 1: El almacenaje temporal de bolsas de con residuos en un baño cerrado y asegurado puede considerarse aceptable.</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Verificar condición carros de servicio (fabricados después del 04-11-05) por operación del sistema de freno. <p><i>Nota 2: Los carros con el sistema de freno defectuoso podrían ser usados para almacenamiento en la zona de los galleys, sin embargo, los mismos deberían poseer una placa indicando que el sistema de freno se encuentra inoperativo.</i></p>

Ítem	Est.	Cat.	Discrepancia Pre Definida (PDF)	Cód. PDF	Instrucciones para detallar discrepancia
B01	I	2	Equipamiento instalado con incumplimiento obvio de los estándares de diseño y construcción. (Anexo 8 Parte 3 A/B Capítulo 4)	B01-01	Indicar la situación particular observada.
B01	I	2	Configuración de interior de cabina con incumplimiento(s) obvio(s) de estándares referentes a la certificación de los materiales resistentes al fuego.	B01-02	Indicar la situación particular observada.
B01	I	3	Baño(s) no equipado(s) con sistema de detección de humo.	B01-03	Indicar la situación particular observada.
B01	I	3	Depósito(s) de basura no equipado(s) con sistema de extinción de fuego integrado.	B01-04	Indicar la situación particular observada.
B01	I	3	Equipaje de mano de la tripulación no almacenado de forma adecuada y segura durante el vuelo.	B01-05	Indicar la situación particular observada.
B01	I	3	Objetos pesados no asegurados en la cabina y/o galleys.	B01-06	Indicar la situación particular observada.
B01	I	3	Equipamiento de cabina no asegurado correctamente.	B01-07	Indicar la situación particular observada.
B01	I	3	Almacenamiento de equipaje y/o objetos en forma inadecuada en el (los) baño(s).	B01-08	Indicar la situación particular observada.
B01	I	3	Sistema de detección de humo de baño obstruido.	B01-09	Indicar la situación particular observada.
B01	I	3	Baño(s) inoperativo(s) sin indicación de estado (placard) y/o sin aplicarse las limitaciones de la MEL (si corresponde).	B01-10	Indicar la situación particular observada.
B01	M	3	Tapa(s) de depósito(s) de basura de baño(s) y/o galley(s) inoperativa(s) (fuera de los límites de la MEL).	B01-11	Indicar la situación particular observada.
B01	M	1	Panel(es) del interior de la cabina dañado(s).	B01-12	Indicar la situación particular observada.
B01	M	3	Sistema de freno de carro(s) de servicio defectuoso.	B01-13	Indicar la situación particular observada.
B01	M	3	Carenado(s) / tapa(s) / cobertor(es) / panel(es) dañado(s) y/o faltante(s) exponiendo borde(s) / punta(s) filosa(s) y/o cableado y/o equipamiento.	B01-14	Indicar la situación particular observada.
B01	M	3	Compartimiento(s) de equipaje sobre cabeza fuera de servicio y sin identificar tal condición.	B01-15	Indicar la situación particular observada.

Ítem de inspección	Título	Instrucciones
B02	Puestos / Áreas de descanso lo los TCP	<p>Verificar:</p> <ul style="list-style-type: none"> Estado general y condición de los asientos de TCP y las zonas destinadas al descanso. <p><i>Nota 1: En caso de detectarse un asiento de TCP inoperativo, verificar con la MEL y chequear que lo asientos operativos puedan acomodar a la tripulación mínima requerida para el vuelo (según lo establezca el Manual de Operaciones).</i></p> <p><i>Nota 2: En caso de detectarse que un asiento de TCP no se retrae correctamente e interrumpe la vía de escape de la aeronave en caso de emergencia, la discrepancia deberá registrarse bajo el elemento B12 – Acceso a salidas de emergencia.</i></p> <ul style="list-style-type: none"> Presencia y condición de arneses de hombro y/o cinturones de asientos para TCP. Acceso y disponibilidad de chalecos salvavidas. Funcionamiento del sistema de comunicación interna (cabina de vuelo – cabina pasajeros y cabina pasajeros – cabina pasajeros). En caso de encontrarse fuera de servicio, verificar limitaciones de la MEL.

Ítem	Est.	Cat.	Discrepancia Pre Definida (PDF)	Cód. PDF	Instrucciones para detallar discrepancia
B02	I	1	Correa(s) y/o hebilla(s) de cinturón(es) / arneses(es) de hombro gastado(s) y/o dañado(s).	B02-01	Indicar la situación particular observada.
B02	I	2	Asiento(s) de TCP no equipado con arnés(es) de hombro (sólo dispone de cinturón de seguridad).	B02-02	Indicar la situación particular observada.
B02	I	2	Chaleco(s) salvavidas de TCP (si son requeridos) no accesible(s) fácilmente.	B02-03	Indicar la situación particular observada.
B02	I	3	Asiento(s) de TCP inoperativo y fuera de los límites de la MEL.	B02-04	Indicar la situación particular observada.
B02	I	3	Asiento(s) de TCP con arnés(es) de hombro / cinturón(es) no disponible o inoperativo.	B02-05	Indicar la situación particular observada.
B02	I	3	Asiento(s) de TCP instalado(s) incorrectamente (más de 15° desde el eje longitudinal).	B02-06	Indicar la situación particular observada.
B02	I	3	Asiento(s) de TCP ubicado(s) incorrectamente.	B02-07	Indicar la situación particular observada.
B02	M	3	Sistema de comunicación interna inoperativo y fuera de los límites de la MEL.	B02-08	Indicar la situación particular observada.

Ítem de inspección	Título	Instrucciones
B03	Botiquín (FAK) / Equipo de emergencia médico (EMK)	<ul style="list-style-type: none"> • Verificar disponibilidad, accesibilidad, condición e identificación de contenido del FAK (Equipo de Primeros Auxilios), EMK (Equipo de Emergencia Médico) y UPK (Equipo de Protección Universal) (según corresponda). <p><i>Nota 1: La cantidad de FAK (Equipo de Primeros Auxilios) dependerá de la cantidad de asientos de pasajeros, y deberán distribuirse uniformemente para el fácil acceso de los TCP.</i></p> <p><i>Nota 2: El FAK y el EMK deben encontrarse correctamente señalizados, accesibles a la tripulación, almacenados en forma segura y con resguardo de los pasajeros, indicando además modo de operación y fecha de última inspección.</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Verificar disponibilidad de desfibrilador externo automático debidamente aprobado por la Autoridad.

Ítem	Est.	Cat.	Discrepancia Pre Definida (PDF)	Cód. PDF	Instrucciones para detallar discrepancia
B03		1	Suministros médicos no ubicados en la posición indicada.	B03-01	Indicar la situación particular observada.
B03		3	Contenido del FAK y/o EMK médico con fecha de vencimiento excedida.	B03-02	Indicar la situación particular observada.
B03		1	Contenido UPK con fecha de vencimiento excedida.	B03-03	Indicar la situación particular observada.
B03		2	Suministros médicos no identificados como tales.	B03-04	Indicar la situación particular observada.
B03		3	Suministros médicos (FAK y/o EMK) no accesibles o no disponibles durante el vuelo.	B03-05	Indicar la situación particular observada.

Ítem de inspección	Título	Instrucciones
B04	Extintores de fuego portátiles	<p>Verificar que los extintores de fuego portátiles:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Se encuentren instalados en las posiciones indicadas y fácilmente accesibles • Se encuentren correctamente asegurados mediante los medios dispuestos a tales fines (soportes, abrazaderas, etc.) • Posean indicadas la instrucciones y/o método de operación • Se encuentren operativos, incluyendo el mecanismo de liberación de del agente extintor, verificando la presión (si se dispone de indicador) y fechas de vencimiento • Sean de un tipo (agente extintor) adecuado para el tipo incendio esperable en el compartimiento y/o zona en la que se encuentran alojados • Se encuentre al menos uno disponible en las proximidades de cada galley <p><i>Nota 1: Frecuentemente los extintores que se encuentren en exceso a aquellos requeridos por la MEL o la configuración de emergencia aprobada para la aeronave pueden estar inoperativos. Sin embargo deberá verificarse el cumplimiento de los procedimientos (O) o (M) indicados en la MEL. Si dichos procedimientos no se encuentran cumplidos, registrar la discrepancia bajo el elemento A23.</i></p> <p><i>Nota 2: Si el peso del extintor resulta considerablemente bajo (comparado con otro similar que esté operativo) puede ser considerado inoperativo.</i></p> <p><i>Nota 3: Si bien la OACI no requiere que los extintores posean una fecha de vencimiento (o de próximo chequeo) adherida al dispositivo,. Por tal razón, la carencia de fecha de vencimiento (o de próximo chequeo) en un extintor no constituye una discrepancia en sí misma. No obstante esto, si existe indicación de fechas de vencimiento y las mismas se encuentran excedidas, deberá considerarse que el extintor se encuentra fuera de servicio.</i></p>

Ítem	Est.	Cat.	Discrepancia Pre Definida (PDF)	Cód. PDF	Instrucciones para detallar discrepancia
B04		2	Extintor(es) no instalado(s) en la(s) ubicación(es) indicada(s).	B04-01	Indicar la situación particular observada.
B04		2	Extintor(es) no marcado(s) con las instrucciones de operación apropiadas.	B04-02	Indicar la situación particular observada.
B04		3	Extintor(es) vacío(s), inoperativo(s), faltante(s) o fuera de los límites de la MEL.	B04-03	Indicar la situación particular observada
B04		3	Extintor(es) asegurado(s) incorrectamente.	B04-04	Indicar la situación particular observada.
B04		3	Extintor(es) no accesible(s) rápidamente / fácilmente.	B04-05	Indicar la situación particular observada.

Ítem de inspección	Título	Instrucciones
B05	Chalecos salvavidas / Dispositivos de flotación	<p>Verificar chalecos salvavidas / dispositivos de flotación por:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Disponibilidad en cantidades suficientes • Accesibilidad • Estado y condición • Fecha de vencimiento <p><i>Nota 1: La OACI no requiere que los chalecos salvavidas posean una fecha de vencimiento (o de próximo chequeo) adherida al dispositivo, por tal razón, la carencia de fecha de vencimiento (o de próximo chequeo) en un chaleco salvavidas no constituye una discrepancia en sí misma. No obstante esto, si existe indicación de fechas de vencimiento y las mismas se encuentran vencidas, deberá considerarse que el chaleco se encuentra fuera de servicio.</i></p> <p><i>Nota 2: En caso de detectarse chalecos salvavidas de repuesto (o en exceso a la cantidad requerida) fuera de servicio, deberá reportarse mediante un comentario u observación (categoría G).</i></p> <p><i>Nota 3: Cuando se detecten chalecos salvavidas faltantes y/o fuera de servicio, deberá evaluarse si el tipo de operación los requiere. En caso de que no sean requeridos, deberá reportarse la situación mediante un comentario u observación (categoría G).</i></p>

Ítem	Est.	Cat.	Discrepancia Pre Definida (PDF)	Cód. PDF	Instrucciones para detallar discrepancia
B05		2	Chaleco(s) salvavidas / dispositivo(s) de flotación no accesible(s) fácilmente y requerido(s) para el tipo de vuelo.	B05-01	Indicar la situación particular observada.
B05		3	Cantidad insuficiente de chalecos salvavidas / dispositivos de flotación y requeridos para el tipo de vuelo.	B05-02	Indicar la situación particular observada.
B05		3	Chaleco(s) salvavidas y/o dispositivo(s) de flotación fuera de servicio / dañado en puesto utilizable y requerido(s) para el tipo de vuelo.	B05-03	Indicar la situación particular observada.

Ítem de inspección	Título	Instrucciones
B06	Cinturones / asientos	<ul style="list-style-type: none"> • Verificar asientos y cinturones por estado y condición. • Verificar disponibilidad de extensiones para cinturones de seguridad (si son requeridos). <p><i>Nota 1: En caso detectarse asientos inoperativos, deberá verificarse el cumplimiento de los procedimientos y limitaciones requeridas por la MEL aprobada.</i></p>

Ítem	Est.	Cat.	Discrepancia Pre Definida (PDF)	Cód. PDF	Instrucciones para detallar discrepancia
B06		3	Extensiones de cinturones de seguridad no disponibles y requeridos para el vuelo.	B06-01	Indicar la situación particular observada.
B06		1	Asiento(s) de pasajeros deteriorado(s).	B06-02	Indicar la situación particular observada.
B06		2	Correa(s) y/o hebilla(s) de cinturón(es) con desgaste y/o daño(s) evidente(s), pero sin anular la capacidad operativa del dispositivo(s).	B06-03	Indicar la situación particular observada.
B06		3	No existe un cinturón de seguridad operativo para cada pasajero abordado.	B06-04	Indicar la situación particular observada.
B06		3	Asiento(s) inoperativo(s) sin identificarse su condición.	B06-05	Indicar la situación particular observada.
B06		3	Cuna(s) para niños utilizada(s) sin la(s) sujeción(es) adecuada(s).	B06-06	Indicar la situación particular observada.

Ítem de inspección	Título	Instrucciones
B07	Salidas / iluminación / linternas / señales	<p>Verificar por presencia, estado y condición de:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Señales de salida de emergencia, incluyendo su marcación e iluminación. • Sendas de escape iluminadas (senderos luminosos) y/o sistemas de indicación visual de salidas de emergencia en caso de cabina con humo. • Instrucciones para la operación de las salidas de emergencia. <p><i>Nota 1: Si bien existen diferencias entre los sistemas de sendas de escape iluminadas (senderos luminosos) y los sistemas de indicación visual de salidas de emergencia en caso de cabina con humo, y la disponibilidad de dichos sistemas depende de las condiciones de certificación tipo de la aeronave y/o modificaciones posteriores en la configuración de cabina, la mayoría de las aeronaves dispone de luces ubicadas en las proximidades del piso o de un sistema foto luminiscente. Estos últimos cumplen en requerimiento de OACI. En todos los casos, cualquier defecto o falla debe ser verificado con la MEL, y en caso de existir discrepancias, las mismas deben referirse a dicho documento.</i></p> <p><i>Nota 2: Es muy importante tomar en cuenta que los vuelos que están programados a despegar durante el día, pero cuya duración implique se setenderán hasta la noche, deberán cumplir los requisitos asociados a las linternas.</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Disponibilidad y condición operativa de linternas apropiadas, incluyendo su fácil acceso desde cada puesto de TCP. <p><i>Nota 3: Si se detecta un funcionamiento inadecuado de alguna linterna debido a baja carga en las baterías, considerar a la linterna como inoperativa.</i></p> <p><i>Nota 4: Si se detecta disponibilidad solo de linternas personales, dicha situación no constituye una discrepancia, siempre y cuando se verifique que las mismas se encuentren fácilmente accesibles a los TCP en sus puestos asignados. Sin embargo, esta situación deberá indicarse como un comentario u observación (categoría G).</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Disponibilidad y condición operativa de megáfonos portátiles

Ítem	Est.	Cat.	Discrepancia Pre Definida (PDF)	Cód. PDF	Instrucciones para detallar discrepancia
B07	I	1	Cobertor de las señal(es) de salidas de emergencia dañada(s) o faltante(s).	B07-01	Indicar la situación particular observada.
B07	I	2	Número insuficiente de linternas operativas para cada TCP durante operaciones nocturnas.	B07-02	Indicar la situación particular observada.
B07	I	2	Linterna(s) no fácilmente accesible(s) para algún(os) TCP.	B07-03	Indicar la situación particular observada.
B07	I	3	Señal(es) de salida(s) de emergencia inoperativas y fuera de los límites de la MEL.	B07-04	Indicar la situación particular observada
B07	I	3	No se dispone de medios para la iluminación de la senda de escape.	B07-05	Indicar la situación particular observada.
B07	M	3	Sistema para indicación visual de senda de escape inoperativa y fuera de los límites de la MEL.	B07-06	Indicar la situación particular observada y la referencia de la MEL
B07	I	2	Salida(s) de emergencia no identificada(s) con las instrucciones de operación adecuadas	B07-07	Indicar la situación particular observada.
B07	I	3	Linterna(s) no fácilmente accesible(s) para los TCP durante operaciones nocturnas.	B07-08	Indicar la situación particular observada.
B07	I	3	Iluminación y marcas de las salidas de emergencia inoperativas y fuera de los límites de la MEL.	B07-09	Indicar la situación particular observada
B07	I	3	El número de pasajeros a bordo excede el máximo permitido en caso de salida(s) de emergencia inoperativa(s) (fuera de los límites de la MEL).	B07-10	Indicar la situación particular observada y la referencia de la MEL.

Ítem de inspección	Título	Instrucciones
B08	Toboganes / Balsas / ELT	<ul style="list-style-type: none"> • Verificar cantidad, estado y condición operativa de toboganes de escape / balsas (balsas /toboganes) <p><i>Nota 1:</i> La condición de un tobogán de escape o tobogán / balsa puede determinarse observando el indicador de presión del reservorio (si está instalado). También puede verificarse (si resulta accesible) la fecha de vencimiento (o de próxima inspección) del tobogán. En caso que dicha fecha se encuentre vencida, el dispositivo deberá considerarse como fuera de servicio y se deberá consultar la MEL para determinar las acciones a seguir.</p> <p><i>Nota 2:</i> La OACI exige dispositivos de flotación solamente para vuelos sobre el agua. Si el vuelo de llegada y el de salida transcurren exclusivamente sobre tierra, la falta de dispositivos de flotación no debe ser considerado como un hallazgo.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Verificar disponibilidad, condición y tipo de ELT(s) instalados <p><i>Nota 3:</i> Para verificar si el ELT transmite en 406 MHz puede buscarse evidencia en el mismo ELT (en caso que sea portátil, en la licencia de estación de radio, o en el Manual de Operaciones de la Aeronave.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Verificar disponibilidad de dispositivos pirotécnicos (si son requeridos para el tipo de vuelo y si los mismos se encuentran rápidamente accesibles).

Ítem	Est.	Cat.	Discrepancia Pre Definida (PDF)	Cód. PDF	Instrucciones para detallar discrepancia
B08		2	No se dispone de equipamiento para realizar señales pirotécnicas y es requerido por realizarse operaciones prolongadas sobre agua y/o zonas desérticas.	B08-01	Indicar la situación particular observada.
B08		3	Cantidad insuficiente de toboganes / toboganes balsa operativos (fuera de los límites de la MEL).	B08-02	Indicar la situación particular observada
B08		3	Cantidad insuficiente de balsas operativas y requeridas por realizarse operaciones prolongadas sobre agua (fuera de los límites de la MEL).	B08-03	Indicar la situación particular observada
B08		3	Cantidad insuficiente de ELTs adecuados (fuera de los límites de la MEL).	B08-04	Indicar la situación particular observada
B08		3	ELT con capacidad de transmisión en 406 / 121.5 MHz no disponible.	B08-05	Indicar la situación particular observada.
B08		3	ELT(s) portátil(es) no ubicado(s) en la(s) posición(es) indicada(s).	B08-06	Indicar la situación particular observada.

Ítem de inspección	Título	Instrucciones												
B09	Oxígeno de emergencia	<p>Verificar:</p> <ul style="list-style-type: none"> • que el(los) PBE se encuentra(n) en la ubicación(es) declaradas • que el(los) PBE llevan marcadas las instrucciones para su uso • que los PBE requeridos se encuentre operativos • que la cantidad de PBE sea igual o superior al exigido por la MEL • la cantidad, disponibilidad, funcionamiento de las unidades o máscaras dispensadoras de oxígeno <p><i>Nota 1: Si las máscaras de oxígeno y la boquilla de los botellones no son compatibles, las máscaras serán consideradas inoperativas.</i></p> <p><i>Nota 2: Altitudes aproximadas:</i></p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Presión absoluta</th> <th>Metros</th> <th>Piés</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>700 hPa</td> <td>3 000</td> <td>10 000</td> </tr> <tr> <td>620 hPa</td> <td>4 000</td> <td>13 000</td> </tr> <tr> <td>376 hPa</td> <td>7 600</td> <td>25 000</td> </tr> </tbody> </table>	Presión absoluta	Metros	Piés	700 hPa	3 000	10 000	620 hPa	4 000	13 000	376 hPa	7 600	25 000
Presión absoluta	Metros	Piés												
700 hPa	3 000	10 000												
620 hPa	4 000	13 000												
376 hPa	7 600	25 000												

Ítem	Est.	Cat.	Discrepancia Pre Definida (PDF)	Cód. PDF	Instrucciones para detallar discrepancia
B09		2	PBE(s) no ubicado(s) en la(s) posición(es) indicada(s).	B09-01	Indicar la situación particular observada.
B09		2	Equipamiento de oxígeno de emergencia no accesible en forma fácil y rápida (y requerido para el tipo de vuelo).	B09-02	Indicar la situación particular observada.
B09		3	Aeronave no equipada con sistema de máscaras de oxígeno de caída automática (aeronaves con CdA emitido después de 09/11/1998 y con operaciones por sobre FL250).	B09-03	Indicar la situación particular observada.
B09		3	Cantidad insuficiente de máscaras de oxígeno de caída automática operativas (aeronaves con CdA emitido después de 09/11/1998 y con operaciones por sobre FL250 y fuera de los límites de la MEL).	B09-04	Indicar la situación particular observada
B09		2	Equipamiento de oxígeno de no identificado adecuadamente con las instrucciones de operación.	B09-05	Indicar la situación particular observada.
B09		3	Cantidad insuficiente de oxígeno / máscaras de oxígeno operativas requeridas para el tipo de vuelo.	B09-06	Indicar la situación particular observada.
B09				B09-07	Indicar la situación particular observada.
B09		3	Sistema automático de despliegue de mascarar de oxígeno inoperativo (apneles dañados o bloqueados) fuera de los límites de la MEL	B09-08	Indicar la situación particular observada.
B09		3	Equipo dispensador de oxígeno inoperativo (baja presión, vencido, dañado) y no identificado como tal, y requerido en el tipo de vuelo.	B09-09	Indicar la situación particular observada.
B09		3	Botellón(es) de oxígeno no asegurado(s) correctamente.	B09-10	

Ítem de inspección	Título	Instrucciones
B10	Instrucciones de seguridad	<p><i>Nota 1: La OACI requiere que cierta información relevante de seguridad sea provista a los pasajeros antes del despegue. Los métodos utilizados son elegidos por el explotador (cartillas de seguridad y/o mensaje oral y/o video y/o demostración etc.) y se encuentran detallados en su manual. En tal sentido, las tarjetas de información al pasajero no son necesariamente obligatorias, o pueden no contener toda la información de seguridad, siempre y cuando toda la información sea transmitida a los pasajeros, de acuerdo con los métodos o procedimientos aprobados en manual de operaciones.</i></p> <p>Si las tarjetas de información a los pasajeros deberían estar a bordo:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Verifique la cantidad suficiente, y la precisión de la información. <p>Si las tarjetas de información a los pasajeros no deberían estar a bordo (el explotador tiene un método alternativo aprobado):</p> <ul style="list-style-type: none"> • Verifique que el método alternativo contiene toda la información. • Verificar disponibilidad y condición operativa de luces de ajustar cinturones; y las de retornar a los asientos (baños). <p><i>Nota 2: Si estas luces se encuentran inoperativas, verificar las provisiones de la MEL al respecto.</i></p>

Ítem	Est.	Cat.	Discrepancia Pre Definida (PDF)	Cód. PDF	Instrucciones para detallar discrepancia
B10		1	Cantidad insuficiente de cartillas de instrucciones de seguridad para todos los pasajeros a bordo.	B10-01	Indicar la situación particular observada.
B10		1	Cartillas de instrucciones de seguridad deterioradas.	B10-02	Indicar la situación particular observada.
B10		2	Cartillas de instrucciones de instrucciones de seguridad conteniendo información inexacta.	B10-03	Indicar la situación particular observada.
B10		2	Señal(es) de "Ajustarse Cinturones" y/o "Prohibido fumar" fuera de servicio	B10-04	Indicar la situación particular observada.
B10		3	Señal(es) de "Retornar al asiento" inoperativa(s) en baño(s) (fuera de los límites de la MEL)	B10-05	Indicar la situación particular observada .
B10		3	Las cartillas de instrucciones de seguridad no se encuentran presentes a bordo y no existen otros medios para proporcionar a los pasajeros la información de seguridad pertinente.	B10-06	Indicar la situación particular observada.
B10		3	Las cartillas de instrucciones de seguridad a bordo contienen información que no es compatible con el tipo y/o configuración de la aeronave.	B10-07	Indicar la situación particular observada.

Ítem de inspección	Título	Instrucciones
B11	Tripulantes de Cabina de Pasajeros (TCP)	<p>Verificar:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Si la composición de la tripulación de cabina de pasajeros cumple con los requerimientos mínimos (información disponible en el Manual de Operaciones) • Si los TCP se encuentran familiarizados con la operación y/o ubicación de los equipos de emergencia. • En caso de que se realice reabastecimiento de combustible con pasajeros a bordo, verificar que el personal apropiado se encuentre en las posiciones correspondientes (según lo establezca el Manual de Operaciones). Durante el reabastecimiento de combustible con pasajeros a bordo a en proceso de (des)embarque, se deberán mantener comunicaciones en ambos sentidos entre el personal de tierra y el personal a bordo de la aeronave. • Cuando las circunstancias lo permitan (por ejemplo en caso de demoras significativas en la partida del vuelo), verificar el cumplimiento de las reglas de tiempo en servicio contenidas en el Manual de Operaciones. • Disponibilidad y validez de licencias y certificado de aptitud psicofísica. <p><i>Nota 1: Para el chequeo de licencias de TCP, utilizar lineamiento y discrepancias aplicables detalladas en el elemento A20 "Licencias".</i></p>

Ítem	Est.	Cat.	Discrepancia Pre Definida (PDF)	Cód. PDF	Instrucciones para detallar discrepancia
B11		2	TCP(s) no familiarizado(s) con los procedimientos de emergencia.	B11-01	Indicar la situación particular observada.
B11		2	TCP(s) no familiarizado(s) con la operación y/o ubicación del equipamiento de emergencia.	B11-02	Indicar la situación particular observada.
B11		3	Cantidad insuficiente de TCPs.	B11-03	Indicar la situación particular observada.
B11		3	El personal calificado no se encuentra en las posiciones correspondientes durante la operación de reabastecimiento de combustible con pasajeros a bordo.	B11-04	Indicar la situación particular observada.
B11		3	No se ha establecido comunicación en ambos sentidos con el personal de tierra durante la operación de reabastecimiento de combustible con pasajeros a bordo.	B11-05	Indicar la situación particular observada.
B11		3	TCP(s) incumpliendo reglas de tiempo en servicio.	B11-06	Indicar la situación particular observada vs. los procedimientos del MO

Ítem de inspección	Título	Instrucciones
B12	Acceso a salidas de emergencia	<p>Verificar:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Condición general del piso, paneles y alfombras. • Que las salidas de emergencia no se encuentren obstruidas por equipaje, mesas y/o asientos. <p><i>Nota 1: Existen diferentes tipos de salidas de emergencia, y en algunos casos pueden encontrarse asientos en sus proximidades, sin que esta situación constituya una discrepancia, debiendo el espacio libre proyectado cumplir con los mínimos exigidos por la certificación de la aeronave.</i></p> <p><i>Nota 2: La fila de asientos delante de una salida de emergencia no debe poder inclinarse. La fila de asientos trasera (usualmente llamada fila de emergencia) podrá inclinarse, siempre y cuando no exista una salida de emergencia por detrás.</i></p> <p><i>Nota 3: Si el estado y/o condición de los dispositivos de traba de mesas reclinables impide que las mismas se mantenga en posición plegada durante frenadas o movimientos bruscos de la aeronave, deberá registrarse como una discrepancia. Sin embargo, la gravedad de la misma dependerá de la posición de dicha mesa (adyacente o no a una salida de emergencia).</i></p> <p><i>Nota 4: Dependiendo de las bases de certificación de la aeronave, ciertos tipos de dispositivos de traba para mesas -ubicadas en los respaldos- poseen medios o un diseño tal que permite evitar su activación inadvertida durante el paso de los pasajeros (en el sentido de la evacuación).</i></p>

Ítem	Est.	Cat.	Discrepancia Pre Definida (PDF)	Cód. PDF	Instrucciones para detallar discrepancia
B12		3	Piso y/o alfombra en mal estado afectando la capacidad de evacuación de emergencia.	B12-01	Indicar la situación particular observada.
B12		3	Panel(es) dañado(s) en la proximidad de una salida de emergencia con posibilidad de obstruir el acceso a la salida.	B12-02	Indicar la situación particular observada.
B12		3	Los dispositivos de traba de mesas plegables ubicadas en filas de salida de emergencia pueden activarse inadvertidamente en el sentido de la evacuación (no disponen de traba de un sentido).	B12-03	Indicar la situación particular observada.
B12		3	Acceso a salida(s) de emergencia obstruido(s) por equipaje y/o carga.	B12-04	Indicar la situación particular observada.
B12		3	Acceso a salida(s) de emergencia obstruido(s) por asientos(s) (fila completa).	B12-05	Indicar la situación particular observada.
B12		3	Asiento(s) de TCP(s) no se retrae automáticamente obstruyendo el acceso a la salida de emergencia.	B12-06	Indicar la situación particular observada.
B12		3	Acceso a salida(s) de emergencia obstruido(s) por asientos(s) (cojín excesivamente grande).	B12-07	Indicar la situación particular observada.
B12		3	Los dispositivos de traba de mesas plegables ubicadas en filas de salida de emergencia pueden activarse inadvertidamente en el sentido de la evacuación (por condiciones de certificación, disponen de trabas especiales).	B12-08	Indicar la situación particular observada.
B12		1	Los dispositivos de traba de mesas plegables no son capaces de mantener la(s) mesa(s) en posición replegada en caso de desaceleración o golpes (asientos no adyacentes a filas de emergencia).	B12-09	Indicar la situación particular observada.
B12		3	Los dispositivos de traba de mesas plegables no son capaces de mantener la(s) mesa(s) en posición replegada en caso de desaceleración o golpes (asientos adyacentes a filas de emergencia).	B12-10	Indicar la situación particular observada.

Ítem de inspección	Título	Instrucciones
B13	Seguridad del equipaje en cabina	<ul style="list-style-type: none"> • Verificar las condiciones de almacenaje del equipaje en cabina, incluyendo objetos voluminosos y/o pesados.

Ítem	Est.	Cat.	Discrepancia Pre Definida (PDF)	Cód. PDF	Instrucciones para detallar discrepancia
B13	I	3	Equipaje pesado y/o rígido almacenado en compartimientos abierto.	B13-01	Indicar la situación particular observada.
B13	I	3	Equipaje almacenado en compartimientos sobre cabeza fuera de servicio (identificado como inoperativo).	B13-02	Indicar la situación particular observada.
B13	I	3	Equipaje voluminoso transportado en cabina y no asegurado apropiadamente.	B13-03	Indicar la situación particular observada.
B13	I	3	Equipaje almacenado en forma no segura.	B13-04	Indicar la situación particular observada.
B13	I	3	Compartimientos de equipaje sobre cabeza cargados excediendo los límites indicados en las placas.	B13-05	Indicar la situación particular observada.

Ítem de inspección	Título	Instrucciones
B14	Capacidad / distribución de pasajeros	<ul style="list-style-type: none"> • Verificar disponibilidad de asientos para todos los pasajeros.

Ítem	Est.	Cat.	Discrepancia Pre Definida (PDF)	Cód. PDF	Instrucciones para detallar discrepancia
B14	I	3	Insuficiente cantidad de asientos disponibles para los pasajeros a bordo.	B14-01	Indicar la situación particular observada.
B14	I	3	Asiento(s) para niños / cuna(s) no certificadas para ser instaladas a bordo.	B14-02	Indicar la situación particular observada.

Ítem de inspección	Título	Instrucciones
C01	Estado exterior general	<p>Verificar, condición externa general de la aeronave, incluyendo:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Corrosión • Daños en la pintura con exposición de material compuesto • Limpieza (referida a suciedad que afecte la capacidad de detectar fallas) • Presencia de nieve, hielo o escarcha • Legibilidad de marcas y placas • Tornillos y remaches flojos o faltantes • Presencia / estado de antenas y descargas estáticas • Estado y operación de luces externas <p><i>Nota 1: No es obligatorio que las aeronaves posean marcas de señalamiento de la zona de penetración del fuselaje. Sin embargo, si las poseen deben cumplir con lo estipulado en el Anexo 6)</i></p> <p><i>Nota 2: Los inspectores deberán diferenciar entre las marcas externas de seguridad requeridas por la OACI y las requeridas por los fabricantes de las aeronaves.</i></p> <p><i>Nota 3: Al inspeccionar las luces exteriores, debe diferenciarse aquellas que son obsoletas para el tipo de operaciones. Las luces inoperativas, pero no requeridas para el tipo de operación, deberán reportarse como una Categoría G.</i></p>

Ítem	Est.	Cat.	Discrepancia Pre Definida (PDF)	Cód. PDF	Instrucciones para detallar discrepancia
C01	M	1	Marca(s) y/o placa(s) requerida(s) por el fabricante no instalada(s), deteriorada(s) o ilegible(s).	C01-01	Indicar la situación particular observada.
C01	I	1	Aeronave muy sucia, afectándose la capacidad de ser inspeccionada.	C01-02	Indicar la situación particular observada.
C01	I	2	Señalamiento de la zona de penetración del fuselaje (si existe) descolorido o incorrectamente aplicada.	C01-03	Indicar la situación particular observada.
C01	I	2	Daños en la pintura y material compuesto expuesto.	C01-04	Indicar la situación particular observada.
C01	I	2	Condición deficiente del sistema anti-hielo.	C01-05	Indicar la situación particular observada.
C01	I	2	Marca(s) y/o placa(s) de seguridad no instalada(s), deteriorada(s) o ilegible(s).	C01-06	Indicar la situación particular observada.
C01	I	1	Corrosión menor	C01-07	Indicar la situación particular observada.
C01	I	2	Corrosión significativa	C01-08	Indicar la situación particular observada.
C01	I	3	Luz(ces) inoperativa(s) y fuera de los límites de la MEL para operaciones nocturnas	C01-09	Indicar la situación particular observada.
C01	M	2	Tornillo(s) / remache(s) faltante(s) o flojo(s), pero despacho de la aeronave permitido de acuerdo al AMM / SRM, sin acción y/o registro por parte del explotador.	C01-10	Indicar la situación particular observada.
C01	M	3	Tornillo(s) / remache(s) faltante(s) o flojo(s) fuera de los límites del AMM / SRM.	C01-11	Indicar la situación particular observada.
C01	M	3	Descarga(s) estática(s) faltante(s) o dañada(s), fuera de los límites de la MEL / CDL / AMM	C01-12	Indicar la situación particular observada.
C01	M	3	Antena(s) faltante(s) o dañada(s), fuera de los límites de la MEL / CDL / AMM	C01-13	Indicar la situación particular observada.
C01	I	3	No hay evidencias de solicitud del tratamiento anti-hielo adecuado en tierra (cuando las condiciones operativas lo requieren).	C01-14	Indicar la situación particular observada.
C01	I	3	No se ha aplicado el tratamiento anti-hielo en tierra (cuando las condiciones operativas lo requieren).	C01-15	Indicar la situación particular observada.
C01	M	3	Toma(s) de presión dañada(s) y/o contaminada(s).	C01-16	Indicar la situación particular observada.
C01	M	3	"Tail skid" fuera de los límites del AMM.	C01-17	Indicar la situación particular observada.

Ítem de inspección	Título	Instrucciones
C02	Puertas, compuertas, manijas y ventanillas	Verificar: <ul style="list-style-type: none"> • Presencia y condición general de los cables de unión (bonding wires) • De-laminación de ventanillas • Estado general de las puertas, manijas y sellos • Placas externas con instrucciones de operación (de corresponder) <p><i>Nota 1: Sólo aquellas puertas que pueden ser abiertas desde el exterior requieren placas externas</i></p>

Ítem	Est.	Cat.	Discrepancia Pre Definida (PDF)	Cód. PDF	Instrucciones para detallar discrepancia
C02	M	3	Cable(s) de unión dañado(s) y/o faltante(s) fuera de los límites del AMM.	C02-01	Indicar la situación particular observada.
C02	M	2	Manija(s), paneles(s), broche(s) no perfilados.	C02-02	Indicar la situación particular observada.
C02	I	2	Instrucción(es) para la operación de puerta(s), compuerta(s), faltante(s), ilegible(s) y/o poco clara(s).	C02-03	Indicar la situación particular observada.
C02	M	3	Ventana(s) de inspección del mecanismo de traba de puerta(s) de carga bloqueada y sin otros medios para verificar la posición de la(s) traba(s).	C02-04	Indicar la situación particular observada.
C02	M	3	Sello(s) de puerta(s) dañado(s) y fuera de los límites del AMM / CDL.	C02-05	Indicar la situación particular observada.
C02	M	3	Puerta(s) fuera de servicio y fuera de los límites del AMM / MEL / CDL.	C02-06	Indicar la situación particular observada.

Ítem de inspección	Título	Instrucciones
C03	Controles de vuelo	Verificar: <ul style="list-style-type: none"> • Controles de vuelo por condición general • Pérdidas de fluido hidráulico • Presencia y condición de los cables de unión • Presencia y condición de cables de descarga estática

Ítem	Est.	Cat.	Discrepancia Pre Definida (PDF)	Cód. PDF	Instrucciones para detallar discrepancia
C03	M	3	Cables de unión dañado(s) y/o faltante(s) fuera de los límites del AMM.	C03-01	Indicar la situación particular observada
C03	M	3	Pérdida de fluido hidráulico fuera de límites del AMM.	C03-02	Indicar la situación particular observada
C03	M	3	Descarga(s) estática(s) faltante(s) fuera de límites del AMM / MEL / CDL.	C03-03	Indicar la situación particular observada
C03	I	3	Control(es) de vuelo fuera de servicio.	C03-04	Indicar la situación particular observada.
C03	M	3	Tornillo(s) / remache(s) faltante(s) o flojo(s) fuera de los límites del AMM / SRM.	C03-05	Indicar la situación particular observada

Ítem de inspección	Título	Instrucciones
C04	Ruedas, neumáticos y frenos	Verificar: <ul style="list-style-type: none"> • Ruedas y neumáticos por daños y desgaste • Cuando sea posible, presión de inflado • Frenos por desgaste y pérdidas • Supresores de vibración del tren de aterrizaje (landing gear snubbers) <p>Nota 1: Algunos fabricantes pueden aprobar una determinada cantidad de vuelos con los neumáticos o los frenos on un desgaste mayor al permitido por el AMM. ç</p>

Ítem	Est.	Cat.	Discrepancia Pre Definida (PDF)	Cód. PDF	Instrucciones para detallar discrepancia
C04	M	1	Pin(es) indicadores de desgaste de frenos faltante(s), pero al menos un pin permanece instalado.	C04-01	Indicar la situación particular observada.
C04	M	1	Tapa(s) de válvula(s) de inflado de neumáticos faltante(s).	C04-02	Indicar la situación particular observada.
C04	M	1	Tapa(s) de válvula(s) de purga de frenos faltante(s).	C04-03	Indicar la situación particular observada.
C04	M	2	Conjunto de frenos con desgaste fuera de límites, pero despacho permitido de acuerdo al AMM (no detectado ni registrado).	C04-04	Indicar la situación particular observada
C04	M	2	Neumáticos(s) con desgaste fuera de límite(s), pero despacho permitido de acuerdo al AMM (no detectado ni registrado).	C04-05	Indicar la situación particular observada
C04	M	3	Conjunto de freno(s) fuera de servicio (no detectado ni registrado).	C04-06	Indicar la situación particular observada.
C04	M	3	Daño(s) o parte(s) faltante(s) fuera de los límites del AMM (por ejemplo tornillos, sensores de T°, etc.).	C04-07	Indicar la situación particular observada
C04	M	3	Pérdida(s) de fluido hidráulico fuera de los límites del AMM.	C04-08	Indicar la situación particular observada
C04	M	3	Supresores de vibración del tren de nariz fuera de los límites del AMM.	C04-09	Indicar la situación particular observada
C04	M	3	Presión de neumático(s) fuera de límites del AMM.	C04-10	Indicar la situación particular observada
C04	M	3	Neumático(s) desgastado(s) y/o dañado(s) fuera de los límites del AMM y no detectados y/o registrados.	C04-11	Indicar la situación particular observada
C04	M	3	Aros(s) dañado(s) fuera de los límites del AMM.	C04-12	Indicar la situación particular observada

Ítem de inspección	Título	Instrucciones
C05	Tren de aterrizaje, patines y/o flotadores	Verificar: <ul style="list-style-type: none"> • Presencia y condición de deflectores (si son requeridos) • Patines / flotadores por estado, condición y daños obvios • Presencia, estado y legibilidad de marcas y placas de inspección • Condición general, lubricación, corrosión, fugas, daños o extensión inapropiada del brazo de soporte del tren (strut)

Ítem	Est.	Cat.	Discrepancia Pre Definida (PDF)	Cód. PDF	Instrucciones para detallar discrepancia
C05	M	1	Marca(s) y/o placa(s) requeridas por el fabricante faltante(s) o ilegible(s).	C05-01	Indicar la situación particular observada.
C05	M	1	Pin(es) de seguridad faltante(s) o defectuoso(s).	C05-02	Indicar la situación particular observada.
C05	M	1	Tren de aterrizaje sucio, afectando la capacidad de detectar posibles pérdidas.	C05-03	Indicar la situación particular observada.
C05	M	1	Tapa(s) de válvula(s) de montantes de tren de aterrizaje faltante(s).	C05-04	Indicar la situación particular observada.
C05	M	3	Deflector(es) faltante(s) y/o dañado(s) fuera de los límites del AMM / MEL / CDL.	C05-05	Indicar la situación particular observada.
C05	M	2	Cable(s), tubo(s) y/o mangueras(s) con evidencia de rozamiento entre sí o con otras partes de la estructura.	C05-06	Indicar la situación particular observada.
C05	I	2	Marca(s) y/o placa(s) de seguridad faltante(s) o ilegible(s).	C05-07	Indicar que placa se encuentra dañada o faltante y la referencia al AMM que la requiere
C05	M	2	Evidencia de corrosión significativa.	C05-08	Indicar la situación particular observada.
C05	M	3	Pérdida(s) y/o filtración(es) fuera de los límites del AMM.	C05-09	Indicar la situación particular observada.
C05	M	3	Presión de amortiguador(es) fuera de los límites del AMM.	C05-10	Indicar la situación particular observada.

Ítem de inspección	Título	Instrucciones
C06	Bahía de tren de aterrizaje	Verificar: <ul style="list-style-type: none"> • Lubricación, pérdidas y corrosión • Lubricación, pérdidas y desgaste en compuertas del tren de aterrizaje • Presencia y condición de cables de unión • Limpieza y condición general • Presencia, estado y legibilidad de marcas y placas de inspección • Estado general, incluyendo evidencias de pérdidas recientes

Ítem	Est.	Cat.	Discrepancia Pre Definida (PDF)	Cód. PDF	Instrucciones para detallar discrepancia
C06	M	1	Bahía de tren de aterrizaje sucia, afectando la capacidad de inspeccionarla.	C06-01	Indicar la situación particular observada.
C06	M	3	Compuerta(s) dañada(s) fuera de los límites del AMM / SRM.	C06-02	Indicar la situación particular observada
C06	M	2	Evidente falta de lubricación en actuador(es), pivotes, bisagra(s), compuerta(s), etc.	C06-03	Indicar la situación particular observada.
C06	M	3	Cable(s) de unión dañado(s) y/o faltante(s) fuera de los límites del AMM.	C06-04	Indicar la situación particular observada
C06	M	3	Evidencia de corrosión significativa.	C06-05	Indicar la situación particular observada.
C06	M	3	Traba(s) de tren de aterrizaje dañada(s) y/o fuera de servicio.	C06-06	Indicar la situación particular observada.
C06	M	3	Filtración(es) y/o pérdida(s) fuera de los límites del AMM.	C06-07	Indicar la situación particular observada

Ítem de inspección	Título	Instrucciones
C07	Motores y soportes del motor	Verificar: <ul style="list-style-type: none"> • Golpes, marcas, fisuras y rayones, incluyendo evidencia de FOD • Tornillos / remaches flojos o faltantes • Paneles, broches, manijas y tapas de inspección mal cerradas / no perfiladas • Pérdidas y filtraciones anormales • Reversores de empuje • Paneles acústicos • Presencia, estado y legibilidad de marcas y placas de inspección

Ítem	Est.	Cat.	Discrepancia Pre Definida (PDF)	Cód. PDF	Instrucciones para detallar discrepancia
C07	M	1	Marca(s) y/o placa(s) requeridas por el fabricante faltante(s) o ilegible(s).	C07-01	Indicar la situación particular observada.
C07	I	2	Marca(s) y/o placa(s) de seguridad faltante(s) o ilegible(s).	C07-02	Indicar la situación particular observada.
C07	M	2	Zona de admisión de aire / tobera de escape con daños significativos.	C07-03	Indicar la situación particular observada.
C07	M	3	Daño(s), golpe(s), fisuras, rayadura(s) fuera de los límites del AMM / SRM.	C07-04	Indicar la situación particular observada
C07	M	3	Panel(es) acústico(s) dañado(s) y fuera de los límites del AMM.	C07-05	Indicar la situación particular observada
C07	M	3	Pérdida(s) (aceite, combustible, fluido hidráulico) fuera de los límites del AMM.	C07-06	Indicar la situación particular observada
C07	M	3	Panel(es), broche(s), carenado(s) y/o tapa(s) de inspección no correctamente cerrada(s) o no perfilada(s) fuera de los límites del AMM / SRM / CDL.	C07-07	Indicar la situación particular observada
C07	M	3	Tornillo(s) / remache(s) faltante(s) y/o flojo(s) fuera de los límites del AMM / SRM.	C07-08	Indicar la situación particular observada
C07	M	3	Compuerta(s) de reversores de empuje parcialmente replegada(s).	C07-09	Indicar la situación particular observada.

Ítem de inspección	Título	Instrucciones
C08	Álabes de fan	Verificar: <ul style="list-style-type: none"> • Evidencia de FOD • Golpes, fisuras, corrosión, desgaste excesivo, etc.

Ítem	Est.	Cat.	Discrepancia Pre Definida (PDF)	Cód. PDF	Instrucciones para detallar discrepancia
C08	M	3	Álabe(s) de fan dañado(s) fuera de los límites del AMM.	C08-01	Indicar la situación particular observada y la referencia al AMM.

Ítem de inspección	Título	Instrucciones
C09	Hélices y rotores (principal y de cola)	Verificar: <ul style="list-style-type: none"> • Corrosión, estado del cubo, daños por golpes de piedras, etc. • Botas deshieladoras (si están instaladas) por condición general

Ítem	Est.	Cat.	Discrepancia Pre Definida (PDF)	Cód. PDF	Instrucciones para detallar discrepancia
C09	M	3	Sistema deshielador de hélice / rotor fuera de servicio y fuera de los límites del AMM / MEL.	C09-01	Indicar la situación particular observada
C09	M	3	Hélice(s) dañada(s) fuera de los límites del AMM.	C09-02	Indicar la situación particular observada

Ítem de inspección	Título	Instrucciones
C10	Reparaciones evidentes	<p>Verificar:</p> <ul style="list-style-type: none"> Reparaciones temporales y/o realizadas usando técnicas inusuales o deficientes. <p><i>Nota 1: No es obligatorio que el explotador lleve a bordo un registro de reparaciones temporarias o mapa de golpes / daños (dent & buckle charts). Sin embargo el PIC debe tener conocimiento acerca de las reparaciones temporales y/o golpes que afectan a la aeronavegabilidad de la aeronave.</i></p>

Ítem	Est.	Cat.	Discrepancia Pre Definida (PDF)	Cód. PDF	Instrucciones para detallar discrepancia
C10	I	2	No existe información referente a reparaciones temporarias	C10-01	Indicar la situación particular observada.
C10	M	2	Reparación previa en malas condiciones	C10-02	Indicar la situación particular observada
C10	M	3	Reparación evidentemente no realizada de acuerdo a las instrucciones del AMM / SRM.	C10-03	Indicar la situación particular observada

Ítem de inspección	Título	Instrucciones
C11	Daños evidentes sin reparar	Verificar: <ul style="list-style-type: none"> • Daños evidentes sin detectar y/o registrar, incluyendo golpes, impacto de rayos, impacto de pájaros, corrosión, etc. • Que los daños observados se encuentren evaluados y registrados (por ejemplo en el mapa de daños y golpes)

Ítem	Est.	Cat.	Discrepancia Pre Definida (PDF)	Cód. PDF	Instrucciones para detallar discrepancia
C11	M	3	Daño estructural afectado la aeronavegabilidad de la aeronave.	C11-01	Indicar la situación particular observada.

Ítem de inspección	Título	Instrucciones
C12	Filtraciones/pérdidas	Verificar: <ul style="list-style-type: none"> • Signos de pérdidas o filtraciones de combustible, fluido hidráulico, agua de sanitarios (blue ice). <p><i>Nota 1: Las pérdidas detectadas durante la inspección de los ítems C03, C04, C05, C06 y C07 deben registrarse como discrepancias en dichos ítems de inspección.</i></p>

Ítem	Est.	Cat.	Discrepancia Pre Definida (PDF)	Cód. PDF	Instrucciones para detallar discrepancia
C12	M	3	Pérdida(s) fuera de los límites del AMM.	C12-01	Indicar la situación particular observada
C12	M	3	Puerta(s) / Panel(es) de servicio y/o drenaje(s) bloqueado(s) y/o obstruido(s) por hielo u otros contaminantes.	C12-02	Indicar la situación particular observada.

Ítem de inspección	Título	Instrucciones
D01	Estado general de los compartimientos de carga	Verificar: <ul style="list-style-type: none"> • Estado general del compartimiento de carga • Luces, sistema de detección y extinción de fuego (si está instalado) • Estado de paneles laterales (blow-up), techo de bodegas, detectores de humo, barreras, etc. • Estado de redes de carga / separación (si corresponde) • Si se respeta la máxima altura de carga permitida

Ítem	Est.	Cat.	Discrepancia Pre Definida (PDF)	Cód. PDF	Instrucciones para detallar discrepancia
D01	M	1	Defecto(s) menor(es) con impacto limitado en la seguridad.	D01-01	Indicar la situación particular observada.
D01	I	2	Instalaciones y/o equipos que no cumplen en Anexo 8 Parte III A/B Capítulo 4.	D01-02	Indicar la situación particular observada.
D01	I	2	Marca(s) y/o placa(s) de seguridad faltante(s) o ilegible(s).	D01-03	Indicar la situación particular observada.
D01	M	3	Detector(es) de humo fuera de servicio o fuera de los límites de la MEL.	D01-04	Indicar la situación particular observada
D01	I	3	Panel(es) blow-out fuera de lugar, faltante(s) o dañado(s) fuera de los límites del AMM / MEL.	D01-05	Indicar la situación particular observada
D01	M	3	Panel(es) interiores o revestimiento con daños fuera de los límites del AMM.	D01-06	Indicar la situación particular observada
D01	I	3	Sistema de extinción de fuego fuera de servicio y compartimiento de carga afectado en uso.	D01-07	Indicar la situación particular observada.
D01	M	3	Dispositivo(s) de traba del piso fuera de servicio y fuera de los límites del AMM / MEL (con carga).	D01-08	Indicar la situación particular observada
D01	M	3	Red(es) de separación requerida(s) faltante(s) o fuera de servicio.	D01-09	Indicar la situación particular observada.
D01	I	3	Barrera(s) / cortina(s) para humo no instaladas y requeridas (si aplica).	D01-10	Indicar la situación particular observada.
D01	I	3	Daño(s) estructural(es) y/o en piso fuera de los límites del AMM / SRM.	D01-11	Indicar la situación particular observada
D01	I	3	Compartimiento(s) de carga no equipados con sistema de detección / extinción de fuego.	D01-12	Indicar la situación particular observada.
D01	M	3	Luz(ces) de compartimiento(s) de carga dañado(s) o inoperativo(s) fuera de los límites del AMM / MEL.	D01-13	Indicar la situación particular observada

Ítem de inspección	Título	Instrucciones
D02	Mercancías Peligrosas (MP)	<p>Verificar:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Si existen MP a bordo, que el PIC haya recibido la notificación apropiada • Que el Manual de Operaciones incluya información relativa al manejo de MP, conforme lo requerido en el Anexo 18 de la OACI <p><i>Nota 1: Si se detecta una discrepancia en relación al contenido del MO en MP, reportar bajo ítem A04.</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Que las MP sean estibadas, empacadas y etiquetadas de acuerdo con las instrucciones técnicas aplicables (Doc. 9284 OACI) <p><i>Nota 2: Si se detecta que el transporte de MP no se realiza de acuerdo con lo especificado en las Especificaciones Relativas a las Operaciones, reportar bajo ítem A10.</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Verificar (si corresponde) que se haya removido adecuadamente cualquier contaminación de MP. • Si el transporte de MP no está en cumplimiento a las OpSpecs reportar en el ítem A10. <p><i>Nota 3: CAO = Cargo Aircraft Only</i></p>

Ítem	Est.	Cat.	Discrepancia Pre Definida (PDF)	Cód. PDF	Instrucciones para detallar discrepancia
D02		2	Información incorrecta y/o incompleta en el NOTOC (no involucrando carga CAO)	D02-01	Indicar la situación particular observada.
D02		3	Información incorrecta y/o incompleta en el NOTOC (involucrando carga CAO)	D02-02	Indicar la situación particular observada.
D02		3	Carga CAO transportada en vuelo con pasajeros.	D02-03	Indicar la situación particular observada.
D02		3	Ebmalajes o sobre-embalajes) conteniendo MP dañado(s) y/o con pérdida(s) evidentes.	D02-04	Indicar la situación particular observada.
D02		3	Carga conteniendo MP incorrectamente estibada y/o asegurada.	D02-05	Indicar la situación particular observada.
D02		3	Etiqueta de MP incorrecta, ilegible y/o dañada o faltante.	D02-06	Indicar la situación particular observada.
D02		2	Identificación(es) requerida(s) incompleta(s) y/o ilegible(s) o faltante(s) (no involucrando carga CAO)	D02-07	Indicar la situación particular observada.
D02		3	Identificación(es) requerida(s) incompleta(s) y/o ilegible(s) o faltante(s) (involucrando carga CAO)	D02-08	Indicar la situación particular observada.
D02		3	MP transportadas en cantidades limitadas pero excediendo los valores establecidos.	D02-09	Indicar la situación particular observada.
D02		3	MP incorrectamente embalada.	D02-10	Indicar la situación particular observada.
D02		3	MP estibada incorrectamente y/o no separada conforme las instrucciones técnicas correspondientes.	D02-11	Indicar la situación particular observada.
D02		3	Contaminación peligrosa y/o radioactiva no removida.	D02-12	Indicar la situación particular observada.
D02		3	NOTOC faltante (si es requerido).	D02-13	Indicar la situación particular observada.
D02		3	MP transportada en cabina de vuelo y/o cabina de pasajeros y no permitido por las instrucciones técnicas.	D02-14	Indicar la situación particular observada.
D02		3	Cuando es requerido, no se tiene acceso a MP identificada como CAO.	D02-15	Indicar la situación particular observada.
D02		3	Transporte de MP prohibidas.	D02-16	Indicar la situación particular observada.
D02		3	MP no acompañada de la documentación de respaldo (shippers declaration) (si es requerida).	D02-17	Indicar la situación particular observada.

Ítem de inspección	Título	Instrucciones
D03	Seguridad de la carga a bordo	<p>Verificar:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Que la carga se encuentre correctamente distribuidas (límites de piso, límites de altura y peso máximo de pallets contenedores) <p><i>Nota 1: No todas las aeronaves poseen indicado el límite de altura para la carga.</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Que los kits de herramientas a bordo y ruedas / repuestos se encuentren correctamente estibadas y aseguradas. • Que la carga se encuentre correctamente asegurada. • Estado y condición de pallets, contenedores, redes y trabas. • Estado y condición de las redes de separación. <p><i>Nota 2: Si bien en muchos casos se utilizan redes de separación para contener y restringir el desplazamiento de la carga, existen algunas aeronaves en las que, por condición de diseño tipo no son requeridas (por ejemplo turbohélices, jets regionales). Por lo tanto, si el diseño tipo no requiere la instalación de este tipo de redes, su ausencia no debería constituir una discrepancia.</i></p>

Ítem	Est.	Cat.	Discrepancia Pre Definida (PDF)	Cód. PDF	Instrucciones para detallar discrepancia
D03		1	Daño menor en pallet, contenedor ULD, dispositivos de amarre, redes de carga y/o trabas.	D03-01	Indicar la situación particular observada.
D03		2	Equipamiento incompleto como pallet, contenedor, dispositivos de amarre, redes de carga y/o trabas.	D03-02	Indicar la situación particular observada.
D03		3	Área de carga no utilizada de acuerdo con su clasificación.	D03-03	Indicar la situación particular observada.
D03		3	Carga no asegurada correctamente en todas las direcciones.	D03-04	Indicar la situación particular observada.
D03		3	Daño mayor en pallet, contenedor, dispositivos de amarre, redes de carga y/o trabas, afectando la integridad estructural y comprometiendo su función.	D03-05	Indicar la situación particular observada.
D03		3	Rede(s) de separación o protección dañada(s) o faltantes, fuera de los límites del AMM.	D03-06	Indicar la situación particular observada
D03		3	Distribución y/o límite de carga excedido (piso y/o altura).	D03-07	Indicar la situación particular observada.

Ítem de inspección	Título	Instrucciones
E01	General	<ul style="list-style-type: none">• Verificar por cualquier ítem general (no incluido en los precedentes) que afecte en forma directa la seguridad de la aeronave y/o de sus ocupantes.

Ítem	Est.	Cat.	Discrepancia Pre Definida (PDF)	Cód. PDF	Instrucciones para detallar discrepancia
E01					

Apéndice D - Instrucciones para el uso de la base de datos


Ingreso a la aplicación

Para ingresar a la aplicación usted debe abrir la página web http://www1.lima.icao.int/idisr_v4/, donde se presenta el siguiente formulario de identificación:



Para realizar ejercicios de práctica en la base de datos del sistema, los inspectores utilizarán la Página Web de prueba del Programa: http://www1.lima.icao.int/tester_v4/

Los ejercicios de práctica normalmente serán realizados durante los cursos de instrucción del Programa IDISR.

En el campo **User** se deberá ingresar el nombre de usuario que le adjudicó el administrador del sistema, y en **Password**, la clave que le otorgó. Luego clic en el botón  (Enter) u oprima **[enter]** en su teclado.

Si los datos User y Password son correctos se desplegará la ventana de bienvenida a la aplicación.

En caso de ser la primera vez que ingresa al sistema se sugiere cambiar su contraseña.

Ventana de inicio

Luego tenemos la siguiente pantalla de inicio:



El menú superior muestra las opciones: **Inspector**, **User** y **Log Out**.

El siguiente menú (**Working Menu**) contiene accesos directos a las principales opciones como:


- ✓ Inspection form
- ✓ Advanced search by report
- ✓ Search inspection reports
- ✓ Profile

Al desplegar la opción **Inspector** se muestran los siguientes ítems:

- ✓ Inspector
 - Inspector form
 - Advanced search by report
 - Search inspection reports

Pasemos a ver cada una de las opciones.

1. Opción: Inspector > Inspection form

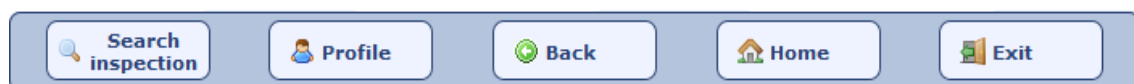
Al hacer clic en la opción **Inspector** del menú superior en **Inspection form** o en el botón , usted accede al formulario de inspección u hoja de trabajo del inspector, en la parte superior se muestra una barra de utilidades generales en la primera fila, una barra de utilidades específicas en la segunda fila y por último el

formulario de inspección. En este formulario debe incluir los datos de la inspección y las calificaciones para los ítems inspeccionados.

A continuación se muestra la ventana con el formulario de inspección, este formulario ha sido modificado para que pueda ser más fácil de seleccionar los hallazgos encontrados predefiniéndolos, categorizándolos y tomando acción.

INSPECTION DATA				
Inspection Nº:	20131000003	Username:	macuna	Date:
Time:	00	00	State:	Select
			Place:	
FLIGHT DATA				
Operator:	Select	AOC Nº:		Flight Nº:
Origin:	Select	Destination:	Select	
AIRCRAFT DATA				
Aircraft type:	Select	Registration mark:		Serial Nº:
FINDINGS				
Inspection result:	Select	Inspection status:	Select	
Re-insp. Date:		Standard:	Annex 1	
AREAS				
Areas to inspect:				
Flight Deck	Safety/Cabin	Aircraft Condition	Cargo	General
General comment				
Other files				
Examinar... No se ha seleccionado ningún archivo.				

Barra de utilidades generales:



Al hacer clic en estos botones usted consigue lo siguiente:

Search inspection

Acceder a la búsqueda de inspecciones realizadas por usted como inspector identificado.

Profile

Acceder al formulario de actualización de datos del usuario. Por ejemplo, para cambiar su contraseña la primera vez que ingrese al sitio.

Back

Regresar a la última página visitada.

Home

Regresar a la ventana de inicio.

Exit

Terminar la sesión.

Barra de utilidades específicas:

Al hacer clic en estos botones usted consigue lo siguiente:

Clear

Borrar los datos que haya introducido en el formulario, regresando a su estado original.

Add Inspection

Guardar en la base de datos de las inspecciones todos los datos ingresados en el formulario.

Formulario de inspección

En este formulario debe ingresar o seleccionar los siguientes datos de la inspección:

Inspection N°	Este número de inspección es adjudicado por el sistema.
Id. Inspector	Su usuario que es adjudicado por el sistema.
Date	Fecha en que realiza la inspección, digitándola en el formato año (4 dígitos)–mes–día–año o haciendo clic en el botón para seleccionarla en el calendario de ayuda.
Time	Seleccione la hora de la inspección, en horas y minutos.
State	Este es el campo del Estado donde hace la inspección.
Place	Seleccione el aeropuerto en el que realiza la inspección.
Operator	Seleccione la empresa explotadora de la aeronave que inspecciona.
AOC N°	Número del AOC.
Flight N°	Número de vuelo.
Origin	Seleccione el aeropuerto de origen de la aeronave.
Destination	Seleccione el aeropuerto de destino de la aeronave.
Aircraft type	Seleccione el fabricante de la aeronave que inspecciona, el cual permitirá identificar a su designador y modelo.
Registration mark	Matricula de la aeronave.
Serial N°	Número de serie de la aeronave.
Insp. Result	Seleccione el resultado de la inspección, indicando si fue satisfactorio (S) o insatisfactorio (U).
Insp. Status	Seleccione el estado de la inspección Open or Closed.
Re-Insp. Date	Fecha tentativa para re-inspeccionar la aeronave, en el mismo formato que para el campo Date .
Standard	Seleccione el Anexo de la OACI concerniente.
Áreas To inspect	La verificación de la inspección, seleccionando el área concerniente.

Las áreas a inspeccionar son:

- A. Cabina de pilotaje (Flight deck)
- B. Cabina de pasajeros e ítems de seguridad (Cabin / Safety items)
- C. Condición externa del avión (Aircraft external condition)
- D. Carga y compartimientos de carga (Cargo), y
- E. General (General)

Por ejemplo si seleccionamos en Areas to Inspect (A) Flight deck se nos desplegara la siguiente lista.

INSPECTION DATA						
Inspection Nº:	20131000003	Username:	macuna	Date:	2013-10-30	
Time:	04	03	State:	Cuba	Place:	MUHA HABANA/José Martí
FLIGHT DATA						
Operator:	Panama COPA - COMPANIA PAN	AOC Nº:	1236	Flight Nº:	204	
Origin:	Panama PANAMÁ/TocumÁN Int	Destination:	Cuba HABANA/José Martí			
AIRCRAFT DATA						
Aircraft type:	AIRBUS A320 A-320	Registration mark:	123	Serial Nº:	2589	
FINDINGS						
Inspection result:	(U) Unsatisfactory	Inspection status:	Open			
Re-insp. Date:		Standard:	Annexes 1,6 PI and 8			
AREAS						
Areas to inspect:						
Flight Deck	Safety/Cabin	Aircraft Condition	Cargo	General		
A. Flight Deck						
ItemDescription	Result	PDF	Category	Action	Comments	Evidence
A01 General Condition	N/O	Select		Select		Examinar... No se ha sele
A02 Emergency Exit	U	A02-01	Cat3	3c	Access to emergency exit impeded	Examinar... No se ha sele
A03 Equipment	N/O	Select		Select		Examinar... No se ha sele

Según los ítems inspeccionados, nos dirigimos al área correspondiente y llenamos los mismos, cada ítem contiene campos a ser ingresados, ellos son Result, PDF, Category, Action, Comments y Evidence.

Si el resultado del hallazgo de un ítem es No observado (N/O), Satisfactorio (S), o No aplica (N/A), el inspector no requiere realizar ninguna acción, por lo que los demás campos permanecen deshabilitados.

Si el resultado del hallazgo es insatisfactoria (U), el inspector debe realizar las siguientes acciones:

- ✓ presionar la letra (U) bajo el campo **Result**;
- ✓ seleccionar un **PDF**(pre determined findings) consultar el manual.
- ✓ dependiendo del campo seleccionado anteriormente se mostrará la categoría correspondiente al hallazgo.
- ✓ escoger una acción de los códigos del campo **Action**, relacionado con la categoría seleccionada.
- ✓ en el campo **Comments** escribir la descripción técnica de cada uno de los hallazgos encontrados.
- ✓ En el campo **Evidence**, subir las pruebas del hallazgo, ya sean fotos o documentos.

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

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

El principal propósito para categorizar los hallazgos es clasificar:

- ✓ el grado de cumplimiento con las normas de los Anexos al Convenio de Chicago; y
- ✓ la seriedad de los aspectos no cumplidos con esas normas, cuando se ha detectado los hallazgos.

Las acciones que el inspector llevará a cabo dependerán de la gravedad de los hallazgos de seguridad operacional, para ello el SRVSOP ha definido las siguientes acciones:

- ✓ Para la Categoría 1 (**Cat1**):
Acción 1: Información al piloto al mando (PIC);
- ✓ Para la Categoría 2 (**Cat2**):
Acción 2: Información a la AAC del Estado del explotador y/o Estado de matrícula;
- ✓ Para la Categoría 3 (**Cat3**):
Acciones:
3a. Restriction on the aircraft flight operation
3b. Corrective actions before flight
3c. Aircraft detained by inspecting National Aviation Authority
3d. Immediate operating ban

Después de seleccionar una de las acciones, el inspector realizará una breve descripción técnica de cada uno de los hallazgos encontrados.

A. Flight Deck						
ItemDescription	Result	PDF	Category	Action	Comments	Evidence
A01 General Condition	N/O	Select		Select		Examinar... No se ha sele
A02 Emergency Exit	U	A02-01	Cat3	3c	Access to emergency exit impeded	Examinar... No se ha sele
A03 Equipment	N/O	Select		Select		Examinar... No se ha sele

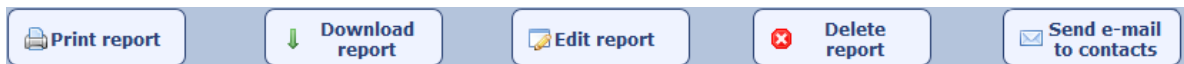
Luego de haber ingresado todos los ítems inspeccionados se debe hacer clic sobre el botón **Add Inspection**, que se encuentra en la parte superior en la barra de utilidades.

La aplicación realizará entonces la validación de los datos ingresados. Si son correctos quedan almacenados en la base de datos y se presenta el resumen de la inspección para que usted verifique los datos ingresados. En caso necesario puede hacer las correcciones que corresponda.



IDISR - Safety Ramp Inspections						
Data Exchange Program						
1. Inspection N°: 20131000003						
2. Date	2013-10-30	3. Time	17:18:00			
4. State of inspection	Cuba	5. Airport	HABANA/José Martí			
6. Operator	COPA - COMPANIA PANAMENA DE AVIACION S.A.	7. AOC N°	12369			
8. Flight N°	CP 204	9. Origin	PANAMÁ/Tocumén Intl			
10. Destination	HABANA/José Martí	11. Aircraft type	A320 A-320			
12. Registration mark	1236	13. Serial NO				
14. Insp. result	U	15. Insp. status	0			
16. Items Inspected						
Items	Result	PDF	Category	Action	Comments	Evidence
A02-v3	U		Cat 3	3c-v3	Access to emergency exit impeded	
17. Additional comments:						
A. General comment: Access to emergency exit impeded.						
B. Attachments:						
18. Inspector name: Manuel Acuña (user: macuna)						

En la sección resumen de resultados, la barra de utilidades ofrece nuevas opciones:



Al hacer clic en estos botones usted consigue lo siguiente:

Print Report

Enviar el formulario a la impresora para reproducirlo en papel.

Download Inspection

Generar un documento en formato PDF para que lo pueda descargar.

Edit Inspection

Modificar el formulario en caso de que encuentre errores en el resumen mostrado por la aplicación.

Delete Inspection

Elimina el reporte de la inspección.

Send e-mail to contacts

Enviar el reporte de inspecciones por correo electrónico a las partes involucradas para hacer seguimiento del hallazgo. (Esto es nuevo se ha desarrollado en la IDISR V3)

The screenshot shows a web browser window with the URL `www1.lima.icao.int/idsr_v3/indexAjax.php?ctr=Popup&acc=contactform&itm=2589`. The form contains the following fields:

- To:** LAN PERU (dropdown menu)
- Cc:** DGAC (dropdown menu)
- Cc:** Angela Maravi (dropdown menu)
- E-mail:** (text input field)
- Subject:** (text input field)
- Message:** (large text area)
- Attachment:** Choose File (button), No file chosen (text), Cancel (button), Preview (button)

A los destinatarios les llegará un correo con la información de los hallazgos como sigue:

Mensaje dirigido al representante del explotador, con copia al Estado del explotador

Fecha

Ref.- Inspección en rampa IDISR

Estimado Sr./Sra. **Nombre del representante del explotador**
Nombre del explotador

En cumplimiento al Programa de intercambio de datos de inspecciones de seguridad en rampa (IDISR) la/el Sr(a) **nombre de la autoridad del Estado de inspección – nombre del Estado** ha llevado a cabo una inspección en rampa con fecha **fecha de la inspección**, en el aeropuerto **nombre del aeropuerto** de la ciudad de **nombre de la ciudad, país**, a la aeronave **fabricante y modelo de aeronave**, con matrícula/registro **número de matrícula** operada por **nombre del explotador**, para verificar el cumplimiento a las normas y métodos recomendados de la OACI.

Durante la inspección de referencia fueron identificados los siguientes hallazgos:

Detalle de los hallazgos

Detalle de los hallazgos

Detalle de los hallazgos

Se adjunta al presente mensaje una copia del formulario de inspección que ha sido ingresado a la base de datos centralizada del IDISR.

En cumplimiento a los procedimientos del programa IDISR, le corresponde al Estado que realizó la inspección, solicitar evidencia sobre las acciones correctivas aplicadas por su empresa con la finalidad de corregir los hallazgos identificados y para evitar su repetición. En este sentido, mucho agradeceré a usted informar sobre las medidas de correctivas adoptadas cuanto antes a la siguiente dirección:

Dirección@delinspector.com

Asimismo le comunico que una copia de este mensaje ha sido remitida a la autoridad de su Estado, quien podrá solicitarle información adicional o adoptar otras medidas que considere convenientes.

Finalmente, a tiempo de agradecerle por su colaboración con la seguridad operacional, le informo que podrán realizarse inspecciones de seguimiento y verificación, y que se continuarán ejecutando inspecciones en rampa a las aeronaves de su empresa en el territorio de los Estados participantes del programa IDISR.















Si necesita alguna información adicional sobre este tema, no dude en contactarnos.

Agradeciendo la atención prestada y atención al tema lo(a) saludo atentamente.

Nombre del inspector**Cargo****Organización****2. Opción: Inspector > Advanced search by report**

En esta opción usted encontrará filtros de búsqueda avanzada de cualquier reporte de inspección.

Para este caso en particular, buscamos reportes en un rango de fechas, en el Estado y lugar de inspección, con filtro de reporte insatisfactorio y de categoría 3.


Advanced search by report	
Inspection data	
Start Date	2012-06-01 
End Date	2013-02-28 
State	Cuba 
Inspection place	HABANA/José Martí 
Flight data	
Operator name	Select 
Operator state	Select 
AOC number	<input type="text"/>
Flight number	<input type="text"/>
Origin	Select 
Destination	Select 
Aircraft data	
Aircraft type	Select 
Registration mark	<input type="text"/>
Serial number	<input type="text"/>
Inspection	
Inspection result	(U) Unsatisfactory 
Inspection status	Select 
Category	Cat 3 
Action	Select 
 Search	


Tenemos los resultados:

Inspection Nro.	Inspector	State	Date	Origin	Operator	Aircraft designator
		Airport	Time	Destination	Flight Nº	Register
20120800029	macuna	MU	2012-06-01	MUHA	TAT	A-320
  		MUHA	15:30	SPIM	TPU 083	N 682 TA
20120800030	macuna	MU	2012-06-30	MUHA	TAT	A-319
  		MUHA	16:55	SPIM	TPU 083	N 471 TA
20120800042	macuna	MU	2012-08-20	MUHA	CMP	ERJ-190
  		MUHA	15:10	MPTO	CMP-247	HP 1564

Encontramos que para cada inspección que cumple con las condiciones de búsqueda 3 iconos, estos nos proporcionan un acceso directo a ciertas utilidades.

 Imprimir el reporte de la inspección.

 Descargar el reporte de la inspección en formato PDF.

 Nos permite eliminar únicamente la inspección ingresada por usted mismo.

Modificación de una inspección


3. Opción: Inspector > Search inspection report







En esta opción usted encontrará filtros para la búsqueda de **reportes ingresados únicamente por usted, y tendrá la opción de hacer modificaciones de ser el caso.**

Si el inspector conoce algún dato del formulario que se desea modificar se debe ingresar este dato en los **filtros de búsqueda**, de lo contrario al presionar el botón **Search**, y el sistema le mostrará todas las inspecciones que dicho inspector realizó.

Por ejemplo: **Filtramos por Airport = SPIM/Perú/LIMA-CAL/A Jorge Chávez.** y nos muestra todas las inspecciones realizadas en el aeropuerto indicado.


Search inspection reports


<i>Register</i>	<i>Operator</i>	<i>Airport</i>	<i>Aircraft designator</i>	
<input type="text"/>	Select <input type="button" value="v"/>	Peru LIMA-CAL <input type="button" value="v"/>	Select <input type="button" value="v"/>	 Search
<i>Order by:</i>	Default <input type="button" value="v"/>	Ascend <input type="button" value="v"/>		


Inspection Nro.	Inspector	State	Date	Origin	Operator	Aircraft designator
		Airport	Time	Destination	Flight Nº	Register
20120200006	test234	SP	2012-02-20	SBGL	TAM	A-320
  		SPIM	03:00	SPIM	1478	1478
20120300012	test234	SP	2012-03-14	LEMD	IBE	A-340-600
  		SPIM	13:14	SPIM	6650	EC-JCY

A continuación las opciones:

 Imprimir el reporte de inspección.

 Descargar el reporte de la inspección en formato PDF.

 Permite modificar inspecciones ingresada por el mismo inspector.

✓ Una vez que se identificó el formulario hacemos clic sobre el icono en el que aparece una **ventana con un lápiz** . Este icono nos permite ingresar al formulario para hacer los cambios necesarios y luego se debe grabar el formulario corregido.

✓ **Nota:** Las modificación de un formulario solo lo puede hacer el inspector que realizó la inspección original.

- ✓ **A continuación se hacen los cambios necesarios una vez que el ítem del hallazgo ha sido subsanado. Solo se debe modificar el estatus de Open a Closed y si hubiera un documento de seguimiento o constatación del que el operador subsano el hallazgo se adjunta.**
- ✓ Una vez realizados los cambios se guarda el formulario de inspección modificado haciendo clic sobre el botón **Add Inspection**.

Opción Update data base:

Con la nueva versión de IDISR V3, los Coordinadores Nacionales pueden agregar a la lista de contactos, las direcciones y cargos de las Direcciones Generales de Aviación, así mismo, los representantes de las Líneas aéreas u operadores, a los que se les notifican los hallazgos encontrados en las inspecciones en rampa.

Botones:

Para agregar un nuevo contacto luego de ingresar todos los campos menos el Id que ese se genera automáticamente, se presiona el botón **Insert**.
Y si desea hacer un cambio con el botón **Edit**.

Opción: Queries

Desde la versión de la aplicación IDISR V2.0 los Coordinadores Nacionales pueden tener acceso a los resultados de las inspecciones.

El sistema utiliza un enfoque cuantitativo. Este enfoque compara el número total de hallazgos (F) con el número total de inspecciones (I) y con los ítems inspeccionados (II).

Se inspeccionan un total de 53 ítems diferentes, los hallazgos son desviaciones de las normas de la OACI.

Las opciones del menú de consultas (**Queries**) tienen la siguiente estructura:

- ✓ Estadísticas generales.
- ✓ estadísticas trimestrales por año.
- ✓ estadísticas de inspecciones por año.
- ✓ estadísticas de reportes de estado de las inspecciones.



- ✓ **Estadísticas generales.**

Categoría de los resultados

Con respecto a la valoración de las gravedades de los hallazgos. Se está aplicando algoritmos muy simples, a fin de que los datos no salgan distorsionados.

Los factores que está considerando son:

Weighting factors (factores de peso)

W1 = 0,25 (para los hallazgos de Cat 1)

W2 = 1 (para los hallazgos de Cat 2)

W3 = 2 (para los hallazgos de Cat 3)

Las fórmulas que se aplican son:

Aircraft ratio and Operator ratio:

RCat = (cat1×W1+Cat2×W2+cat3×W3)/nro. inspections

Total = (RCat1+RCat2+RCat3)

General Statistics

Please select your criteria and after press the **CONSULT** button

AMERICAN AIRLINES INC

BOEING - 767-300

Year Month

From 2010 01

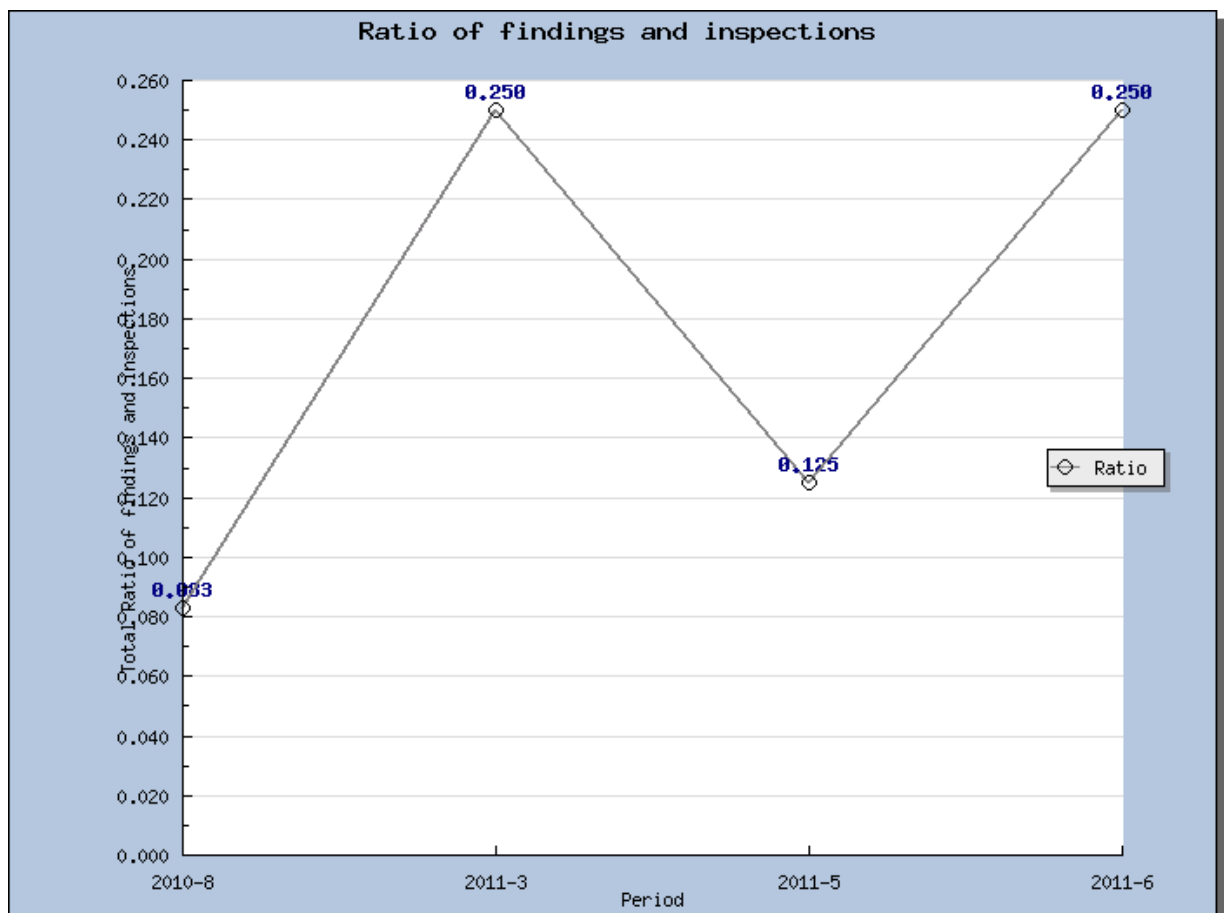
To 2012 01

Consult

Statistics of inspections per year and their relation with findings categories

Period	Nro. of inspections	Nro. of findings per category				Ratio of findings and inspections			
		Cat 1	Cat 2	Cat 3	Total	RCat 1	RCat 2	RCat 3	Total
2010-8	3	1	0	0	1	0.083	0.000	0.000	0.083
2011-3	1	1	0	0	1	0.250	0.000	0.000	0.250
2011-5	2	1	0	0	1	0.125	0.000	0.000	0.125
2011-6	1	1	0	0	1	0.250	0.000	0.000	0.250

Ratio de las categorías de los resultados:



✓ Estadísticas trimestrales por año por estados, operadores y aeronaves.

Quarterly statistics by year

States:

Operators:

Aircraft:

Inspections:

Findings:

Actions:

From year:

To year:

Consult

Reportes de acciones por operador:

Inspection form
 Search inspection
 Profile
 Back
 Home
 Exit

Report of actions by operators						
Action	Operator	2008	2009	2010	2011	Total
1	AMERICAN AIRLINES INC	0	1	1	10	12
2	AMERICAN AIRLINES INC	0	2	0	0	2
3a	AMERICAN AIRLINES INC	0	0	0	2	2
3b	AMERICAN AIRLINES INC	0	0	0	1	1
3c	AMERICAN AIRLINES INC	0	2	0	0	2

Para la Categoría 1 (Cat1):

Acción 1: Información al piloto al mando (PIC);

Para la Categoría 2 (Cat2):

Acción 2: Información a la AAC del Estado del explotador y/o Estado de matrícula;

Para la Categoría 3 (Cat3):

Acciones:

3a: Restricción en la operación de vuelo del avión;

3b: Acciones correctivas antes del vuelo;

3c: Avión detenido en tierra o retiro de la autorización para operar.

✓ **Inspecciones trimestrales por Estado por año**

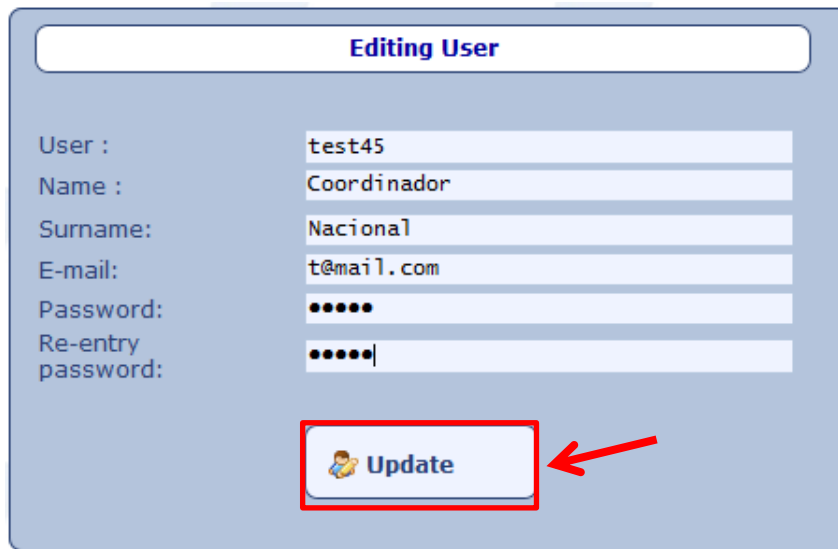
Quarterly statistics of inspections by State per year																
State	2008				2009				2010				2011			
	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4
Argentina	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	14	25	41	29
Bolivia	0	0	0	0	0	3	0	0	0	1	0	0	1	4	1	0
Brazil	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10	14	22	30	32	12
Chile	0	0	0	3	0	5	2	1	0	0	6	3	4	10	10	8
Cuba	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	1	13	12
Ecuador	0	0	0	0	0	97	0	0	0	0	0	0	0	0	12	17
El Salvador	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Paraguay	0	0	0	0	0	15	11	0	9	4	9	0	8	4	1	9
Peru	0	0	0	106	17	5	4	38	2	6	9	3	2	0	21	24
Uruguay	0	0	0	0	2	3	2	2	0	3	2	0	0	0	0	1
Venezuela	0	0	0	12	0	0	0	0	0	0	0	0	6	18	18	19

- ✓ Estadísticas de inspecciones por año. Enfoque cuantitativo (números)

Statistics of inspections per Year						
	Year					Total 2008 2012
	2,008	2,009	2,010	2,011	2,012	
Total inspections (I)	123	208	81	432	32	876
Total inspected items (II)	3,351	5,131	3,201	19,673	595	31,951
Total of findings (F)	207	88	27	177	11	510
Average # of inspected items during an inspection	27.2	24.7	39.5	45.5	18.6	155.5
Findings/Inspections (F/I)	1.683	0.423	0.333	0.410	0.344	0.582
Findings/Inspected items (F/II)	0.062	0.017	0.008	0.009	0.018	0.016

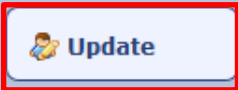

5. Opción: Users > Profile

Esta opción del menú nos presenta el formulario de edición de datos personales, en ésta podremos cambiar el nombre, apellido, correo electrónico y nuestra clave de acceso a la aplicación.



Editing User

User :	test45
Name :	Coordinador
Surname:	Nacional
E-mail:	t@mail.com
Password:	•••••
Re-entry password:	•••••

 Update 

6. Opción: Log Out

Para terminar la sesión haga clic en la opción del menú **Log Out**. Esta acción elimina su identificación ingresada al comienzo y remite a la pantalla de salida o agradecimiento. Estas son todas las opciones que la aplicación tiene disponibles para usted al identificarse con un perfil de inspector.