

DIRECCIÓN NACIONAL DE SEGURIDAD OPERACIONAL

Manual de Inspecciones en Rampa de la República Argentina

PÁGINA DEJADA INTENCIONALMENTE EN BLANCO

Lista de Páginas Efectivas

DETALLE	PÁGINAS	REVISIÓN	FECHA
Registro de Revisiones	I a II	Primera Ed.	Agosto 2024
Lista de Páginas Efectivas	III a IV	Primera Ed.	Agosto 2024
Índice	1 a 3	Primera Ed.	Agosto 2024
Preámbulo	4 a 4	Primera Ed.	Agosto 2024
Capítulo 1 – Organización del Manual	5 a 5	Primera Ed.	Agosto 2024
Capítulo 2 – Programa Internacional	6 a 6	Primera Ed.	Agosto 2024
Capítulo 3 – Programa Nacional	7 a 23	Primera Ed.	Agosto 2024
PN ANEXO A – Registro de Inspección en Rampa (Form. ISOR-01)	PNA1 a PNA3	Primera Ed.	Agosto 2024
PN ANEXO B – Informe de Inspección en Rampa (Form. ISOR-02)	PNB1 a PNB2	Primera Ed.	Agosto 2024
PN ANEXO C – Tabla de categorías de discrepancias y acciones relacionadas	PNC1 a PNC1	Primera Ed.	Agosto 2024
PN ANEXO D – Discrepancias Pre Definidas	PND1 a PND69	Primera Ed.	Agosto 2024
PN ANEXO E – Curso de Instrucción Inicial / recurrente del Programa ISOR	PNE1 a PNE2	Primera Ed.	Agosto 2024
PI ANEXO A – Frecuencia de Vigilancia	PIA1 a PIA1	Primera Ed.	Agosto 2024
PI ANEXO B – Indicadores de Gestión	PIB1 a PIB1	Primera Ed.	Agosto 2024
PI ANEXO C – Flujograma Notificación Discrepancia	PIC1 a PIC1	Primera Ed.	Agosto 2024
PI ANEXO D – Capacitación Programa Internacional	PID1 a PID1	Primera Ed.	Agosto 2024

PÁGINA DEJADA INTENCIONALMENTE EN BLANCO

ÍNDICE

Página

Registro de Revisiones	I
Lista de Páginas Efectivas	III
Índice	1
Preámbulo	4
Capítulo 1 – Organización del Manual	5
1.1. Objetivo del capítulo	5
1.2. Organigrama del MIRRA.....	5
1.3. Objetivo del Manual	5
Capítulo 2 – Programa Internacional	6
2.1. Objetivo del capítulo	6
2.2. Declaración de Adopción del Programa Internacional	6
2.3. Notificación de discrepancias	6
Capítulo 3 – Programa Nacional	7
3.1. Objetivo del capítulo	7
3.2. Declaración de Adopción del Programa Nacional	7
3.3. Sección - Introducción	7
3.3.2. Definiciones	7
3.3.3. Abreviaturas.....	7
3.3.4. Objetivo del Programa ISOR	8
3.3.5. Ámbito de Aplicación	8
3.4. Sección - Generalidades	9
3.4.2. Términos y condiciones	9
3.4.3. Responsabilidades del coordinador del Programa ISOR.....	9
3.4.4. Responsabilidades del Inspector del Programa ISOR	9
3.4.5. Responsabilidades del Explotador Aéreo Nacional.....	10
3.4.6. Responsabilidades del punto focal del Explotador Aéreo Nacional	10
3.4.7. Requisitos para ser coordinador del Programa ISOR	10
3.4.8. Requisitos para ser Inspector del Programa ISOR	10
3.4.9. Requisitos para ser punto focal del explotador	11
3.4.10. Competencias para ser coordinador del Programa ISOR	11
3.4.11. Competencias para realizar inspecciones del Programa ISOR	11

3.4.12. Mantenimiento de la competencia para realizar inspecciones ISOR	11
3.4.13. Ventajas del programa.....	11
3.4.14. Software de Gestión	12
3.4.15. Modificaciones	12
3.5. Sección - Prácticas y procedimientos de una inspección en rampa	12
3.5.2. Información sobre las inspecciones en rampa	12
3.5.3. Características generales de una inspección en rampa.....	12
3.5.4. Preparación y conducción de una inspección en rampa.....	13
3.5.5. Calificación de los ítems inspeccionados	14
3.5.6. Discrepancias y descripción de comentarios	14
3.5.7. Áreas de inspección en rampa	15
3.5.8. Características particulares de una inspección en rampa.....	17
3.5.9. Lista de verificación – Registro de Inspección en Rampa.....	19
3.5.10. Categorías de discrepancias y acciones relacionadas.....	19
3.5.11. Informe de inspección en rampa	20
3.5.12. Medidas Correctivas	20
3.6. Sección - Software de Gestión	22
3.6.1. Objetivo	22
3.6.2. Disposición.....	22
3.6.3. Función	22
3.6.4. Características del sistema informático	22
3.6.5. Uso del sistema informático.....	22
3.7. Sección – Frecuencia de Vigilancia a Explotadores Nacionales	22
3.7.2. Alcance	22
3.7.3. Proyección de la frecuencia de vigilancia a los operadores.....	23
3.8. Sección – Indicadores ISOR	23
3.8.1. Definición de RATIO	23
3.8.2. Cálculo de RATIO	23
3.8.3. Clasificación de RATIO.....	23

Anexos Programa Nacional (PN)

PN ANEXO A Registro de Inspección en Rampa (Form. ISOR-01)	PNA1
PN ANEXO B Informe de Inspección en Rampa (Form. ISOR-02)	PNB1
PN ANEXO C Tabla de categorías de discrepancias y acciones relacionadas.....	PNC1
PN ANEXO D Discrepancias Pre Definidas	PND1
PN ANEXO E Curso de Instrucción Inicial/recurrente del Programa ISOR	PNE1

Anexos Programa Internacional (PI)

PI ANEXO A Frecuencia de Vigilancia	PIA1
PI ANEXO B Indicadores de Gestión.....	PIB1
PI ANEXO C Flujograma Notificación Discrepancia	PIC1
PI ANEXO D Capacitación Programa Internacional	PID1

PÁGINA DEJADA INTENCIONALMENTE EN BLANCO

Preámbulo

1. Antecedentes

1.1 La Asamblea General de la OACI en su 35° período de sesiones, llevado a cabo en la ciudad de Montreal (Canadá) en octubre de 2004, aprobó la **Resolución A 35-7 “Estrategia unificada para resolver las deficiencias relacionadas con la seguridad operacional”**. Uno de los objetivos principales de la Organización es el de garantizar la seguridad operacional en todo el mundo e incumbe también a los Estados contratantes en forma colectiva e individual, la responsabilidad de garantizar la seguridad operacional de la aviación civil internacional.

1.2 Por medio de dicha resolución se alienta a los Estados contratantes a utilizar toda la información disponible en mejor desempeño de sus funciones de vigilancia de la seguridad operacional, encarga al Consejo que elabore medios prácticos para facilitar el intercambio de esta información y recuerda a los Estados contratantes la necesidad de vigilar todas las operaciones de aeronaves, incluidas las extranjeras dentro de su territorio, y a adoptar las medidas que resulten necesarias para proteger la seguridad operacional.

1.3 El fomento de la armonización en vías a la uniformidad a la más amplia escala, con transparencia e intercambio de información relativa a la seguridad operacional entre los Estados constituyen principios fundamentales de un sistema de transporte aéreo seguro.

1.4 En la 12° 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 concretó la **Conclusión JG12/09** como una **“Propuesta para la implantación de un programa de intercambio de datos de inspección de seguridad en rampa” (IDSR)**, y se encomendó al Comité Técnico desarrollarla.

1.5 El marco jurídico de dichas reglas subyace en el Artículo 16 del **Convenio sobre Aviación Civil Internacional “Inspección de aeronaves”** 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”*.

1.6 A dichos efectos se estudiaron y analizaron los programas de intercambio de datos establecidos por otros Estados en otras regiones, a saber: “Intercambio de datos de seguridad de la aviación internacional” (IASDEX) de la Administración Federal de Aviación (FAA) de los Estados Unidos de Norteamérica, el “Programa para la evaluación de la seguridad de aeronaves extranjeras” (SAFA) de la Conferencia Europea de Aviación Civil (ECAC) e IDISR, Programa de Intercambio de Datos de Seguridad en Rampa, del SRVSOP. “Programa para la evaluación de la seguridad de aeronaves nacionales” (SANA) de la Comunidad Europea

1.7 Nuestras Autoridades comienzan a aplicar metodologías similares a escala nacional, adoptando su filosofía y herramientas, unificando criterios y parámetros. Así dieron comienzo las inspecciones de aeronaves de explotadores nacionales y extranjeras, a quienes se los auditó bajo los estándares de nuestras normas, similares o más exigentes que las contenidas en los Anexos OACI.

1.8 Por ello la Dirección Nacional de Seguridad Operacional (DNSO) de la ANAC implementó el Programa de Inspecciones de Seguridad Operacional en Rampa (ISOR), adecuándose a lo establecido en el Doc. 8335 de la OACI –Manual sobre procedimientos para la inspección, certificación y supervisión permanente de las operaciones.

1.9 Con el objeto de armonizar en el territorio nacional el Programa de Intercambio de Datos de Seguridad en Rampa (IDISR) del SRVSOP para explotadores aerocomerciales extranjeros, y el Programa de Inspecciones de Seguridad Operacional en Rampa (ISOR) para explotadores aerocomerciales nacionales tanto de operación regular como no regular, se crea el presente **Manual de Inspecciones en Rampa de la República Argentina (MIRRA)** utilizando como base el antiguo Manual de Procedimientos del Programa ISOR.

Capítulo 1 – Organización del Manual

1.1 Objetivo del capítulo

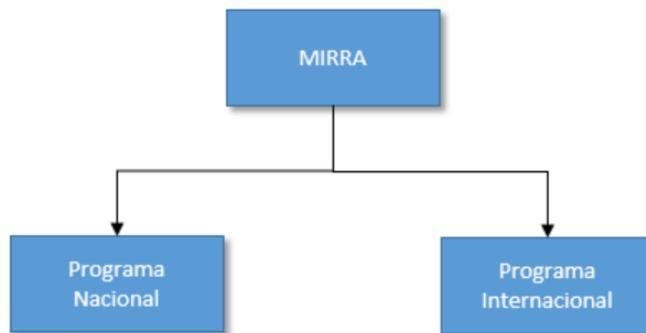
1.1.1 Este capítulo proporciona información relacionada con la división del Manual del Programa Inspecciones en Rampa de la República Argentina (MIRRA) y su objetivo.

1.2 Organigrama del MIRRA

1.2.1 El MIRRA se dividirá en 2 (dos) partes: el Programa Nacional y el Programa Internacional.

1.2.2 En los capítulos relacionados a los programas se suministrará la información vinculada a su funcionamiento.

1.2.3 Esquema



1.3 Objetivo del Manual

1.3.1 El presente manual tiene por objeto proporcionar a los Inspectores de la ANAC detalles sobre los procedimientos a seguir durante la realización de las inspecciones a operadores Nacionales e Internacionales, incluyendo además las funciones de carga de datos, planillas a utilizar y seguimiento de discrepancias. Asimismo, el presente manual proporcionará a los explotadores inspeccionados la información necesaria sobre el contenido de los Programas tanto nacional como internacional.

Capítulo 2 – Programa Internacional

2.1 Objetivo del Capítulo

2.1.1 Este capítulo proporciona información relacionada con el Programa Internacional de Inspecciones en Rampa.

2.2 Declaración de Adopción del Programa Internacional

2.2.1 La República Argentina adoptará el Programa de Intercambio de Información de Inspecciones en Rampa (IDISR), proveniente del Sistema Regional de Cooperación para la Vigilancia de la Seguridad Operacional (SRVSOP) para su uso en Operadores Aerocomerciales Internacionales Regulares y no Regulares.

2.2.2 Se aceptarán todos los lineamientos, definiciones y procedimientos emanados del Manual de Procedimientos del Programa IDISR, así como cambios, enmiendas y actualizaciones que puedan surgir.

2.2.3 En caso de que el Manual de Procedimientos del Programa IDISR no contemple algún procedimiento o el estado Nacional Argentino deba armonizar a su normativa vigente a la propuesta por el Manual, se indicarán las diferencias en los respectivos ANEXOS PI (Programa Internacional) correspondientes.

2.3 Notificación de discrepancias

2.3.1 Si bien la República Argentina utilizará el Programa de Intercambio de Información de Inspecciones en Rampa (IDISR), proveniente del Sistema Regional de Cooperación para la Vigilancia de la Seguridad Operacional (SRVSOP) y su plataforma digital para la notificación de discrepancias a los explotadores, la Autoridad Aeronáutica argentina (ANAC) informará mediante comunicación oficial o e-mail oficial cursado por el Coordinador Nacional del Programa IDISR, a través del Procedimiento emanado del PI ANEXO C, a la autoridad aeronáutica del explotador extranjero sobre aquellas discrepancias detectadas en el marco del IDISR.

2.3.2 Sin perjuicio de la comunicación cursada al Estado del explotador extranjero, la ANAC se encuentra facultada para adoptar medidas directas para limitar las operaciones en aquellos casos en que el explotador extranjero no resuelva la discrepancia detectada en el plazo encomendado por ANAC, lo que incluye la suspensión de vuelos programados por el explotador extranjero o la suspensión o retiro de su autorización para operar en la República Argentina.

Capítulo 3 – Programa Nacional

3.1 Objetivo del Capítulo

3.1.1 Este capítulo proporciona la información relacionada con el Programa Nacional de Inspecciones en Rampa.

3.2 Declaración de Adopción del Programa Nacional

3.2.1 La República Argentina adoptará el Programa de Inspecciones de Seguridad Operacional en Rampa (ISOR) para su uso en Operadores Aerocomerciales Nacionales Regulares y no Regulares.

3.3 Sección - Introducción

3.3.1 Esta sección proporciona información relacionada con las definiciones, abreviaturas, objetivos y ámbito de aplicación del Programa de Inspecciones de Seguridad Operacional en Rampa (ISOR).

3.3.2 Definiciones

3.3.2.1 Explotador: A los efectos de este manual, es la persona, organismo o empresa que se dedica, o propone dedicarse a la explotación de aeronaves, aeródromos o actividades aeronáuticas conexas.

3.3.2.2 Inspección: Actividad de auditoría en rampa que implica un examen de las condiciones en las cuales se lleva a cabo la operación de una aeronave, incluyendo su tripulación, documentación, carga y condición técnica. Lo observado durante la inspección, es evaluado utilizando como referencia los estándares nacionales (Regulaciones), internacionales (Anexos de la OACI) y los procedimientos aprobados y/o aceptados por la Autoridad para el explotador.

3.3.2.3 Inspector: Persona que tiene la instrucción y autorización necesarias para llevar a cabo inspecciones.

3.3.2.4 Programa de Inspecciones de Seguridad Operacional en Rampa (ISOR): El Programa ISOR es un sistema de inspecciones que tienen como objetivo fundamental la recolección sistemática de información vinculada con la seguridad de la operación de las aeronaves. Esta información es recolectada, almacenada y evaluada utilizando procedimientos definidos, a los efectos de determinar el nivel de seguridad operacional de los explotadores aerocomerciales nacionales.

3.3.2.5 Punto Focal del explotador: Persona designada por el explotador, para servir de nexo y contacto en todas las cuestiones vinculadas al Programa ISOR.

3.3.3 Abreviaturas

- 3.3.3.1. AAC: Autoridad de Aviación Civil o Administración de Aviación Civil.
- 3.3.3.2. ANAC: Administración Nacional de Aviación Civil.
- 3.3.3.3. APU: Grupo auxiliar de energía (Auxiliar / Airborne Power Unit).
- 3.3.3.4. CESA: Certificado de Explotador de Servicios Aerocomerciales.
- 3.3.3.5. CDL: Lista de desviación respecto a la configuración (Configuration Deviation List).
- 3.3.3.6. DA: Dirección de Aeronavegabilidad.
- 3.3.3.7. DLP: Dirección de Licencias al Personal.
- 3.3.3.8. DNSO: Dirección Nacional de Seguridad Operacional.
- 3.3.3.9. DOA: Dirección de Operación de Aeronaves.
- 3.3.3.10. DPD: Discrepancias Pre Definidas.

- 3.3.3.11. ELT: Transmisor de Localización de Emergencia (Emergency Locator Transmitter).
- 3.3.3.12. EMK: Equipo de Emergencias Médicas (Emergency Medical Kit).
- 3.3.3.13. FAK: Equipo de Primeros Auxilios (First Aid Kit).
- 3.3.3.14. FOD: Daño por objeto extraño (Foreign Object Damage).
- 3.3.3.15. GSO: Gestión de la Seguridad Operacional / Gerente de Seguridad Operacional.
- 3.3.3.16. IA: Inspector de Aeronavegabilidad.
- 3.3.3.17. ISO: Organización Internacional para la estandarización (International Standard Organization).
- 3.3.3.18. ISOA: Inspector de Seguridad de Operaciones Aéreas.
- 3.3.3.19. ISOR Inspección de Seguridad Operacional en Rampa.
- 3.3.3.20. ISOAC: Inspector de Seguridad Operacional de Aviación Civil.
- 3.3.3.21. IOLA: Inspectores Operativos de Líneas Aéreas.
- 3.3.3.22. MEL: Lista de equipo mínimo (Minimum Equipment List).
- 3.3.3.23. MCTW: Peso (masa) máximo certificado de despegue (Maximum Certificated Takeoff Weight).
- 3.3.3.24. NOTAM: Aviso a los aviadores (Notice To Airmen).
- 3.3.3.25. OACI: Organización de Aviación Civil Internacional.
- 3.3.3.26. OJT/IPPT: Instrucción práctica en el puesto de trabajo (On the Job Training).
- 3.3.3.27. PA: Sistema de información al pasajero (Passenger Address).
- 3.3.3.28. PBE: Equipo de protección de respiración (Portable Breathing Equipment).
- 3.3.3.29. PFE: Extintor de Fuego Portátil (Portable Fire Extinguisher).
- 3.3.3.30. PIC: Piloto al mando (Pilot In Command).
- 3.3.3.31. PMI / IPA: Inspector principal de aeronavegabilidad (Principal Airworthiness Inspector).
- 3.3.3.32. POI / IPO: Inspector principal de operaciones (Principal Operations Inspector).
- 3.3.3.33. PSA: Policía de Seguridad Aeronáutica.
- 3.3.3.34. RNA: Registro de Novedades de Abordo.
- 3.3.3.35. RTV: Registro Técnico de Vuelo.
- 3.3.3.36. SARPS: Normas y métodos recomendados internacionales (Standards and recommended Practices).
- 3.3.3.37. SIC: Piloto segundo al mando o copiloto de acuerdo a OACI (Second In Command).
- 3.3.3.38. SRVSOP: Sistema Regional de Cooperación para la Vigilancia de la Seguridad Operacional.
- 3.3.3.39. TCP: Tripulante de Cabina de Pasajeros.
- 3.3.3.40. TSO: Orden Técnica Estándar (Technical Standard Order).

3.3.4 Objetivo del Programa ISOR

3.3.4.1 El Programa ISOR tiene como objetivo la conformación de una base de datos referente a la seguridad operacional de los explotadores nacionales, a partir de la información obtenida en las inspecciones de seguridad operacional en rampa. Estos datos, obtenidos de forma sistemática, son base y tienen por objeto identificar y analizar los problemas relacionados con la seguridad operacional y planificar una estrategia, a los fines de solucionar las posibles deficiencias.

3.3.5 Ámbito de aplicación

3.3.5.1 El Programa ISOR se aplicará a los explotadores aéreos nacionales que operan bajo las RAAC 121 y/o RAAC 135 sobre el estado argentino.

3.4 Sección - Generalidades

3.4.1 Esta sección proporciona información acerca de cuestiones generales vinculadas con el Programa ISOR. También ofrece información concerniente a las responsabilidades, requisitos y competencias de cada uno de los actores involucrados en el programa.

3.4.2 Términos y condiciones

3.4.2.1 Las funciones de inspección de seguridad operacional en rampa (ISOR) son llevadas a cabo por inspectores de aeronavegabilidad y de operaciones, con un entrenamiento específico para tal función. A los efectos del presente manual las denominaciones “inspector ISOR” e “inspección ISOR” se pueden utilizar indistintamente.

3.4.2.2 Los estándares para evaluar cumplimiento de las inspecciones a explotadores nacionales son las (RAAC) Regulaciones Argentinas de Aviación, SARPS contenidos en los Anexos de la OACI u alguna documentación técnica emanada por otra AAC en caso de que haya una DPD no incluida por las RAAC, y, además, se deberá usar las instrucciones de inspección del presente capítulo.

3.4.3 Responsabilidades del coordinador del Programa ISOR

3.4.3.1 El coordinador del programa ISOR, desarrollará e implementará un programa que establezca la proyección anual de inspecciones de Seguridad Operacional en Rampa para los explotadores Nacionales que operen en el territorio de la República Argentina.

3.4.3.2 El coordinador del programa podrá solicitar a la DNTA (Dirección Nacional de Transporte Aéreo) la información que se requiera para cumplir con la proyección de vigilancia.

3.4.3.3 Establecer y mantener, en coordinación con las áreas correspondientes de la ANAC, un Software de Gestión permita administrar los datos de las ISOR (carga, archivo, gestión), y compartirlos con los explotadores inspeccionados en caso de que sean requeridos.

3.4.3.4 Actualizar los procedimientos para la remisión de los datos de las inspecciones, incluyendo un formato tipo para su transmisión y la descripción de los datos requeridos, además de los términos y condiciones bajo las cuales los explotadores podrán acceder a la información del Software de Gestión y determinar los sectores de la ANAC que podrán acceder a la información allí almacenada.

3.4.3.5 Analizar la base de datos del Software de Gestión con los cursos de acción adoptados por los explotadores y proponer su caso acciones coordinadas entre aquellos y otras áreas de la ANAC, con el fin de subsanar las deficiencias en materia de seguridad operacional.

3.4.3.6 Notificar a explotadores nacionales y comunicar a dependencias de la ANAC que corresponda, sobre el resultado de las inspecciones y el detalle de novedades significativas o mayores.

3.4.3.7 Asesorar a los explotadores sobre políticas de seguimiento de discrepancias.

3.4.3.8 Proponer enmiendas al presente manual que entienda necesarias.

3.4.3.9 Monitorear que los programas de instrucción ISOR se encuentren actualizado.

3.4.3.10 Asegurarse que solamente aquellos inspectores debidamente capacitados, calificados y actualizados en el Programa ISOR participen de las inspecciones

3.4.4 Responsabilidades del inspector del Programa ISOR

3.4.4.1. Cumplir las inspecciones establecidas por el coordinador del programa ISOR en su programación Anual.

3.4.4.2. Llevar a cabo la carga en el Software de Gestión de los informes de inspección y mantener su almacenamiento físico.

3.4.4.3. Comunicar al representante de la empresa las no conformidades encontradas al momento de la inspección.

3.4.4.4. Proponer al coordinador de programa ISOR los cursos acción según el tipo de discrepancia.

3.4.4.5. Realizar el seguimiento de las discrepancias cargadas en el Software de Gestión, como así su reclamo al operador en caso de retraso de su respuesta.

3.4.4.6. Dar cierre a las discrepancias.

3.4.4.7. Mantener Vigente su credencial Aeroportuaria.

3.4.5 Responsabilidades Explotador Aéreo Nacional

3.4.5.1 En el marco del desarrollo de las operaciones autorizadas, colaborar con la ANAC en el cumplimiento de su Programa de Vigilancia de la Seguridad Operacional, participando activamente del Programa ISOR.

3.4.5.2 Designar el Punto Focal para el Programa ISOR e informar de ello a la DNSO y al coordinador ISOR.

3.4.5.3 Implementar las medidas correctivas vinculadas con las discrepancias detectadas durante las inspecciones del Programa ISOR, informando de ellos a su POI y PMI de la ANAC.

3.4.5.4 Realizar el seguimiento de las respuestas a las discrepancias encontradas en las inspecciones en rampa, de acuerdo con su categorización, según establece el presente manual de procedimientos del programa ISOR.

3.4.6 Responsabilidades del punto focal del Explotador Aéreo Nacional

3.4.6.1 Ser el nexo entre la empresa y el Programa ISOR.

3.4.6.2 Implementar un plan de seguimiento de las discrepancias detectadas durante las inspecciones ISOR.

3.4.6.3 Monitorear el desarrollo del plan de seguimiento antes mencionado y hacer los ajustes necesarios para garantizar el correcto tratamiento de las discrepancias, informando a su POI y PMI de la ANAC.

3.4.6.4 Mantener contacto periódico con el Programa ISOR, colaborando con el desarrollo armonizada del mismo.

3.4.7 Requisitos para ser coordinador del Programa ISOR

3.4.7.1 Haber sido designado como Inspector ISOAC en la especialidad Aeronavegabilidad (IA) u Operaciones (IOLA o ISOA).

3.4.7.2 Tener al menos 4 años de experiencia como inspector ISOAC en su especialidad en la autoridad Aeronáutica.

3.4.7.3 Haber participado como Inspector del Programa ISOR por lo menos 1 año en su especialidad, cumpliendo lo establecido en 3.4.4.

3.4.7.4 Tener habilidad para comunicarse y mantener relaciones interpersonales con los explotadores y usuarios en general.

3.4.7.5 No tener en su legajo profesional antecedentes desfavorables de sanciones disciplinarias, anteriores a su nombramiento.

3.4.7.6 Tener conocimiento del código aeronáutico y su reglamentación.

3.4.7.7 Tener conocimiento de las Normas y Métodos Recomendados (SARPS) contenidos en los Anexos al Convenio sobre Aviación Civil Internacional.

3.4.7.8 Tener conocimiento de los estándares para evaluar las inspecciones a explotadores nacionales obrantes en las Regulaciones Argentinas de Aviación Civil (RAAC).

3.4.7.9 Haber sido designado por el Director de la DNSO como Coordinador de las inspecciones en rampa para el Programa ISOR.

3.4.8 Requisitos para ser Inspector del Programa ISOR

3.4.8.1. Haber sido designado como Inspector ISOAC.

3.4.8.2. Contar con el nombramiento de Inspector de Aeronavegabilidad emitido por la DA, o de IOLA o ISOA (con competencia en TCP o Mercancías Peligrosas) emitido por la DOA.

3.4.8.3. Tener al menos 1 año de experiencia en la autoridad Aeronáutica como inspector ISOAC en su especialidad citada en 3.4.8.2. Se podrá considerar para cumplir este requisito su experiencia en la industria.

3.4.8.4. No tener en su legajo profesional antecedentes desfavorables de sanciones disciplinarias, anteriores a su nombramiento.

3.4.8.5. Haber realizado la Instrucción Inicial del Programa ISOR citada en el PN ANEXO E.

3.4.8.6. Poseer un nivel medio y/o avanzado de Microsoft Office.

3.4.9 Requisitos para ser punto focal del explotador

3.4.9.1 Haber sido formalmente designado por el explotador ante el Programa ISOR.

3.4.9.2 Tener facultades para generar medidas correctivas a las no conformidades encontradas en las inspecciones.

3.4.9.3 Poseer demostradas habilidades para vigilar el cumplimiento de la normativa o de los procedimientos aprobados en las especialidades operativas y de aeronavegabilidad.

3.4.10 Competencias para ser coordinador del Programa ISOR

3.4.10.1 Tener un nivel idiomático de inglés que le permita comunicarse de manera fluida con el explotador de que se trate.

3.4.10.2 Habilidades para la conducción y gestión de equipos técnicos especializados y recursos materiales.

3.4.10.3 Poder desplazarse dentro y fuera de la aeronave sin dificultades físicas.

3.4.11 Competencias para realizar inspecciones del Programa ISOR

3.4.11.1 Poseer demostradas habilidades para vigilar el cumplimiento de la normativa o de los procedimientos aprobados en las especialidades de su competencia.

3.4.11.2 Tener el nivel idiomático de inglés que le permita comunicarse de manera fluida con el representante de la empresa al momento de la inspección.

3.4.11.3 Poder desplazarse dentro y fuera de la aeronave sin dificultades físicas.

3.4.12 Mantenimiento de la competencia para realizar inspecciones ISOR

3.4.12.1 Para mantener su competencia los inspectores deberán cumplir con el curso de instrucción recurrente indicada en el PN ANEXO E cada 3 (tres) años como mínimo.

3.4.13 Ventajas del programa

3.4.13.1 Permite a la DNSO ejercer un control eficiente sobre sus explotadores mientras éstos operan dentro del territorio nacional. La generación de indicadores estadísticos que midan la performance de cada explotador –en lo que a resultados de las ISOR se refiere- permitirá la utilización de criterios óptimos para la realización de las inspecciones basados en sus resultados. Los explotadores que demuestren una baja performance recibirán mayor atención y consecuentemente mayor cantidad de inspecciones.

3.4.13.2 Permite a la ANAC y a los diferentes organismos hacer las mediciones del nivel de seguridad operacional que consideren oportunas y en base a ellas tomar las acciones que se estimen convenientes.

3.4.14.3 A partir de su implementación, y una vez que se apliquen las medidas correctivas que correspondan, se producirá una elevación consecuente en los niveles de seguridad de las operaciones aéreas.

3.4.14 Software de Gestión

3.4.14.1. Los detalles sobre el mismo se encuentran descritos en el punto 3.6 Sección – Software de Gestión de este documento.

3.4.15 Modificaciones

3.4.15.1 Los inspectores que estén afectados al Programa ISOR podrán proponer a la Coordinación del Programa ISOR, las modificaciones que crean convenientes para mejorar, agilizar y ayudar a la mejor calidad y eficiencia de la información aportada a este Programa.

3.4.15.2 Una vez recibidas las propuestas de los inspectores y analizadas por la Coordinación del Programa ISOR, este propondrá la correspondiente modificación a la DNSO para su aprobación. Las propuestas podrán ser presentadas mediante el sistema informático Gestión de Documentación Electrónica a la coordinación.

3.5 Sección - Prácticas y procedimientos de una inspección en rampa

3.5.1 El objetivo de esta sección es proporcionar orientación y guía a los inspectores ISOR de la planificación y conducción de las inspecciones ISOR, así como también explicar sus características e importancia.

3.5.2 Información sobre las inspecciones en rampa

3.5.2.1 Por medio de una ISOR, los inspectores tienen la oportunidad de evaluar la operación de un explotador mientras los tripulantes y la aeronave se encuentran en tierra, resultando esta modalidad de inspección un método efectivo capaz de evaluar la habilidad del explotador al preparar la aeronave y a su tripulación para que el vuelo sea conducido dentro de los estándares de seguridad aplicables. Cuando una inspección en rampa es conducida después de la terminación de un vuelo (inspección de arribo), ésta inspección también constituye un método efectivo para determinar si la aeronave y su tripulación fueron adecuadamente preparados para el vuelo. Así mismo es posible evaluar los procedimientos posteriores al vuelo y/o procedimientos de escala, incluyendo el cumplimiento de los tripulantes y del personal de tierra con dichos procedimientos.

3.5.2.2 Las ISOR permiten a los inspectores observar y evaluar los métodos de rutina y procedimientos utilizados por el personal del explotador durante los períodos inmediatos anteriores o posteriores de un vuelo para determinar el cumplimiento con las reglamentaciones y con las prácticas de operación seguras.

3.5.2.3 Las inspecciones deben ser conducidas en forma **ordenada** y **normalizada**. Por tal razón, cada inspección debe tener objetivos individuales y ser conducida de la misma manera cada vez que se realiza dicho tipo de inspección, de acuerdo a la orientación y guía de este documento y de las listas de verificación apropiadas.

3.5.3 Características generales de una inspección en rampa

3.5.3.1 La inspección en rampa es una actividad de trabajo que posee las siguientes características:

a) Un título de la actividad de trabajo específica. Estas inspecciones son identificadas como Inspección de Seguridad Operacional en Rampa (ISOR).

- b) Un comienzo y un final determinado. La actividad de inspección específica se inicia cuando un inspector inicia las tareas de inspección y termina cuando el inspector ha finalizado el reporte de inspección.
- c) Objetivos específicos a ser cumplidos. El objetivo principal de la ISOR es determinar si una persona, ítem o segmento de una operación cumple con las reglamentaciones, con las prácticas de operación seguras y con otras normas establecidas.
- d) Procedimientos generales a ser seguidos. Las ISOR tienen procedimientos generales y detallados que los inspectores deben seguir para propósitos de estandarización, los cuales se detallan en el presente documento. Existe una ayuda de trabajo o lista de verificación específica para las inspecciones en rampa, la cual contiene listas de áreas y de ítems específicos, los cuales deben ser observados y evaluados durante la inspección, cuando sean aplicables.
- e) Procedimientos para reportar resultados o hallazgos. Una inspección no se da por finalizada hasta que haya sido elaborado, presentado y registrado un reporte sobre los resultados de la inspección. Este reporte de inspección es el elemento clave de cualquier inspección. Los inspectores deben ser concisos, reales y objetivos en el reporte de los resultados de la inspección.

3.5.4 Preparación y conducción de una inspección en rampa

3.5.4.1 Preparación de una inspección. Antes de conducir la ISOR, los inspectores deben, en lo posible, familiarizarse con los métodos y procedimientos del explotador. Cuando sea posible, los inspectores deben enterarse de las deficiencias o tendencias negativas presentadas por el explotador, revisando los datos previos de vigilancia relacionados al tipo de inspección a ser conducida. Los inspectores deben familiarizarse con las guías aplicables para este tipo de inspección en rampa y utilizar las listas de verificación o ayudas de trabajo apropiadas como un recordatorio de las áreas a ser evaluadas durante las inspecciones.

3.5.4.2 Notificación anticipada de una inspección. Las ISOR **NO** deben ser notificadas anticipadamente. Las mismas constituyen inspecciones de oportunidad.

3.5.4.3 Limitación del alcance de una inspección. A menudo, los inspectores no podrán evaluar todos los ítems o áreas requeridas incluidas en las listas de verificación. La consideración más importante es evaluar completa y cualitativamente aquellos ítems o áreas para las cuales el inspector tiene tiempo y oportunidad de observar. En algunas circunstancias es preferible que los inspectores limiten el alcance de la inspección para asegurar la calidad de la misma. Cuando una inspección ha sido limitada en alcance, se recomienda a los inspectores que deben proporcionar un comentario detallando la limitación y sus razones, e indicar, ya sea registrando el número y tipos de registros o manuales evaluados o, registrando las áreas generales no evaluadas. Los formularios utilizados como guía y registro de inspección disponen de campos o casilleros que deberán marcarse indicando las áreas observadas.

3.5.4.4 Conducta del inspector. En vista a las numerosas circunstancias que un inspector puede enfrentar, es necesario poner énfasis en que más allá de esas situaciones, el inspector es la presencia visible de la Autoridad Aeronáutica y desarrolla su tarea en un ámbito dinámico, altamente profesional, organizado y competitivo; y está regido por las normas de ética y conducta de todos los inspectores de la DNSO.

3.5.4.5 Conducción de la inspección. Cuando inician una inspección, los inspectores deberán presentarse e identificarse apropiadamente y asegurarse que el personal del explotador respectivo esté completamente enterado del tipo y propósito de la inspección a ser conducida. Los inspectores deberán utilizar las tarjetas de identificación u otra identificación apropiada a vista de todos durante la conducción de las inspecciones. Cuando observen o evalúen al personal del explotador durante el desarrollo de sus tareas asignadas, los inspectores no intervendrán de manera que puedan afectar adversamente el desempeño de dicho personal o impedirlos de ejecutar eficazmente sus tareas. Sin embargo, si un inspector observa una condición insegura o que potencialmente podría volverse insegura, debe informar inmediatamente al personal del explotador apropiado de dicha condición.

3.5.4.6 Finalización de la inspección. Al finalizar una inspección, los inspectores deben informar al personal apropiado del explotador de los resultados de la misma. La información incluirá un resumen de las áreas inspeccionadas y las determinaciones realizadas por los inspectores acerca del estado de cumplimiento de cada área. Las personas, ítems o áreas que se encontraron cumpliendo o que excedieron los estándares de las

reglamentaciones también deben ser comentados en el informe. El registro de inspección debe incluir una explicación (con suficiente grado de detalle) de cualquier deficiencia que fue detectada durante la inspección. El personal apropiado del explotador será informado acerca de cualquier área que requiera algún tipo de acción de seguimiento y, en particular, si es requerida alguna acción previa a la partida del vuelo. Si se determina que una reglamentación no ha sido cumplida, los inspectores informarán al personal responsable del explotador que podrá iniciarse una investigación de la posible infracción constatada. Cuando un inspector no está en condición de informar a los empleados del explotador sobre cualquier deficiencia detectada –por ejemplo, si dichos empleados no están disponibles - el inspector indicará en el registro de inspección que el explotador no fue informado sobre tales deficiencias. Durante una inspección, a menudo algunos tipos aislados de deficiencias pueden ser corregidos por el personal del explotador mientras está siendo conducida la inspección. En estos casos, los inspectores deben incluir en el registro de inspección dichas deficiencias y detallar cómo fueron corregidas. La preparación del registro de inspección es la acción final a ejecutar por los inspectores para finalizar una inspección.

3.5.5 Calificación de los ítems inspeccionados

3.5.5.1. Los inspectores registrarán en la planilla denominada Registro de Inspección en Rampa (ver **PN ANEXO A**) los ítems inspeccionados, indicando además en cuales fueron detectados discrepancias. La metodología y reglas quedarán definidas en función de las pautas de llenado del formulario y según se detalla en los párrafos siguientes.

3.5.5.2. Las discrepancias y comentarios se redactarán en forma precisa y concisa, debiendo existir una referencia explícita al ítem de la planilla de inspección que presenta la discrepancia. Para lograr este objetivo, se deberá utilizar, siempre que resulte factible, las definiciones y situaciones provistas como Discrepancias pre Definidas (ver **PN ANEXO D**).

3.5.5.3. Deberá tenerse en cuenta que el registro generado por los inspectores durante la inspección constituye un **informe preliminar**, siendo su principal objetivo dejar constancia de lo observado y la valoración en primera instancia de su gravedad. El texto final de las discrepancias, así como también su valoración podrán ser modificados en el informe definitivo el cual se genera al cargar la información del informe preliminar en el Software de Gestión.

3.5.6 Discrepancias y descripción de comentarios

3.5.6.1 Un ítem insatisfactorio representa una no conformidad o discrepancia, la cual surge cuando el proceso o procedimiento que se inspecciona no se ejecuta o realiza como se debería.

3.5.6.2 La norma de la Organización Internacional para la Estandarización (ISO) define a una no conformidad o discrepancia como el **no cumplimiento** de un requisito. Por lo tanto, una discrepancia puede referirse a una falla:

- a) En el cumplimiento de la norma aplicable
- b) En la implementación de un requisito legal o contractual

3.5.6.3 Si no existe un requisito especificado, no puede existir una no conformidad o discrepancia. Aquello que el inspector piensa que debería llevarse a cabo, no constituye un requisito especificado.

3.5.6.4 Las discrepancias deben ser registradas y respaldadas por la evidencia objetiva de inspección. Las no conformidades revisarán con un representante apropiado del explotador para obtener reconocimiento de la evidencia de inspección. El reconocimiento por parte del representante del inspeccionado indica que la evidencia de inspección es precisa y que se comprendió la no conformidad o discrepancia. Se debe intentar por todos los medios resolver cualquier diferencia de opinión que involucre la evidencia de inspección y además se deben registrar los puntos sin resolver.

3.5.6.5. En ocasiones, durante la inspección un inspector puede identificar una deficiencia que el explotador puede resolver en forma efectiva antes de la reunión de cierre. El inspector deberá registrar dichas deficiencias y cómo éstas fueron corregidas, dado que esta información es útil para las evaluaciones de tendencias e indicadores de performance.

3.5.6.6. El registro de inspección contendrá un detalle de todas las no conformidades o discrepancias observadas. La mejor práctica para redactar un reporte es:

- a) Revisar los hechos verbalmente y definir la naturaleza de la no conformidad con el inspeccionado, detallando la evidencia de inspección
- b) Tomar notas y consultarlas posteriormente para realizar el reporte
- c) Hacer un bosquejo del reporte de hallazgos al finalizar la inspección
- d) Los inspectores revisarán la evidencia con el equipo de inspección antes de decidir registrar una discrepancia.

3.5.6.7. En el **PN ANEXO D**, además del detalle de la Discrepancias pre Definidas, se incluyen los procedimientos específicos para la categorización de cualquier discrepancia, en particular aquellas vinculadas con los defectos técnicos observados durante la inspección.

3.5.7 Áreas de inspección en rampa

3.5.7.1 Existen cinco áreas generales de inspección que pueden ser observadas y evaluadas durante las ISOR. Estas áreas de inspección son las siguientes:

- a) Cabina de vuelo o pilotaje
- b) Cabina de pasajeros / Ítems de seguridad
- c) Condición externa
- d) Carga y compartimientos de carga
- a) General

3.5.7.2 El detalle de cada área general es el siguiente

A) Área A. Cabina de vuelo (pilotaje). El Área A comprende los ítems que deben ser inspeccionados en la cabina de pilotaje del avión. En esta área los inspectores deberán verificar los siguientes ítems:

➤ **General**

- A 1. Estado general
- A 2. Salida de emergencia
- A 3. Equipamiento

➤ **Documentación**

- A 4. Manuales
- A 5. Listas de chequeo (verificación)
- A 6. Cartas de navegación
- A 7. Lista de Equipamiento Mínimo (MEL)
- A 8. Certificado de Matrícula y Propiedad
- A 9. Certificado de Ruido
- A 10. CESA
- A 11. Licencia de radio estación
- A 12. Certificado de Aeronavegabilidad

➤ **Datos de vuelo**

- A 13. Preparación del vuelo
- A 14. Control de Peso y Balanceo

➤ **Equipamiento de Seguridad**

- A 15. Extintores portátiles (PFE)
- A 16. Salvavidas / Dispositivos de flotación
- A 17. Cinturones / arneses
- A 18. Oxígeno de emergencia
- A 19. Linternas

➤ **Tripulantes**

- A 20. Licencias

➤ **RTV / RNA**

- A 21. RTV / RNA
- A.22. Liberación de mantenimiento
- A 23. Registro y solución de discrepancias
- A 24. Inspección pre-vuelo / tránsito

B) Área B. Equipamiento de emergencia / Cabina de Pasajeros. El Área B comprende los ítems que deben ser inspeccionados en la cabina de pasajeros del avión. En esta área los inspectores deberán verificar los siguientes ítems:

- B 1. Estado interior general
- B 2. Puestos / áreas de descanso TCP
- B 3. FAK / EMK (Equipo de Primeros Auxilios / Equipo de Médico de Emergencia)
- B 4. Extintores portátiles (PFE)
- B 5. Salvavidas / Dispositivos de flotación
- B 6. Cinturones y asientos
- B 7. Salidas de emergencia, iluminación, megáfonos, linternas y señales
- B 8. Toboganes, balsas y ELT
- B 9. Oxígeno de emergencia
- B 10. Instrucciones de seguridad
- B 11. TCP
- B 12. Acceso a salidas de emergencia
- B 13. Seguridad del equipaje en cabina
- B 14. Capacidad / distribución de pasajeros

C) Área C. Condición Externa. El Área C comprende los ítems que deben ser inspeccionados en el exterior de la aeronave, la cual puede verificarse al mismo tiempo que la tripulación y/o personal de mantenimiento. En esta área los inspectores deberán verificar los siguientes ítems:

- C 1. Estado exterior general
- C 2. Puertas, manijas y ventanillas
- C 3. Controles de vuelo
- C 4. Ruedas, neumáticos y frenos
- C 5. Tren de aterrizaje
- C 6. Bahía de trenes de aterrizaje

- C 7. Motores y barquillas
- C 8. Álabes de fan
- C 9. Hélices
- C 10. Reparaciones evidentes
- C 11. Daño evidente sin reparar
- C 12. Pérdidas

D) Área D. Carga. El Área D comprende los ítems correspondientes a la carga a ser llevada a bordo del avión y aquellos relacionados con los compartimientos para su almacenaje. En esta área se deberán verificar los siguientes ítems:

- 1. Estado general
- 2. Mercancías Peligrosas
- 3. Seguridad de la carga a bordo

E) Área E. General. El Área E comprende los ítems generales que no pudieron ser incluidos en cualquiera de las áreas restantes:

- 1. Estado general

3.5.8 Características particulares de una inspección en rampa

3.5.8.1 Las ISOR serán realizadas en equipo de inspectores de 2 o más integrantes.

3.5.8.2 Dependiendo de la disponibilidad de inspectores al momento de realizar la inspección, se podrán realizar de manera individual por un inspector de especialidad de operaciones (IOLA o ISOA) o aeronavegabilidad (IA).

3.5.8.3 Cuando sea en equipo, se sugiere que estos se conformen con al menos un inspector de especialidad operaciones (IOLA o ISOA) y otro de especialidad aeronavegabilidad (IA). La inspección se realizará en forma **conjunta y simultánea**, actuando uno de ellos como coordinador de tareas de equipo durante las fases de planificación y ejecución de la inspección. Será responsabilidad de los inspectores realizar las coordinaciones pertinentes previas a la realización de la inspección.

3.5.8.4 Cuando sea de manera individual, el inspector se encargará de las fases de planificación y ejecución de la inspección. Será responsabilidad del inspector realizar las coordinaciones pertinentes previas a la realización de la inspección.

3.5.8.5 Para la ejecución de cada inspección, los inspectores deberán interiorizarse de los horarios de vuelos y procedimientos aplicables a los explotadores a inspeccionar. Asimismo, cada inspector deberá disponer de lo siguiente:

- a) Credencial de Inspector Gubernamental emitida por ANAC
- b) Credencial de la PSA
- c) Chaleco de seguridad (*con identificación / logo ANAC*)
- d) Protector auditivo
- e) Planilla de Inspección (Form. ISOR-01, Registro de Inspección en Rampa)
- f) Ayudas de trabajo (listas amplificadas, DPD, etc.)
- g) Lapiceras
- h) Linterna
- i) Tarjetas de presentación (si posee)
- j) Netbook / Laptop / Tablet / Celular (autorizada para ingresar a plataforma)

k) Cámara fotográfica (si posee - autorizada para ingresar a plataforma)

3.5.8.5. Previo a la realización de las inspecciones, los inspectores se reunirán en lugares establecidos según el aeropuerto en el que se realice la actividad.

3.5.8.6. Las ISOR pueden ejecutarse antes de un vuelo en particular, durante una escala en ruta o en la terminación de cualquier vuelo. La inspección puede ser conducida en cualquier momento cuando la aeronave está conectada a la puerta de embarque a través de la manga o en una ubicación fija en la rampa (remota), siempre que la inspección se realice cuando la tripulación y el personal de tierra están realizando las preparaciones necesarias para el vuelo o cuando están ejecutando tareas y procedimientos posteriores al mismo.

3.5.8.7. El explotador **no** debe ser notificado por anticipado de que va a ser conducida una ISOR. Sin embargo, los inspectores conducirán estas inspecciones de manera que **no retrasen y/o interfieran innecesariamente** con los tripulantes y/o personal de tierra en la ejecución de sus tareas. Durante las actividades de una inspección en rampa, los inspectores deben conducirlas observando las siguientes pautas:

a) Antes de realizar una ISOR, el inspector verificará el tiempo disponible para realizar la inspección. En conocimiento del tiempo disponible, el inspector puede limitar en alcance la inspección.

b) Al iniciar la inspección, el inspector deberá proporcionar una introducción oficial, amable y ofrecer su identificación para que sea verificada por el piloto al mando, personal técnico o representante del explotador que esté a cargo del avión en ese momento. Una vez realizada la presentación el inspector comunicará que está realizando una inspección en rampa.

c) Se debe evitar establecer contacto con los pasajeros.

d) **No se demorará la partida de la aeronave, salvo en casos justificados que afecten la seguridad operacional.**

e) Los inspectores no deben interrumpir a la tripulación o personal de tierra cuando ejecutan una fase en particular de sus tareas.

f) Cuando las actividades de inspección requieren que los inspectores interactúen directamente con la tripulación o con el personal de tierra, las actividades deben ser planificadas para ser cumplidas cuando la tripulación o el personal de tierra estén listos para comenzar una fase de sus tareas o después de que ellos han completado una fase o antes de que inicien otra fase de sus tareas.

g) Las actividades de inspección deben ser planificadas de manera que no retrasen o interfieran con el embarque o el desembarque de los pasajeros.

h) Las actividades de inspección no deben impedir adversamente el servicio de la aeronave o de comisariato.

3.5.8.8 Debido a la variedad de áreas de inspección involucradas, normalmente las inspecciones en rampa están limitadas en alcance. Existen muchas acciones preparatorias o posteriores al vuelo que ocurren simultáneamente y un inspector no puede observar físicamente todas esas acciones para un vuelo en particular. Por tal motivo, los inspectores deberán variar las áreas de énfasis en las diferentes inspecciones. Por ejemplo, para el caso de una inspección en rampa conducida a la terminación del vuelo, el inspector puede decidir inspeccionar la cabina de pasajeros y los ítems de seguridad. En este ejemplo, el inspector puede no tener la oportunidad de interactuar directamente con la tripulación de vuelo, por lo tanto, la inspección del área "cabina de pilotaje" no sería realizada. Los inspectores deben variar tanto la secuencia y el énfasis de las áreas de inspección y describir en sus reportes las razones de tales limitaciones. En el caso específico del Programa ISOR, en la medida que el sistema se alimente adecuadamente con información, se comenzarán a establecer tendencias, y una vez analizadas, servirán para determinar aquellas áreas de la inspección en rampa, en las que se debe centrar la atención durante el desarrollo de los respectivos programas de vigilancia.

3.5.8.9 Los inspectores evitarán por todos los medios posibles la generación u ocurrencia de demoras innecesarias en la partida de los vuelos inspeccionados. Sin embargo, es posible que en ciertos casos ocurran demoras, las cuales se originan en la necesidad de ejecutar, por parte del explotador, tareas adicionales para dar solución a aquellas discrepancias que afectan a la seguridad de la operación. En tales casos, la demora no se produce por la inspección propiamente dicha, dado que independientemente de la presencia de los inspectores en lugar, tales discrepancias deberían haber sido detectadas y solucionadas por el explotador.

3.5.8.10 Cuando conducen este tipo de inspecciones, los inspectores deben utilizar la lista de verificación de inspección en rampa (*Form. ISOR 01 Registro de Inspección en Rampa*). Esta lista de verificación contiene los ítems que deben ser observados y evaluados por el inspector durante la inspección. Puede haber ítems evaluados durante una inspección en rampa que no están listados en la lista de verificación, en tales casos, el

inspector incluirá un detalle en el área de observaciones. En la lista de verificación se pueden indicar comentarios o explicaciones referentes a las razones por las cuales una inspección fue limitada en su alcance.

3.5.9. Lista de verificación – Registro de Inspección en Rampa

3.5.9.1. Las inspecciones se realizarán basándose en la Lista de Verificación para las inspecciones en rampa que forma parte del formulario Registro de Inspección en Rampa ISOR-01 (ver **PN ANEXO A**). El mencionado formulario se completará durante la inspección, **no** siendo obligatorio dejar una copia del mismo al representante del explotador inspeccionado (PIC o representante de mantenimiento u operaciones en tierra).

3.5.9.2. En caso de que se desee dejar una copia del Registro de Inspección en Rampa ISOR-01 a los sujetos mencionados en 3.5.9.1, la recepción del Registro de Inspección en Rampa se documentará mediante su firma en el campo correspondiente del formulario. Se destaca que esta firma no necesariamente implica conformidad o acuerdo con las discrepancias detectadas, siendo su única finalidad el registro de recepción y toma de conocimiento de lo actuado por los inspectores.

3.5.9.3. La utilización de la lista de verificación de las ISOR asegurará la transparencia, calidad y fiabilidad en la realización de las inspecciones, así como su equidad en la implantación.

3.5.9.4. La lista de verificación abarca todos los elementos de una inspección en rampa de acuerdo con el Doc. 8335 de la OACI – *Manual of Procedures for Operations Inspection, Certification and Continued Surveillance*.

3.5.10 Categorías de discrepancias y acciones relacionadas

3.5.10.1. Las discrepancias se categorizarán en función de su gravedad, es decir, del impacto que el incumplimiento provoque en la seguridad operacional. Para permitir una identificación rápida y definir un marco estandarizado para su ponderación, se las divide en 3 (tres) categorías:

- **Categoría 1** (Cat. 1) Nivel de gravedad: **Menor**
- **Categoría 2** (Cat. 2) Nivel de gravedad: **Significativa**
- **Categoría 3** (Cat. 3) Nivel de gravedad: **Mayor**

3.5.10.2. Los términos **Menor**, **Significativa** y **Mayor** están directamente relacionados con los niveles de desviación de los estándares de la OACI y/o la Regulación Nacional.

3.5.10.3. También se ha definido la **Categoría C** (Cat. C) para que los inspectores registren comentarios u observaciones. Esta categoría no implica discrepancia, es decir, que al momento de la inspección representa una situación que amerita ser registrada, pero no constituye una desviación a ningún estándar en particular.

3.5.10.4. Asimismo, se han establecido las siguientes **Clases de Acción**, las cuales están relacionadas con las categorías de las discrepancias:

- 1: Información al piloto al mando (PIC) o representante del explotador
- 2: Información al explotador y/o Estado de matrícula
- 3a: Restricción en la operación de vuelo de la aeronave
- 3b: Medidas correctivas antes del vuelo
- 3c: Aeronave detenida en tierra o retiro de la autorización para operar

3.5.10.5. En el **PN ANEXO C** se detallan las clases acciones dependiendo de la categoría de las discrepancias.

3.5.10.6. Por otra parte, resulta de fundamental importancia para el programa unificar los criterios de los inspectores al momento categorizar las discrepancias. Por tal motivo, y siguiendo el ejemplo de autoridades extranjeras con mucha experiencia en la materia, se definen en el **PN ANEXO D** un listado de Discrepancias Pre Definidas (DPD), las cuales se encuentran agrupadas en función de las áreas inspeccionadas.

3.5.10.7. Las DPD incluyen información relativa al estándar o norma que se incumple, un texto genérico para que se transcriba en los informes y una categorización específica.

3.5.10.8. La información provista en el **PN ANEXO D** será objeto de sucesivas modificaciones producto de la experiencia obtenida por el Programa. Por tal motivo, la información de las DPD deberá ser dinámica y preverse su actualización en forma continua

3.5.10.9. Para aquellos casos en los que no resulte posible encuadrar la discrepancia en un tipo pre definido (DPD), se detallará la discrepancia en forma breve y categorizará según su impacto en la seguridad operacional. A los fines de mantener la uniformidad de criterios, los inspectores podrán utilizar como guía otras DPD similares a los efectos de determinar la categoría, así como también el estándar incumplido y el texto detallado a registrar.

3.5.10.10. En el **PN ANEXO D** se incluye un diagrama de flujo que describe la secuencia básica de categorización de discrepancias.

3.5.11 Informe de Inspección en Rampa

3.5.11.1. Una vez finalizada la inspección, y dentro de las 48 (cuarenta y ocho) horas posteriores a la misma, los inspectores transferirán los datos registrados del Registro de Inspección en Rampa Form ISOR-01 en el Software de Gestión. Este se transformará en un formulario electrónico llamado Informe de Inspección en Rampa Form. ISOR 02 (ver **PN ANEXO B**).

3.5.11.2. El Form. ISOR-02 se remite al Explotador inspeccionado mediante el Software de Gestión.

3.5.11.3. Este informe será la notificación oficial al Explotador.

3.5.11.4. Solamente en los casos donde el Explotador no pueda recibir mediante el Software de Gestión el Form. ISOR-02, el mismo se enviará por medio de e-mail, siendo esta su notificación oficial.

3.5.11.5. La información se almacenará automáticamente en el Software de Gestión y estará disponible para los explotadores y personal autorizado por el Programa ISOR. Además, el Form. ISOR-02 será el documento a utilizar en caso que sea necesario informar los resultados de la inspección a otras áreas de la ANAC vinculadas al Programa de Vigilancia de la Seguridad Operacional Nacional.

3.5.12 Medidas Correctivas

3.5.12.1. Las discrepancias detectadas durante las inspecciones deberán ser tratadas y solucionadas de forma adecuada por el explotador. Una vez recibido el Informe de Inspección en Rampa (Form. ISOR-02), el explotador se asegurará de ejecutar o verificar que se hayan ejecutado las medidas que resulten pertinentes con el objeto de corregir las no conformidades. Asimismo, deberá informar al Programa ISOR y a su POI y PMI pertenecientes a la ANAC acerca de las medidas adoptadas para dar la acción correctiva de la discrepancia. A continuación, se detallan los criterios y plazos aplicables a los mencionados informes.

3.5.12.2. **Los comentarios u observaciones (Cat. C)** no son considerados discrepancias. Por lo tanto, no se requiere al explotador una acción en particular, quedando a su criterio informar al Programa ISOR y su POI y PMI pertenecientes a la ANAC acerca del tratamiento dado al comentario. No obstante, se recomienda su análisis y evaluación habida cuenta que las situaciones planteadas pueden resultar de utilidad a los efectos de prevenir la ocurrencia de futuras discrepancias.

3.5.12.3. **Las discrepancias Menores (Cat. 1)** requieren tratamiento por parte del explotador, sin embargo, y debido a su bajo impacto en la seguridad de vuelo, no es necesario que informe al Programa ISOR y a su POI y PMI pertenecientes a la ANAC las medidas adoptadas. El explotador solucionará las discrepancias teniendo en cuenta los plazos establecidos por los procedimientos y/o instrucciones específicas aplicables.

3.5.12.4. **Las discrepancias Significativas (Cat. 2)** también requerirán tratamiento por parte del explotador dentro de los plazos establecidos por los procedimientos y/o instrucciones específicas.

- a. Dentro de los **30 (treinta) días** corridos de recibido el Informe de Inspección en Rampa (Form. ISOR-02), el explotador deberá informar al Programa ISOR y a su POI y PMI de la ANAC, siguiendo un procedimiento aceptable, acerca de las medidas adoptadas para dar solución a estas discrepancias.
- b. En caso de haberse diferido la solución definitiva de la discrepancia (amparado por los procedimientos y/o instrucciones aplicables), deberá informar esta situación dentro del plazo antes mencionado, indicando además el plazo o límite correspondiente para la acción definitiva.
- c. En caso que estos plazos o límites no puedan establecerse con exactitud, el explotador informará una fecha estimada para su solución definitiva.

3.5.12.5. **Las discrepancias Mayores (Cat. 3)** requerirán tratamiento por parte del explotador previo a la partida del vuelo. Este tratamiento puede ser la solución definitiva o un diferimiento apropiado, conforme lo establezcan los procedimientos o instrucciones aplicables (MEL, AMM, etc.).

3.1. Se recomienda en estos casos, y siempre que los tiempos de la inspección así lo permitan, los inspectores podrán constatar dicho tratamiento y registrarlo en el Registro de Inspección en Rampa (Form. ISOR-01), indicando que la discrepancia se encuentra cerrada (estado de campo).

3.2. Esta constatación no relevará al explotador de la obligación de cumplir con los procedimientos (internos o regulatorios) que le sean aplicables referentes al tratamiento y registro de las medidas correctivas (RTV, RNA, etc.).

3.3. El explotador deberá informar al Programa ISOR y a su POI y PMI perteneciente a la ANAC, siguiendo un procedimiento aceptable y dentro de los **30 (treinta) días** corridos de recibido el Informe de Inspección en Rampa (Form. ISOR-02), acerca de las medidas adoptadas para dar solución a dicha discrepancia, aportando la información definitiva del tratamiento, tal como referencias y/o evidencias de los registros generados, procedimientos aplicados y/o toda aquella información que no pudo relevarse durante la ISOR.

3.5.12.6. En la tabla que sigue se resumen los requerimientos de informes para las discrepancias por parte del explotador:

Categoría discrepancia	Informe Medidas Correctivas	
	<i>Plazo</i>	
Cat. C (Comentario)	NO	
Cat. 1 (Disc. Menor)		
Cat. 2 (Disc. Significativa)	SI <i>30 días corridos (*)</i>	NO
Cat. 3 (Disc. Mayor)		SI <i>30 días corridos (*)</i>

(*) *Días corridos a contar a partir de la fecha de recepción del Informe de Inspección en Rampa (Form. ISOR-02).*

3.5.12.7. El explotador deberá acompañar los informes referentes a las medidas correctivas relacionados con discrepancias Cat. 2 y 3 con la evidencia documental correspondiente, como así también, cuando resulte aplicable, las referencias a las instrucciones técnicas utilizadas (AMM, MEL, SRM, etc.).

3.5.12.8. Una vez recibidos los informes de tratamiento de discrepancias, los inspectores evaluarán la información aportada, y en caso de considerarla aceptable cerrará la discrepancia. En caso contrario, solicitará al explotador que revea la acción y/o aporte la documentación correspondiente. Es recomendable para el cierre de una discrepancia contar con el apoyo de los POI y PMI asignados al explotador por parte de la ANAC.

3.5.12.9. Cuando se hubieren agotado los plazos previstos para la subsanación de deficiencias sin que el explotador hubiere llevado a cabo las medidas correctivas correspondientes para las categorías, el inspector procederá a labrar el acta de infracciones prevista por la normativa vigente en la materia dando inicio al Procedimiento de Infracción allí previsto. Deberá de informar de esta condición a la Coordinación del Programa ISOR.

3.5.12.10. Se utilizará el procedimiento de Infracción emanado de la Dirección de Infracciones Aeronáuticas pertenecientes a la Dirección Nacional de Transporte Aéreo.

3.6 Sección – Software de Gestión

3.6.1. Objetivo

3.6.1.1. Brindar el apoyo necesario para mantener actualizada una base de datos centralizada de las inspecciones en rampa, para su posterior análisis, que permita identificar, analizar y solucionar los problemas relacionados con la seguridad operacional de las operaciones aéreas, también deberá ser capaz de generar los indicadores apropiados que permitan al Programa determinar las frecuencias de inspección, asignación de recursos y seguimientos particulares de los explotadores aéreos.

3.6.2. Disposición

3.6.2.1. El Software de Gestión estará a disposición del DNSO, los inspectores y demás dependencias de la ANAC que sean autorizados por la coordinación del Programa ISOR.

3.6.2.2. Para acceder al Software de Gestión, el explotador deberá pedir acceso al Programa ISOR.

3.6.3. Función

3.6.3.1. La función del Software de Gestión es permitir el ingreso de la información obtenida de las inspecciones ISOR en una base de datos. La información a ingresar será la registrada durante la inspección en el Registro de Inspección en Rampa (Form. ISOR-01).

3.6.3.2. Una vez cargado por los inspectores el Form ISOR-01, el software de Gestión creará el Form. ISOR-02.

3.6.3.3. El Software de Gestión será el encargado de enviar el Form ISOR-02 al explotador.

3.6.3.4. Este sistema tendrá la capacidad de analizar, crear reportes y realizar consultas vinculadas a los datos ingresados por los inspectores.

3.6.4. Características generales del sistema informático

RESERVADO

3.6.5. Uso del Software Informático

RESERVADO

3.7 Sección – Frecuencia de vigilancia a explotadores nacionales

3.7.1. Esta sección contiene información sobre la frecuencia con la que se va a vigilar a los explotadores nacionales y las formas de realizar dicha proyección.

3.7.2 Alcance

3.7.2.1. La proyección de vigilancia será aplicada a los explotadores nacionales que operan en territorio argentino.

3.7.3 Proyección de la frecuencia de vigilancia a los operadores

3.7.3.1. La proyección de la vigilancia se calcula por explotador y está compuesta por los siguientes datos:

- a. Cantidad de movimientos en territorio argentino en el año anterior a proyectar.
- b. Resultado de las ISOR del año anterior a proyectar.

3.7.3.2. La frecuencia de vigilancia será directamente proporcional a la cantidad de operaciones de cada empresa. Una vez que se cumpla un determinado volumen de inspecciones y sin perjuicio de medidas urgentes, se ajustara tal frecuencia al Ratio calculado respecto de cada empresa.

3.8 Sección – Indicadores ISOR

3.8.1. Definición de RATIO

3.8.1.1. Se define indicador RATIO a un valor capaz de proporcionar una medida del nivel de Seguridad Operacional a un Operador aéreo.

3.8.2. Cálculo de RATIO

3.8.2.1 Se calcula por aeronave inspeccionada y el promedio define el Ratio para el Operador aéreo, considerando una ventana de tiempo de 3 (tres) meses de operación.

3.8.2.2 Fórmula utilizada para el cálculo de ratio:

$$\text{RATIO (Ex)} = \frac{0.25 \times \sum (\text{Hallazgos CAT1}) + 1 \times \sum (\text{Hallazgos CAT2}) + 2 \times \sum (\text{Hallazgos CAT3})}{\sum (\text{Inspecciones al Explotador})}$$

Donde:

- $\sum (\text{Hallazgos CAT}^{\text{X}})$ es la sumatoria de hallazgos de CAT^X registrados para todas las aeronaves del Explotador en el período de tiempo considerado.
- $\sum (\text{Inspecciones al Explotador})$ es la sumatoria de inspecciones realizadas a todas las aeronaves del Explotador en el período de tiempo considerado (tengan o no tengan hallazgos registrados).

3.8.3. Clasificación de RATIO

3.8.3.1. El Ratio por operador aéreo se clasifica como "IDEAL", "ACEPTABLE" y "ALERTA"

- Ratio Ideal: Valor ≥ 0 a < 0.1 .
- Ratio Aceptable: Valor ≥ 0.1 a < 2
- Ratio Alerta: Valor ≥ 2

Instructivo para el completado del Registro de Inspección en Rampa

Form. ISOR-01

(1) DATOS DE INSPECCIÓN

- **Fecha:** fecha en la que se realiza la inspección (inicio).
- **Hora:** hora en la que se realiza la inspección (inicio).
- **Lugar:** lugar en el que se realiza la inspección. Utilizar código OACI (4 dígitos) para identificar el aeropuerto en el que se está realizando la inspección.

(2) DATOS DEL VUELO

- **Explotador:** nombre del Explotador inspeccionado.
- **CESA N°:** número de Certificado de Explotador de Servicios Aerocomerciales.
- **Charteado por:** si corresponde, nombre del Explotador para el cual se realiza el vuelo.
- **Configuración:** marcar la opción que corresponda entre PAX (pasajeros), CAR (carga) o CMB (combinada).
- **Desde:** datos del aeropuerto de origen. Este campo se deberá completar únicamente cuando se trate de una inspección al arribo o una inspección en tránsito.
- **N° Vuelo (Desde):** número del vuelo de origen.
- **Hacia:** datos del aeropuerto de destino. Este campo se deberá completar únicamente cuando se trate de una inspección a la partida o una inspección en tránsito.
- **N° Vuelo (Hacia):** número del vuelo hacia destino.

(3) DATOS DE AERONAVE

- **Matrícula:** matrícula de la aeronave inspeccionada.
- **Marca Modelo:** marca y modelo de la aeronave inspeccionada. Se recomienda utilizar la información obtenida de los documentos de la aeronave (Certificado de Aeronavegabilidad o Certificado de Matrícula).
- **N° de Serie:** número de serie de la aeronave inspeccionada. Utilizar información de los certificados o de la placa de identificación de la aeronave.

(4) TRIPULACIÓN Y TIPO DE OPERACIÓN

- **Comandante / Copiloto:** nombre y licencia de ambos tripulantes.
- **Tipo de operación:** marcar la opción que corresponda entre COM (comercial), GEN (aviación general) y HEL (helicóptero).

(5) #: Número correlativo de discrepancia.

(6) Ítem: código de la discrepancia según el ítem o elemento de la Lista de Verificación que le dio origen.

(7) E: estándar incumplido por la discrepancia. Utilizar R (Regulación), F (fabricante), I (ICAO), O (otros).

(8) C: categoría de la discrepancia. Utilizar 1(CAT1), 2 (CAT2), 3 (CAT3) o C (comentario).

(9) DISCREPANCIAS: detalle de la discrepancia. Colocar el texto de la discrepancia predefinida (DPD) – si corresponde- acompañado de la información particular. Para mayor información referirse al PN ANEXO D de este manual.

(10) Estado: estado de la discrepancia al momento de finalizar la inspección. Colocar A (abierta) o C (cerrada) según corresponda.

(11) OBSERVACIONES: colocar todas las observaciones que correspondan, incluyendo el detalle de las medidas correctivas, si las hubiere, haciendo referencia al # de discrepancia o ítem en cuestión.

- (12) **CLASE DE ACCIÓN ADOPTADA:** marcar la clase de acción según el siguiente criterio: si hubo discrepancias CAT1 y/o C (comentarios), marcar Clase 1. Si hubo discrepancias CAT2, marcar Clase 1 y Clase 2. Finalmente, si hubo discrepancias CAT 3, marcar Clase 1, Clase 2 y la opción que corresponda de Clase 3 (3a, 3b o 3c). Este último caso dependerá de si la aeronave parte con limitaciones (por ejemplo, uso de la MEL), si se corrige el defecto antes de la partida o si la aeronave no está en condiciones de despegar.
- **Para mayor información referirse al PN ANEXO C de este manual.**
- (13) **HORA DE CIERRE:** Hora en la cual se da por finalizada la inspección. Deberá colocarse la hora en la cual el equipo de inspectores entrega el formulario al Comandante o representante de la empresa.
- (14) **INSPECTORES INTERVINIENTES:** Firma y aclaración de los integrantes del equipo de inspección.
- (15) **RECEPCIÓN:** Nombre, cargo y firma del representante del *Explotador* que recibe el formulario. Su intervención no implica conformidad del representante con las discrepancias detectadas.
- (16) **LISTA DE VERIFICACIÓN:** Contiene todos los ítems a ser verificados durante la inspección. Marcar los verificados en la columna CHQ y los que poseen discrepancia o comentario, identificarlos en la columna DISC.

PN ANEXO B

Informe de Inspección en Rampa (Form. ISOR-02)



Página: 1/2

Fecha:

INFORME DE INSPECCIÓN

GENERAL

Título de Inspección:

Nro. de Inspección:

Organización:

Fecha de Inspección:

Lugar:

Vuelo N°:

OBJETOS AUDITADOS

Nro. de Serie	Variante	Serie	Matricula
---------------	----------	-------	-----------

DETALLE DE TAREAS EJECUTADAS, OBSERVACIONES Y CONSULTAS

SIN OBS.-

RESULTADO DE INSPECCIÓN

A continuación se describen las discrepancias y las observaciones asociadas con la inspección. Respecto de las observaciones, luego de un análisis posterior en la ANAC, le serán comunicadas en carácter de: Recomendaciones o Discrepancias. Las que no sean clasificadas como tal, quedarán como Observaciones mencionados en la presente Acta. Las discrepancias que permanezcan firmes y la observaciones que se en discrepancias le serán notificadas vía el Portal Web provisto para tal fin, al cual deberá ingresar con sus credenciales y dar respuesta dentro de los plazos de vigencia de las mismas.

PERSONAL INTERVINIENTE

Nombre	Identificador	Departamento
--------	---------------	--------------

ÍTEMES DE INSPECCIÓN

Doc.	Requerimiento	Controlado	Observación	Hallazgo	No Verificado	Normas / Reg.
INSPITM - 57458	DATOS DEL VUELO	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
INSPITM - 57459	TRIPULACIÓN Y TIPO DE OPERACIÓN	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
INSPITM - 57460	A - CABINA DE VUELO	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
INSPITM - 57461	B - EQUIPAMIENTO DE EMERGENCIA - CABINA DE PASAJEROS	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
INSPITM - 57462	C - CONDICIÓN EXTERNA	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Auditado

Auditor

INFORME DE INSPECCIÓN

ÍTEMS DE INSPECCIÓN

Doc.	Requerimiento	Controlado	Observación	Hallazgo	No Verificado	Normas / Reg.
INSPITM - 57463	D - CARGA	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
INSPITM - 57464	E - GENERAL	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

DETALLE DE HALLAZGOS

Hallazgo # _____ Severidad: _____ Vencimiento: _____ Estado: CLO
Código PDF/Descripción:
Acción tomada:

Auditado

Auditor

PN ANEXO C

Tabla de categorías de discrepancias y acciones relacionadas

Categoría de la discrepancia	CLASES DE ACCIONES		
	1 Informe al PIC o representante del explotador	2 Informe escrito al explotador	3 Acción requerida previo al próximo vuelo
CAT 1 (Menor)	SI	NO	NO
CAT 2 (Significativa)	SI	SI	NO
CAT 3 (Mayor)	SI	SI	SI <i>3.a - Restricción de operación</i> <i>3.b – Medidas Correctivas</i> <i>3.c – Aeronave detenida en tierra o retiro de la autorización para operar</i>

PN ANEXO D

DISCREPANCIAS PRE DEFINIDAS (DPD)

I. PROCEDIMIENTO GENERAL DE CATEGORIZACIÓN DE DISCREPANCIAS

La finalidad de una inspección en rampa es verificar que los elementos de la operación detallados en la lista de verificación ISOR se encuentran o son ejecutados por el explotador cumpliendo con los estándares o normas aplicables. En aquellos casos en los que se detecten desviaciones o incumplimientos, tales situaciones constituirán **discrepancias** o **no conformidades**. Pero es importante resaltar que, con anterioridad a la conformación de una discrepancia propiamente dicha, los inspectores tomarán contacto con una situación que, a priori, y en base a la experiencia y formación profesional de cada uno, constituye una desviación aparente al estándar o norma. Esta situación se denomina **hallazgo**, y luego de un análisis más profundo, puede o no convertirse en una discrepancia. En muchos casos los hallazgos que no puedan convertirse en discrepancia (por no tenerse la certeza o no disponerse del tiempo necesario de análisis), podrán ser reportados en el Registro de Inspección en Rampa como comentarios (categoría C). Estos reportajes o comentarios no constituyen una discrepancia en sí mismos, pero pueden convertirse en tales luego de realizada la inspección y una vez que los inspectores analicen la información con mayor grado de detalle y disponiendo de más tiempo.

Con el fin de simplificar y estandarizar este proceso, se han generado las **Discrepancias Pre Definidas (DPD)**. Estas discrepancias constituyen un conjunto de situaciones de incumplimientos susceptibles de ser detectadas en una ISOR. Las DPD disponen de toda la información necesaria para definir una discrepancia, la cual incluye un texto estándar, una categorización de severidad y la referencia al estándar incumplido. Las DPD abarcan un gran porcentaje de las discrepancias esperables en una ISOR, sin embargo, siempre existirán casos que no han sido contemplados por una DPD. En estas situaciones, y luego que el equipo de inspectores se asegure que la discrepancia no está cubierta por una DPD, se generará una **Discrepancia Definida por los Inspectores (DDI)**. A los efectos de la redacción del texto de la DDI, la definición de su severidad y la referencia al estándar incumplido, los inspectores podrán utilizar como guía las DPD que resulten similares.

A continuación, se esquematiza la secuencia antes descripta:

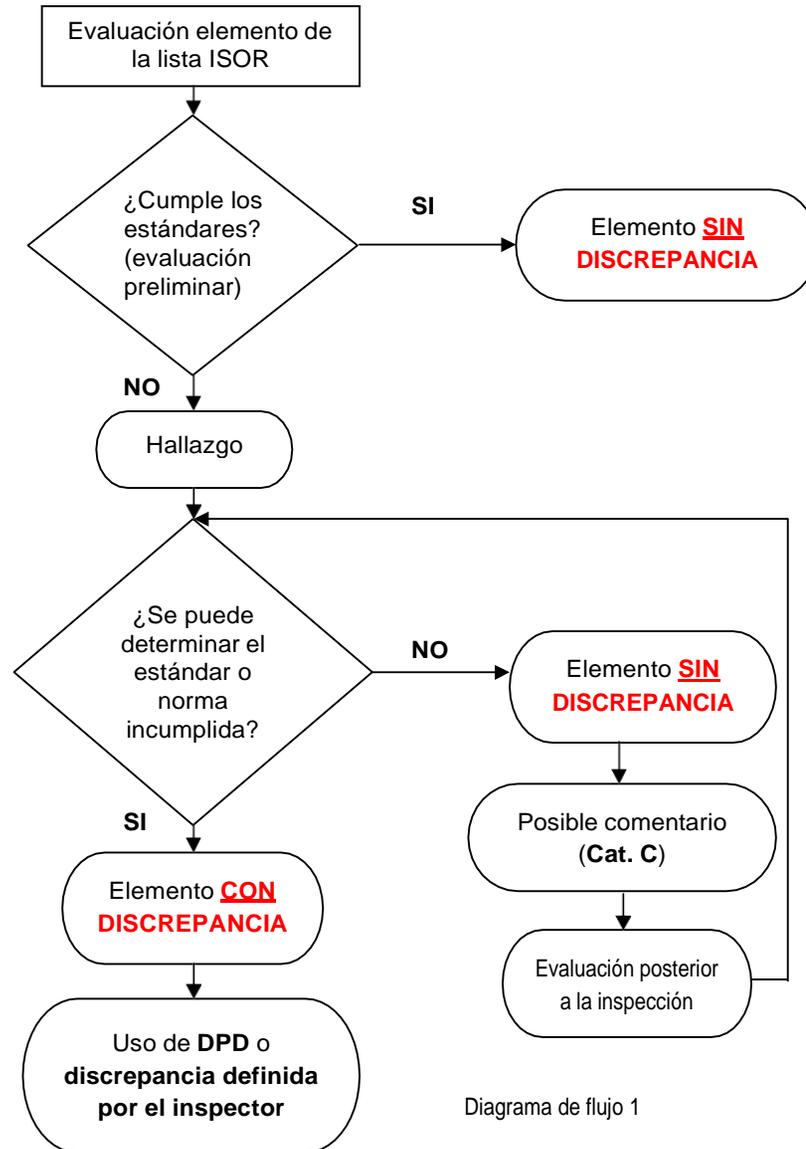


Diagrama de flujo 1

II. DETECCION, REPORTE Y TRATAMIENTO DE DEFECTOS TÉCNICOS

Un defecto técnico significativo es aquel que se refiere a una falla, desperfecto o malfuncionamiento en la aeronave, sus materiales o sistemas, y que posee un efecto apreciable en la seguridad del vuelo. En contrapartida, un defecto menor es aquel cuya influencia en la seguridad es menor. Por lo tanto, los defectos menores no deberían considerarse como una discrepancia, debiendo los mismos registrarse como un comentario (Cat. C). Aquellos defectos que potencialmente podrían encontrarse fuera de los límites (definidos por el estándar que corresponda), deberían tratarse como defectos significativos. Luego de un análisis posterior se podrá determinar si estos defectos significativos se encuentran o no fuera de límites, debiendo el explotador ser capaz de detectarlos mediante las inspecciones correspondientes (tránsito, pre-vuelo, diaria, etc.).

Los inspectores deberán prestar particular atención a aquellas situaciones en las cuales los defectos observados poseen características tales que no resulta esperable o razonable que sean detectadas por el explotador en chequeos tales como la inspección tránsito o pre-vuelo. En tales casos no debería registrarse una discrepancia bajo ítems A23 / A24, es decir, que los defectos no fueron detectados / reportados / evaluados y solucionados. Un ejemplo de estas situaciones pueden ser los tornillos o remaches faltantes, cables de masa cortados, etc. o cualquier otro defecto similar, siempre y cuando los mismos no sean fácilmente detectables en inspección visual general. Sin embargo, los inspectores no deberían ignorar aquellas situaciones en las que los defectos aparenten estar fuera de los límites. En caso de confirmarse que el defecto se encuentra fuera de los límites, e independientemente de si el mismo es o no “detectable” en la inspección pre-vuelo o tránsito, tal hallazgo deberá registrarse como una discrepancia Cat. 3. Además, esta situación puede implicar que el Programa de Mantenimiento Aprobado no resulta lo suficientemente apropiado para garantizar la condición de aeronavegabilidad de la aeronave.

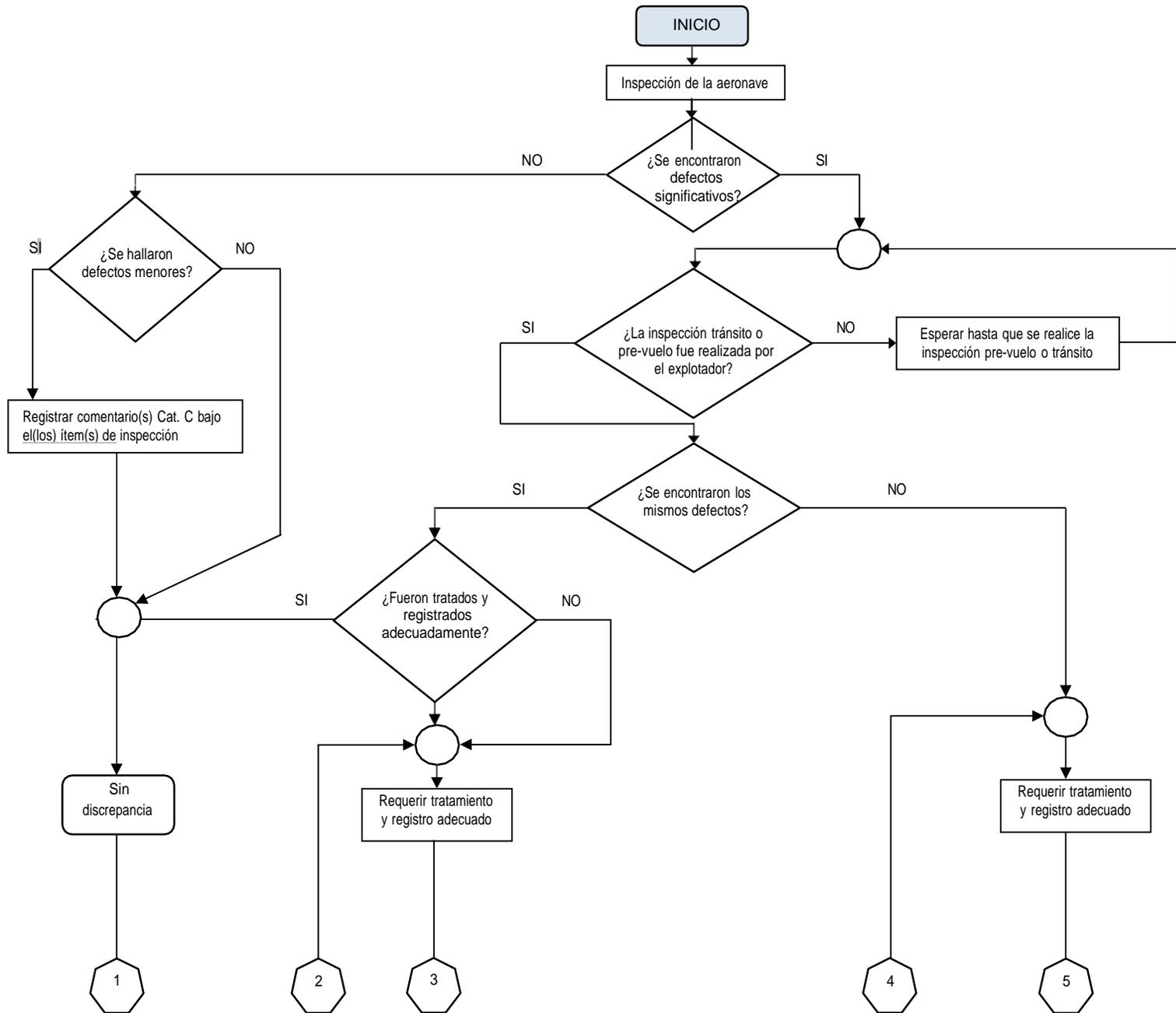
Teniendo en cuenta que los defectos o desperfectos pueden originarse en el vuelo previo al inspeccionado, los inspectores deben dar al explotador la oportunidad de detectarlos, solucionarlos y registrarlos apropiadamente durante la inspección pre-vuelo o tránsito. Sin embargo, esto no implica que los 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.

Por otra parte, aquellos “defectos significativos dentro de los 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.

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 en el esquema que sigue (diagrama de flujo 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, 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 Cat. C (comentario).
- 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 Cat. 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 Cat. 3, no será necesario registrar una discrepancia bajo el ítem A23. Independientemente de la categoría resultante de la discrepancia, se debería solicitar al representante del explotador que proceda al registro de la misma, a fin de respaldar el tratamiento resultante (acción correctiva o diferimiento).
- 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 Cat. 2 indicando “Inspección pre-vuelo / tránsito realizada sin detectarse / registrarse defectos significativos” bajo el ítem A24 “Inspección pre-vuelo / tránsito” y un comentario Cat. C 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.
- Nota: es habitual que luego de la notificación de un defecto, el explotador tome acción inmediata con el fin de solucionar la discrepancia (reparación o cambio de del elemento defectuoso). Esta situación no necesariamente implica que el defecto se encontraba fuera de los límites de despacho. Por lo tanto, la determinación referente a que el defecto se encuentra fuera de los límites de despacho debería realizarse sobre la base de la evidencia objetiva provista los documentos que definen dichos límites (MEL, CDL, AMM, SRM, etc.).*
- f) Para los casos en los que se detecten múltiples Cat. 2 relacionadas a defectos en el mismo sistema (teniendo en cuenta la codificación ATA 100), 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 discrepancia 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 ISOR, 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 ISOR, sino que también con cualquier otra discrepancia detectada por el explotador previo a la partida del vuelo.



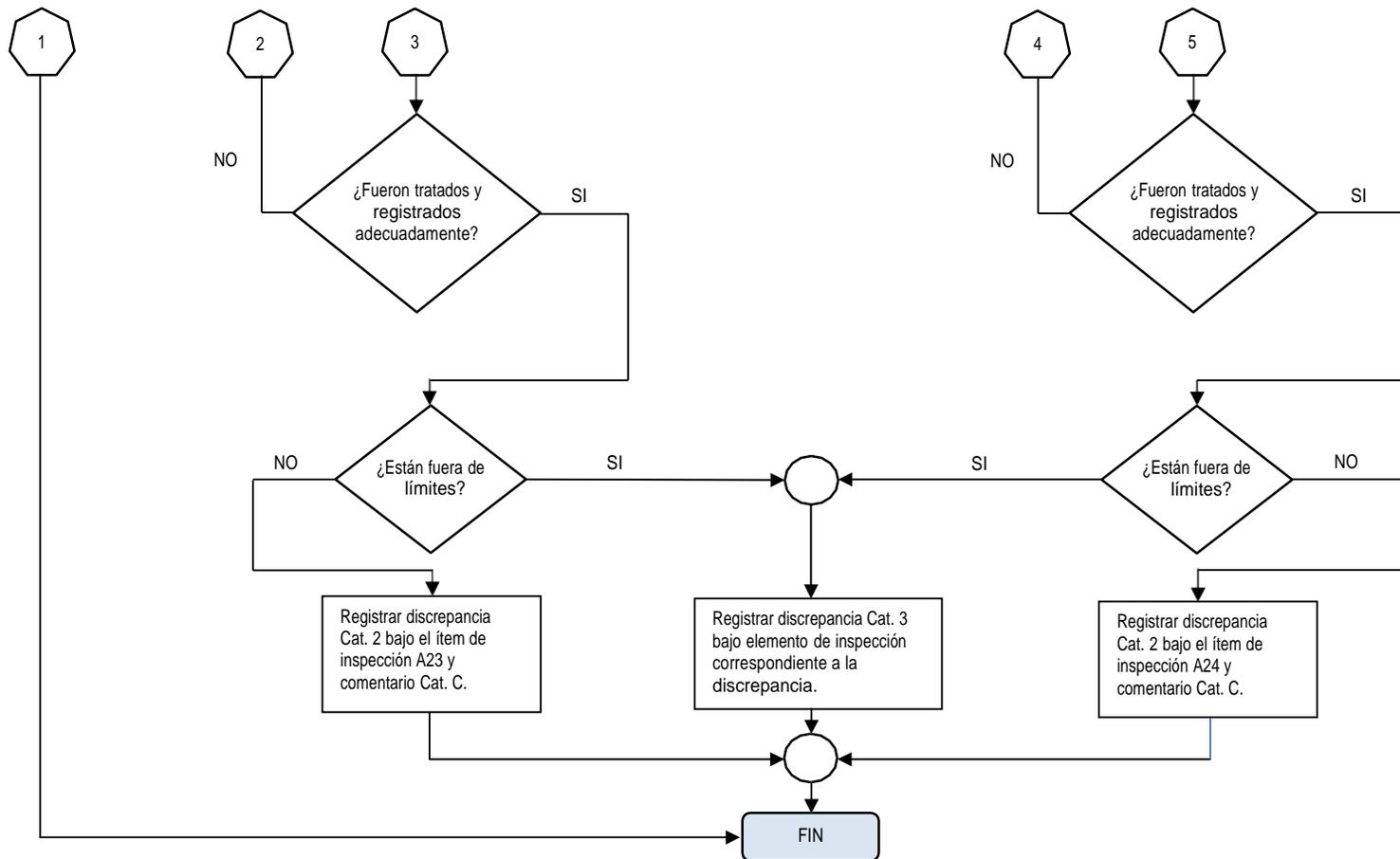


Diagrama de flujo 2

III. DOCUMENTACIÓN DE LA AERONAVE

En los elementos de la lista de verificación del RIR (zona A) se mencionan diferentes documentos que deberían encontrarse a bordo de la aeronave (según resulte aplicable). A continuación, se resumen todos estos documentos, incluyendo la referencia al elemento de la lista de verificación del RIR donde debería evaluarse:

Documento	RAAC	Elem. RIR	Comentarios
Certificado de Aeronavegabilidad (CdA)	91.10 (a)(1) 91.203 (a)(1)	A12	
Copia del Certificado de Explotador Aéreo - CESA (Certificada por la ANAC)	91.10 (a)(2)	A10	
Copia del Anexo I (Aeronaves afectadas a Transporte Aéreo Comercial)	91.10 (a)(3)		
Copia del Anexo II (Tripulantes afectados por Empresas de Transporte Aéreo Comercial)	91.10 (a)(4)		
Copia de las Especificaciones Relativas a las Operaciones	91.10 (a)(5)		
Manual de Vuelo (AFM)	91.10 (a)(6)	A4	
Manual de Operaciones de la Aeronave (OM / FCOM)	91.10 (a)(7)		
Manual de Operaciones de la Empresa (MOE)	91.10 (a)(8)		
Lista de Control de Procedimiento (LCP)	91.10 (a)(9)	A5	
Lista de Equipamiento Mínimo (MEL) (Para aeronaves que tengan dicha MEL aprobada por la ANAC)	91.10 (a)(10)	A7	
Registro Técnico de Vuelo (RTV)	91.10 (a)(11)	A21	
Libro de a bordo	91.10 (a)(12)		
Registro de Novedades de A bordo (RNA)	91.10 (a)(13)		
Manifiesto de Pasajeros / Carga	91.10 (a)(14)	A13	
Despacho de la Aeronave	91.10 (a)(15)		
Certificado de Matriculación	91.10 (a)(16) 91.203 (a)(2)	A8	Actualmente unificados bajo Certificado de Matrícula (CdM).
Certificado de Propiedad	91.10 (a)(17) 91.203 (a)(3)		
Certificado de Habilitación Anual (Form. 337).	91.10 (a)(18)	A12	Si es aplicable, requerirlo.
Historiales de la Aeronave con las anotaciones de vuelo actualizadas (célula, motores y hélices)	91.10 (a)(19)		No aplicable a aeronaves operando RAAC 121 / 135 (si poseen autorización).
	91.203 (a)(4) 91.203 (a)(5)		
Certificado de Seguro, que satisfaga lo requerido por el Título X, Artículo 192 (Seguros) del Código Aeronáutico de la República Argentina	91.10 (a)(20)	A10	
Constancia de la conformidad de la Dirección Nacional de Transporte Aéreo para la realización del vuelo aerocomercial (Nota 1)	91.10 (a)(21)		
Certificado en cuanto al ruido	91.10 (a)(22)	A9	

Nota 1: Para el caso de aeronaves realizando operaciones según la Parte 121 o 135, la conformidad en cuestión se halla implícita en el CESA, siempre y cuando la operación se realice dentro de las autorizaciones por éste conferidas.

IV. 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 del RIR.
- **Est.:** Indica el estándar que se incumple. Se utiliza “R” cuando es estándar es **Regulatorio (RAAC)**, “I” cuando se trata de un requerimiento de la **OACI**, “F” 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 **C**. Para más detalles referirse a la Sección 3 de este manual.
- **Ref. Est. RAAC (OACI):** Indica la referencia al estándar que se incumple. Se listan las Secciones de la Regulación o las referencias a los Anexos de la OACI. En este último caso se listan en fuente cursiva.
- **Discrepancia Pre Definida:** Indica el texto normalizado del incumplimiento. Este texto será transcrito por el inspector y colocado en el campo “Discrepancias” del RIR.
- **Nota aplicabilidad Est.:** Contiene información referente a la aplicabilidad de alguna **sección específica** de la regulación indicada en la columna “Ref. Est. RAAC”. En caso que no se especifique información de aplicabilidad, se asume que el requerimiento es aplicable a cualquier operación según la Parte mencionada en la columna “Ref. Est. RAAC”. No obstante, lo anterior previo a la definición de la aplicabilidad de un requerimiento específico, siempre deberá consultarse la regulación.
Salvo indicación en contrario, los requerimientos de la Parte 91 son además aplicables a las operaciones realizadas según las Parte 121 y 135.
- **Código DPD:** Código único y correlativo que identifica a cada discrepancia. Puede ser utilizado para referirse a la DPD. Los Códigos deben ser interpretados de acuerdo a lo siguiente:
 - A01-02-N/S donde:
 - A es el Elemento del RIR
 - 01 es el número de ítem
 - 02 es el número correlativo del código
 - N, S o N/S determina si el código es nacional (Argentina), SAFA (Europa) o una combinación de ambos, respectivamente.
- **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.

IMPORTANTE: En caso de conflictos, diferencias o discrepancias entre el contenido de este Anexo y el de las Regulaciones, prevalece el contenido de éstas últimas.

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 carreteo, 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 desde el lado del compartimiento de pilotos, con el fin de identificar a las personas que solicitan ingreso a la cabina y detectar conductas sospechosas o amenazas potenciales.</i></p> <p><i>Nota 3: Los medios para la vigilancia del área de la puerta pueden variar entre un sistema de CCTV (sistema de cámara con monitor en la cabina de vuelo) o visores colocados en la puerta (mirillas o "spyhole").</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. En caso de realizarse reabastecimiento de combustible con pasajeros a bordo, embarcando o desembarcando, verificar que se haya establecido comunicación en ambos sentidos con el personal destacado en tierra que supervisa la operación de carga de combustible. <p><i>Nota 4: En caso de detectarse falta de comunicación con el personal de tierra o incumplimiento de los procedimientos de aplicables para estos casos, notificar inmediatamente a la tripulación o al personal de tierra responsable del explotador, a fin de detener o normalizar la operación de reabastecimiento lo antes posible.</i></p>

Ítem	Est.	Cat.	Ref. Est. RAAC (OACI)	Discrepancia Pre Definida	Nota aplicabilidad Est.	Cód. DPD	Instrucciones para detallar discrepancia
A01	R	3	RAAC 121.313 (j) (A6-I-13.2.2)	Accionamiento del mecanismo de traba de la puerta de cabina de vuelo desde la estación del (co)piloto no disponible y/o fuera de servicio (y fuera de los límites de despacho).	RAAC 121.313(j): aeronaves que realizan operaciones internacionales de transporte de pasajeros con MTOW>45500 kg o una capacidad de asientos superior a 60 pasajeros.	A01-01-N/S	Indicar la situación particular observada, incluyendo la referencia al límite incumplido (MEL, CDL, AMM, etc.).
A01	R	2	RAAC 121.587(a) (A6-I-13.2.1)	No existen medios para notificar discretamente a la tripulación de vuelo en caso de actividad sospechosa.		A01-02-N/S	Indicar la situación particular observada.

A01	R	3	RAAC 121.313(k) (A6-I-13.2.3)	No existen medios para visualizar la zona exterior de la puerta de cabina de vuelo desde el lado del compartimiento de pilotos.	RAAC 121.313(k): aeronaves que realizan operaciones internacionales de transporte de pasajeros con MTOW>45500 kg o una capacidad de asientos superior a 60 pasajeros.	A01-03-N/S	Indicar la situación particular observada.
A01				RESERVADA		A01-04-N/S	
A01	R	3	RAAC 121.313(k) (A6-I-13.2.3)	Los medios para visualizar la zona exterior de la puerta de cabina de vuelo no están disponibles y/o se encuentran inoperativos (y fuera de los límites de despacho).	RAAC 121.313(k): aeronaves que realizan operaciones internacionales de transporte de pasajeros con MTOW>45500 kg o una capacidad de asientos superior a 60 pasajeros.	A01-05-N/S	Indicar la situación particular observada, incluyendo la referencia al límite incumplido (MEL, CDL, AMM, etc.).
A01	R	3	RAAC 121.313 (f) RAAC 121.587 (a) RAAC 135 An. 1 (b) (A6-I-13.2.1)	Mecanismo de traba de la puerta de cabina de vuelo no disponible y/o fuera de servicio (y fuera de los límites de despacho).		A01-06-N/S	Indicar la situación particular observada, incluyendo la referencia al límite incumplido (MEL, CDL, AMM, etc.).
A01	F	3		Ventanilla(s) / parabrisas dañado(s) fuera de los límites de despacho.		A01-07-S	Indicar la situación particular observada, incluyendo la referencia al límite incumplido (MEL, CDL, AMM, etc.).
A01	R	3	RAAC 121.385 RAAC 135.99 (A6-I-9.1.1)	Cantidad insuficiente de tripulantes de vuelo.		A01-08-N/S	Indicar la situación particular observada y los requerimientos del Manual de Operaciones.
A01	R	3	RAAC 121.471 RAAC 121.481 RAAC 121.501 RAAC 135.263 (Decreto. 671/94) (A6-I-2.2.10.2)	Tripulante(s) de vuelo no cumple(n) con las limitaciones de tiempos máximos de vuelo y mínimos de descanso.		A01-09-N/S	Indicar la situación particular observada y los requerimientos del Manual de Operaciones.
A01	R	3	RAAC 121.576 (A8-III A-4.1.7.1) (A8-IIIB-4.6.1) (A8-III A-4.1.6.(c)) (A8-IIIB-4.2.(c))	Equipamiento interior y/u objeto(s) no asegurado(s) y/o almacenado(s) correctamente durante el vuelo.		A01-10-N/S	Indicar la situación particular observada.
A01	R	3	RAAC 121.313(j) (A6-I-13.2.2)	No se encuentra instalada una puerta de cabina de vuelo reforzada.	RAAC 121.313(j): aeronaves que realizan operaciones internacionales de transporte de pasajeros con MTOW>45500 kg o una capacidad de asientos superior a 60 pasajeros.	A01-11-N/S	Indicar la situación particular observada.
A01	F	3		Luz(ces) del panel de alarmas (warning lights panel) inoperativas (y fuera de los límites de despacho).		A01-12-S	Indicar la situación particular observada, incluyendo la referencia al límite incumplido (MEL, CDL, AMM, etc.).
A01	I	2	(A8-III A-4.1.6 (d)) (A8-IIIB-4.2 (d))	Instalación en cabina de vuelo que disminuye significativamente la visión de los pilotos.		A01-13-S	Indicar la situación particular observada.
A01	R	3	RAAC 121.313(b) RAAC 91 Ap. A (2)(b)(4) (A8-III A-4.1.6.(d))	Sistema de limpiaparabrisas / limpieza /secado de parabrisas no instalado o inoperativo y su uso requerido debido a precipitación (fuera de límites de despacho).	RAAC 91 Ap. A (2)(b)(4): aeronaves realizando operaciones de aterrizajes bajo mínimos CAT II.	A01-14-N/S	Indicar la situación particular observada, incluyendo la referencia al límite incumplido (MEL, CDL, AMM, etc.).

A01	R	3	RAAC 91.403 (b) RAAC 121.303 (b) RAAC 121.157 RAAC 135.143 (b) (A8-III A-1.4) (A8-III B-1.3) (A8-III A-1.5) (A8-III B-1.4)	Equipamiento instalado con incumplimiento obvio de los estándares de diseño y construcción.		A01-15-N/S	Indicar la situación particular observada.
A01	R	2	RAAC 91.9 RAAC 21.29 (3) (A8-III A-9.1) (A8-III B-7.1)	Marca(s) y/o placa(s) requerida(s) en cabina de vuelo faltante(s) o ilegible(s) o con información incorrecta.		A01-16-N/S	Indicar la situación particular observada.
A01	I	2	(A8-III A-1.4) (A8-III B-1.3)	Cable(s) eléctrico(s) expuesto(s) (no intencionalmente).		A01-17-S	Indicar la situación particular observada.
A01	F	3		Parabrisas y/o ventanilla(s) con delaminación (y fuera de los límites de despacho).		A01-18-S	Indicar la situación particular observada, incluyendo la referencia al límite incumplido (MEL, CDL, AMM, etc.).
A01	R	3	RAAC 91.107 RAAC 121.590 RAAC 135.131 (A6-I-4.3.7)	No se ha establecido comunicación en ambos sentidos con el personal de tierra durante la operación de reabastecimiento de combustible con pasajeros a bordo.		A01-19-N	Indicar la situación particular observada. Notificar inmediatamente a la tripulación y/o personal de tierra del explotador lo observado para que normalicen la operación.

Ítem de inspección	Título	Instrucciones
A02	Salida de emergencia	<p>Verificar:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Salidas de emergencia operativas sin restricciones y/o 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. Est. RAAC (OACI)	Discrepancia Pre Definida	Nota aplicabilidad Est.	Cód. DPD	Instrucciones para detallar discrepancia
A02	R	3	RAAC 121.310 (a) RAAC 135.178 (a) (A8-III A-4.1.7.3)	Acceso a salida de emergencia obstruido.		A02-01-N/S	Indicar la situación particular observada.
A02	R	3	RAAC 121.310 (a) RAAC 135.178 (a) (A8-III A-4.1.7.2) (A8-III A-8.3) (A8-III B-4.6.2)	Salida(s) de emergencia inoperativa(s).		A02-02-N/S	Indicar la situación particular observada.

			(A8-IIIB-4.6.4) (A8-IIIB-6.3) (A8-V-6.3)			
A02	I	3	(A8-IIIA-4.1.7.2) (A8-IIIA-8.3) (A8-IIIB-4.6.2) (A8-IIIB-4.6.4) (A8-IIIB-6.3) (A8-V-6.3)	Medio(s) de evacuación de cabina de vuelo (cuerda de escape, ventanillas, arneses) no disponible(s) o inoperativo(s) (y fuera de los límites de despacho).		A02-03-N/S Indicar la situación particular observada, incluyendo la referencia al límite incumplido (MEL, CDL, AMM, etc.).

Ítem de inspección	Título	Instrucciones																						
A03	Equipamiento	<p>Verificar disponibilidad y condición operativa del equipamiento. Tener presente al menos lo siguiente:</p> <ul style="list-style-type: none"> Sistema de Advertencia y Aviso de Proximidad de Terreno (TAWS / E-GPWS / GPWS) <p><i>Nota 1: A continuación se detallan los requerimientos de la regulación argentina relativos a los sistemas de TAWS / E-GPWS / GPWS. La información es solo indicativa y debe ser tomada para referencia. Para la determinación de los requisitos vigente consultar la regulación.</i></p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Equipamiento</th> <th>Sección RAAC</th> <th>Aplicabilidad</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="6">Sistema de Advertencia y Aviso de Proximidad de Terreno (TAWS / E-GPWS / GPWS)</td> <td>TAWS (Clase B) ⁽¹⁾</td> <td>91.223 (c) Aeronaves potenciadas a turbina con configuración de 6 o más pasajeros.</td> </tr> <tr> <td>TAWS (Clase A) ⁽¹⁾⁽²⁾</td> <td>135.154 (b) Aeronaves potenciadas a turbina con configuración de 10 o más asientos de pasajeros.</td> </tr> <tr> <td>TAWS (Clase B) ⁽¹⁾</td> <td>135.154 (c) Aeronaves potenciadas a turbina con configuración de 6 a 9 asientos de pasajeros.</td> </tr> <tr> <td>GPWS</td> <td>135.154 (d) Aeronaves con motor alternativo autorizado a transportar de 10 a 19 pasajeros (a partir del 01/12/2014).</td> </tr> <tr> <td>TAWS (Clase A) ⁽¹⁾⁽²⁾</td> <td>121.354 (b) Aeronaves potenciadas a turbina con un MTOW superior a 5700 kg.</td> </tr> <tr> <td>GPWS</td> <td>121.354 (c) Aeronaves con motor alternativo con MTOW superior a 5700 kg o autorizado a transportar más de 19 pasajeros. (a partir del 01/12/2014).</td> </tr> </tbody> </table> <p>⁽¹⁾ Según OTE-C151. ⁽²⁾ Con pantalla de alarma situacional de proximidad al terreno aprobada.</p> <ul style="list-style-type: none"> Sistema de Alerta de Tráfico y Advertencia de Colisión (ACAS / TCAS) <p><i>Nota 2: A continuación se detallan los requerimientos de la regulación argentina relativos a los sistemas de ACAS / TCAS. La información es solo indicativa y debe ser tomada para referencia. Para la determinación de los requisitos vigentes consultar la regulación.</i></p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Equipamiento</th> <th>Sección RAAC</th> <th>Aplicabilidad</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Sistema de Alerta de Tráfico y Advertencia de Colisión (ACAS / TCAS)</td> <td>ACAS II / TCAS II ⁽³⁾</td> <td>91.221 (c) Aeronaves potenciadas a turbina con MTOW superior a 15000 kg configuración máxima aprobada de más de 30 asientos de pasajeros.</td> </tr> </tbody> </table>	Equipamiento	Sección RAAC	Aplicabilidad	Sistema de Advertencia y Aviso de Proximidad de Terreno (TAWS / E-GPWS / GPWS)	TAWS (Clase B) ⁽¹⁾	91.223 (c) Aeronaves potenciadas a turbina con configuración de 6 o más pasajeros.	TAWS (Clase A) ⁽¹⁾⁽²⁾	135.154 (b) Aeronaves potenciadas a turbina con configuración de 10 o más asientos de pasajeros.	TAWS (Clase B) ⁽¹⁾	135.154 (c) Aeronaves potenciadas a turbina con configuración de 6 a 9 asientos de pasajeros.	GPWS	135.154 (d) Aeronaves con motor alternativo autorizado a transportar de 10 a 19 pasajeros (a partir del 01/12/2014).	TAWS (Clase A) ⁽¹⁾⁽²⁾	121.354 (b) Aeronaves potenciadas a turbina con un MTOW superior a 5700 kg.	GPWS	121.354 (c) Aeronaves con motor alternativo con MTOW superior a 5700 kg o autorizado a transportar más de 19 pasajeros. (a partir del 01/12/2014).	Equipamiento	Sección RAAC	Aplicabilidad	Sistema de Alerta de Tráfico y Advertencia de Colisión (ACAS / TCAS)	ACAS II / TCAS II ⁽³⁾	91.221 (c) Aeronaves potenciadas a turbina con MTOW superior a 15000 kg configuración máxima aprobada de más de 30 asientos de pasajeros.
Equipamiento	Sección RAAC	Aplicabilidad																						
Sistema de Advertencia y Aviso de Proximidad de Terreno (TAWS / E-GPWS / GPWS)	TAWS (Clase B) ⁽¹⁾	91.223 (c) Aeronaves potenciadas a turbina con configuración de 6 o más pasajeros.																						
	TAWS (Clase A) ⁽¹⁾⁽²⁾	135.154 (b) Aeronaves potenciadas a turbina con configuración de 10 o más asientos de pasajeros.																						
	TAWS (Clase B) ⁽¹⁾	135.154 (c) Aeronaves potenciadas a turbina con configuración de 6 a 9 asientos de pasajeros.																						
	GPWS	135.154 (d) Aeronaves con motor alternativo autorizado a transportar de 10 a 19 pasajeros (a partir del 01/12/2014).																						
	TAWS (Clase A) ⁽¹⁾⁽²⁾	121.354 (b) Aeronaves potenciadas a turbina con un MTOW superior a 5700 kg.																						
	GPWS	121.354 (c) Aeronaves con motor alternativo con MTOW superior a 5700 kg o autorizado a transportar más de 19 pasajeros. (a partir del 01/12/2014).																						
Equipamiento	Sección RAAC	Aplicabilidad																						
Sistema de Alerta de Tráfico y Advertencia de Colisión (ACAS / TCAS)	ACAS II / TCAS II ⁽³⁾	91.221 (c) Aeronaves potenciadas a turbina con MTOW superior a 15000 kg configuración máxima aprobada de más de 30 asientos de pasajeros.																						

			ACAS II / TCAS II ⁽³⁾	91.221 (d)	Aeronaves potenciadas a turbina con MTOW superior a 5700 kg o configuración máxima de más de 19 pasajeros. (a partir del 01/01/2017).
			TCAS ⁽⁴⁾	135.180 (a)	Aeronaves potenciadas a turbina con una configuración de 20 a 30 asientos de pasajeros.
			ACAS II / TCAS II ⁽³⁾	135.180 (b)	Aeronaves potenciadas a turbina con MTOW superior a 5700 kg o configuración máxima de más de 19 pasajeros (a partir del 01/01/2017).
			ACAS II / TCAS II ⁽³⁾	121.356 (b)	Aeronaves potenciadas a turbina.
<p>⁽³⁾ Según OTE-C119, versión 7.0 o superior.</p> <p>⁽⁴⁾ Si se instala un TCAS II, deber ser capaz de coordinar con las unidades con las unidades TCAS que cumplan con la OTE-C119.</p> <ul style="list-style-type: none"> Control remoto ELT CVR (Cockpit Voice Recorder) FDR (Flight Data Recorder) Equipamiento requerido por operaciones especiales (RVSM, PBN, CAT II/III, etc.) <p><i>Nota 3:</i> Los inspectores deberán prestar particular atención a las operaciones especiales para las cuales la aeronave posee aprobación y que forman parte del plan de vuelo autorizado. En caso que existan equipos inoperativos, se deberán verificar las condiciones y limitaciones de despacho definidas en el MEL aprobada.</p> <ul style="list-style-type: none"> Separación de canales de 8.33 kHz en el equipo de radiocomunicaciones (solo aeronaves que pretendan operar en espacio aéreo Europeo (ICAO EUR) sobre FL195. <p><i>Nota 4:</i> Si bien al momento éste no es un requerimiento exigido por la regulación argentina, los explotadores que pretendan operar en espacio aéreo europeo por encima de FL195 deberán contar con equipos de radiocomunicaciones que permitan seleccionar frecuencias con un espaciamiento de 8.33 kHz. Esto puede ser verificado seleccionando un canal de 8.33 kHz, por ejemplo 132.055 kHz en el panel de control de radio. El panel normalmente muestra 6 dígitos, sin embargo algunos paneles de control pueden omitir el "1" inicial y mostrar solo 5 dígitos, es decir 32.055. Si los inspectores detectan que los sistemas de comunicaciones no poseen esta capacidad, se deberán registrar la situación como una discrepancia, más allá que el incumplimiento no está relacionado con una regulación nacional. La autoridad europea trata esta discrepancia como Categoría. 3.</p>					

Ítem	Est.	Cat.	Ref. Est. RAAC (OACI)	Discrepancia Pre Definida	Nota aplicabilidad Est.	Cód. DPD	Instrucciones para detallar discrepancia
A03	I	3	(A6-I-6.1.1)	Equipamiento requerido instalado pero claramente no utilizado por la tripulación durante las operaciones.		A03-01-S	Indicar la situación particular observada.
A03	R	3	RAAC 91.221 (b) RAAC 91.221 (c) RAAC 91.221 (d) RAAC 135.180 (a) RAAC 135.180 (b) RAAC 121.356 (b) (A6-I-6.18.2)	Sistema ACAS / TCAS no disponible o inoperativo (y fuera de los límites de despacho).	Referirse a las instrucciones del ítem de inspección.	A03-02-N/S	Indicar la situación particular observada, incluyendo la referencia al límite incumplido (MEL, CDL, AMM, etc.).
A03	R	3	RAAC 91.221 (b) RAAC 91.221 (c) RAAC 91.221 (d) RAAC 135.180 (a) RAAC 135.180 (b)	Sistema ACAS / TCAS instalado que no satisface las especificaciones requeridas.	Referirse a las instrucciones del ítem de inspección.	A03-03-N/S	Indicar la situación particular observada.

			RAAC 121.356 (b) (A6-I-6.18.2)				
A03	R	3	RAAC 91.223 (c) RAAC 135.154 (b) RAAC 135.154 (c) RAAC 135.154 (d) RAAC 121.354 (c) (A6-I-4.3.1) (A6-I-6.15.4) (A6-I-6.15.6) (A6-I-6.15.8)	Sistema TAWS / E-GPWS / GPWS no disponible o inoperativo (y fuera de los límites de despacho).	Referirse a las instrucciones del ítem de inspección.	A03-04-N/S	Indicar la situación particular observada, incluyendo la referencia al límite incumplido (MEL, CDL, AMM, etc.).
A03	O	2	EUR 3.2.1	Sistema de comunicaciones no posee capacidad de separación de canales de 8.33 kHz (operaciones en Europa).	Operaciones en espacio ICAO-EUR por encima de FL195.	A03-05-N/S	Indicar la situación particular observada.
A03	R	3	RAAC 91.205 RAAC 135.143 RAAC 121.303 (A6-I-4.3.1) (A6-I-7.2.1)	Equipamiento de navegación requerido no disponible o inoperativo (y fuera de los límites de despacho).		A03-06-N/S	Indicar la situación particular observada, incluyendo la referencia al límite incumplido (MEL, CDL, AMM, etc.).
A03	R	3	RAAC 91.609 (f) RAAC 135.151 RAAC 121.359 (A6-I-6.3.2.1.3) (A6-I-6.3.2.1.4) (A6-I-6.3.2.1.5)	CVR inoperativo (y fuera de los límites de despacho).	RAAC 91.609 (f): aeronaves multimotores potenciadas a turbina con una configuración de 6 o más asientos, para los que se requieran 2 pilotos.	A03-07-N/S	Indicar la situación particular observada, incluyendo la referencia al límite incumplido (MEL, CDL, AMM, etc.).
A03	R	3	RAAC 91.223 (c) RAAC 135.154 (b) RAAC 135.154 (c) RAAC 135.154 (d) RAAC 121.354 (c) (A6-I-4.3.1) (A6-I-6.15.4) (A6-I-6.15.6) (A6-I-6.15.8)	Sistema TAWS / E-GPWS / GPWS instalado que no satisface las especificaciones requeridas.	Referirse a las instrucciones del ítem de inspección.	A03-08-N	Indicar la situación particular observada.
A03	R	2	RAAC 91.207 (b)	Control remoto de ELT no disponible o inoperativo.		A03-09-N	Indicar la situación particular observada.
A03	R	3	RAAC 91.609 (b) RAAC 135.152 RAAC 121.343	FDR no disponible o inoperativo (y fuera de los límites de despacho).	Verificar con la regulación.	A03-10-N	Indicar la situación particular observada, incluyendo la referencia al límite incumplido (MEL, CDL, AMM, etc.).
A03	F	3		Equipamiento requerido no disponible o inoperativo (y fuera de los límites de despacho).		A03-11-N	Indicar la situación particular observada, incluyendo la referencia al límite incumplido (MEL, CDL, AMM, etc.).

Ítem de inspección	Título	Instrucciones
A04	Manuales	Verificar disponibilidad y estado de actualización de los siguientes documentos: <ul style="list-style-type: none"> • Manual de Vuelo de la aeronave (AFM) • Manual de Operaciones de la Aeronave (OM o FCOM)

		<ul style="list-style-type: none"> • Verificar presencia del registro del peso y balanceo actualizado de conformidad con la sección 91.406. <p><i>Nota 1: La verificación del estado de actualización de los manuales sólo podrá hacerse si los inspectores poseen información previa del estado de revisión vigente de los documentos. No obstante esto, en algunos casos, ciertos disparadores pueden alertar acerca de un manual desactualizado. Por ejemplo, para el caso de aeronaves en las cuales es previsible una frecuencia de revisión elevada de los documentos por parte del fabricante, la detección de un AFM con una fecha de revisión antigua puede indicar que el mismo está desactualizado. Otro indicio de desactualización puede ser la existencia de información que ya debería haber cambiado (referencias a operaciones ya no realizadas, etc.). En cualquier caso, el inspector deberá tomar nota de lo observado y contrastarlo posteriormente con la información de la revisión vigente. Deberá considerarse que el documento está desactualizado sólo cuando se disponga de la información de la revisión vigente del mismo y por lo tanto se pueda demostrar que la observada se encuentra desactualizada.</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Manual de Operaciones del Explotador (MOE) <p><i>Nota 2: En el MOE 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 <p>Verificar si los tripulantes son capaces de entender el idioma en el cual está escrito el AFM.</p> <p><i>Nota 3: La OACI no requiere que los manuales estén escritos en un idioma en particular. Sin embargo, el hecho de alguno de los tripulantes no sea capaz 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>
--	--	--

Ítem	Est.	Cat.	Ref. Est. RAAC (OACI)	Discrepancia Pre Definida	Nota aplicabilidad Est.	Cód. DPD	Instrucciones para detallar discrepancia
A04	R	2	RAAC 91.9 (A6-I-6.2.3)	Las partes del MOE relativas a las operaciones de vuelo no se encuentran a bordo o las mismas están incompletas.		A04-01-N/S	Indicar la situación particular observada, indicando la información incompleta o faltante.
A04	R	2	RAAC 121 An. 2 (A6-I-2.2.10.2)	No hay reglas de tiempo de vuelo, limitaciones de tiempo de vuelo y de descanso en el MOE.		A04-02-N/S	Indicar la situación particular observada.
A04	R	2	RAAC 91.9 (A6-I-4.2.3.1)	MOE desactualizado y/o sin evidencia de visado por parte de la autoridad.		A04-03-N/S	Indicar la situación particular observada.
A04	R	2	RAAC 91.9 (A6-I-4.2.3.1)	MOE no emitido por el explotador.		A04-04-N/S	Indicar la situación particular observada.
A04	I	2	(A6-I-4.2.3.1)	MOE publicado en un lenguaje no entendido por un miembro de la tripulación.		A04-05-S	Indicar la situación particular observada.
A04	R	3	RAAC 91.9 (A6-I-6.2.3ab)	Datos de performance y limitaciones no existen o están incompletos a bordo.		A04-06-N/S	Indicar la situación particular observada.
A04	R	3	RAAC 91.10 RAAC 91.20 (A18-9.2)	No hay informaciones e instrucciones en el MOE sobre las acciones a ser tomadas en caso de una emergencia (mercancías peligrosas a bordo)		A04-07-N/S	Indicar la situación particular observada.
A04	R	3	RAAC 121.133 RAAC 121.135 RAAC 121.137	MOE publicado en un lenguaje no entendido por ningún miembro de la tripulación de vuelo.		A04-08-N/S	Indicar la situación particular observada.

			(A6-I-4.2.3.1)				
A04	R	3	RAAC 91.9 (b) RAAC 121.141	AFM y/o FCOM y/o OM no presente(s) a bordo y/o desactualizado(s) y/o inválido(s) para la aeronave.		A04-09-N	Indicar la situación particular observada.
A04	R	3	RAAC 91.10 (a)23 RAAC 91.406	Peso y Balanceo no presente(s) a bordo y/o desactualizado(s) y/o inválido(s) para la aeronave.		A04-10-N	Indicar la situación particular observada.

Ítem de inspección	Título	Instrucciones
A05	Listas de chequeo	<p>Verificar si las Listas de Chequeo (checklists o listas de control de procedimientos) están disponibles y son fácilmente accesibles.</p> <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 si la tripulación puede demostrar el acceso a tales listas de control y éstas están correctamente documentadas en el Manual de Operaciones.</i></p> <p>Verificar si el Manual de Operaciones contiene las listas de control requeridas. Compare la versión del M.O. con las disponibles para la tripulación. Controle si su contenido cumple con el M.O. cubriendo todas las fases del vuelo, en operaciones normales y de emergencia.</p> <p><i>Nota 2: Las Listas de control Normal, No-normal 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> <p>Verifique si las listas de control son idénticas para todos los miembros de la tripulación de vuelo.</p> <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> <p><i>Nota 4: En algunas aeronaves construidas en la ex Unión Soviética, sólo el ingeniero de vuelo tiene una lista de control. El piloto y copiloto pueden trabajar con una lista de control memorizada solamente.</i></p>

Ítem	Est.	Cat.	Ref. Est. RAAC (OACI)	Discrepancia Pre Definida	Nota aplicabilidad Est.	Cód. DPD	Instrucciones para detallar discrepancia
A05	R	2	RAAC 91.10 RAAC 91.503 RAAC 135.83 (a)(1) RAAC 121.133 RAAC 121.135 RAAC 121.137 RAAC 121.315 (A6-I-6.1.4)	Las listas de chequeo no están conformes con los detalles de listas de control en el Manual de Operaciones.		A05-01-N/S	Indicar la situación particular observada.
A05	R	2	RAAC 91.10 RAAC 91.503 RAAC 135.83 (a)(1) RAAC 121.133 RAAC 121.135 RAAC 121.137 RAAC 121.315 RAAC 121 An. 2 (A6-I-6.1.4)	No hay detalles de la listas de chequeo en el Manual de Operaciones.		A05-02-N/S	Indicar la situación particular observada.
A05	R	2	RAAC 91.10 RAAC 91.503 RAAC 135.83 (a)(1)	Listas de chequeo Normal y de Emergencia no accesibles a todos los miembros de la tripulación de vuelo relevantes		A05-03-N/S	Indicar la situación particular observada.

			RAAC 121.133 RAAC 121.135 RAAC 121.137 RAAC 121.315 (A6-I-4.2.6)			
A05	R	2	RAAC 91.10 RAAC 91.503 RAAC 135.83 (a)(1) RAAC 121.133 RAAC 121.135 RAAC 121.137 RAAC 121.315 (A6-I-4.2.6)	Las listas de chequeo no cubren todas las fases del vuelo.		A05-04-N/S Indicar la situación particular observada.
A05	R	3	RAAC 91.10 RAAC 91.503 RAAC 135.83 (a)(1) RAAC 121.133 RAAC 121.135 RAAC 121.137 RAAC 121.315 (A6-I-4.2.6)	El capitán y copiloto usan diferentes versiones de listas de chequeo.		A05-05-N/S Indicar la situación particular observada.
A05	R	3	RAAC 91.10 RAAC 91.503 RAAC 135.83 (a)(1) RAAC 121.133 RAAC 121.135 RAAC 121.137 RAAC 121.315 (A6-I-4.2.6)	No hay lista de chequeo de "no normal y emergencia".		A05-06-N/S Indicar la situación particular observada.

Ítem de inspección	Título	Instrucciones
A06	Cartas de navegación	<p>Verificar si las cartas requeridas de partida, 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> <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 C).</i></p> <p>Verificar la validez de la base de datos de FMS/GPS; en caso de expiración, controlar contra la MEL.</p>

Ítem	Est.	Cat.	Ref. Est. RAAC (OACI)	Discrepancia Pre Definida	Nota aplicabilidad Est.	Cód. DPD	Instrucciones para detallar discrepancia
A06	I	2	(A15-6.1.1) (A6-I-7.4.2)	Base de datos de Navegación fuera de fecha (y dentro de los límites de despacho).		A06-01-S	Indicar la situación particular observada, incluyendo la referencia al límite

							incumplido (MEL, CDL, AMM, etc.).
A06	I	3	(A15-6.1.1) (A6-I-7.4.2)	Base de datos de Navegación fuera de fecha (y fuera de los límites de despacho).		A06-02-S	Indicar la situación particular observada, incluyendo la referencia al límite incumplido (MEL, CDL, AMM, etc.).
A06	R	2	RAAC 135.83 (a)(1) RAAC 121.549 (A6-I-6.2.3c) (A15-6.1.1)	Cartas de ruta requeridas fuera de fecha (base de datos de navegación en fecha).		A06-03-N/S	Indicar la situación particular observada.
A06	R	3	RAAC 135.83 (a)(1) RAAC 121.549 (A6-I-6.2.3c) (A15-6.1.1)	Cartas de ruta y base de datos de navegación requeridas fuera de fecha.		A06-04-N/S	Indicar la situación particular observada.
A06	R	3	RAAC 135.83 (a)(2) RAAC 121.549 (A6-I-6.2.3c) (A15-6.1.1)	Cartas de aproximación por instrumentos requeridas no están a bordo.		A06-05-N/S	Indicar la situación particular observada.
A06	R	3	RAAC 135.83 (a)(2) RAAC 121.549 (A6-I-6.2.3c) (A15-6.1.1)	Cartas de aproximación por instrumentos requeridas (excepto las de ruta) fuera de fecha.		A06-06-N/S	Indicar la situación particular observada.
A06	R	2	RAAC 135.83 (a)(2) RAAC 121.549 (A6-I-6.2.3c) (A15-6.1.1)	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-N/S	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: Si se detecta que la MEL no incorpora la última revisión de la MMEL, esto se informa como comentario u observación (categoría C).</i></p> <p><i>Nota 2: Los inspectores podrán solicitar a las áreas competentes de la ANAC información referente al estado de revisión de la MEL y verificar que se encuentre a bordo la última revisión aprobada por la Autoridad. Asimismo se establecerán canales de comunicación apropiados a los efectos de notificar a dichas áreas de las situaciones observadas en relación a este documento, con el fin de que se tenga en cuenta en oportunidad de los procesos de evaluación y aprobación del documento. No obstante lo anterior, las falencias detectadas en la MEL serán reportadas como discrepancias, dado que la confección de este documento es responsabilidad del explotador y las falencias en su contenido pueden tener un impacto directo en la seguridad de la operación.</i></p> <ul style="list-style-type: none"> Su contenido refleje el equipamiento realmente instalado en la aeronave y tenga en cuenta las aprobaciones especiales contenidas en las especificaciones de operación. <p><i>Nota 3: 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 / RAAC 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.</i></p> <ul style="list-style-type: none"> Posea los procedimientos de mantenimiento (M) y/o de operaciones(O) Si los defectos diferidos (si hay alguno) están de acuerdo con las instrucciones de la MEL <p><i>Nota 4: De acuerdo con la regulación argentina, los explotadores no están obligados a disponer de una MEL para la aeronave. En caso que la MEL no exista, la aeronave no podrá operar con equipamiento inoperativo. Por lo tanto, sólo se considerará como discrepancia su ausencia en la aeronave cuando los inspectores hayan constatado por algún otro medio que dicho documento existe y se encuentra aprobado por la ANAC.</i></p>

--	--	--

Ítem	Est.	Cat.	Ref. Est. RAAC (OACI)	Discrepancia Pre Definida	Nota aplicabilidad Est.	Cód. DPD	Instrucciones para detallar discrepancia
A07	R	2	RAAC 91.213 RAAC 135.179 RAAC 121.628 (A6-I-6.1.3)	La MEL no refleja la configuración de la aeronave y/o las Especificaciones Relativas a las Operaciones.		A07-01-N/S	Indicar la situación particular observada.
A07	R	2	RAAC 91.213 RAAC 135.179 RAAC 121.628 (A6-I-6.1.3)	La MEL no incluye procedimientos (M) y/o (O) cuando se requiere (ningún defecto diferido requiere tal(es) procedimiento(s)).		A07-02-N/S	Indicar la situación particular observada.
A07	R	3	RAAC 91.213 RAAC 135.179 RAAC 121.628 (A6-I-6.1.3)	La MEL no incluye procedimientos (M) y/u (O) cuando se requiere (existe(n) defecto(s) diferido(s) que lo(s) requiere(n)).		A07-03-N/S	Indicar la situación particular observada.
A07	R	3	RAAC 91.213 RAAC 135.179 RAAC 121.628 (A6-I-6.1.3)	La MEL es menos restrictiva que la MMEL (existe(n) defecto(s) diferido(s) que lo(s) requiere(n)).		A07-04-N/S	Indicar la situación particular observada.
A07	R	2	RAAC 91.213 RAAC 135.179 RAAC 121.628 (A6-I-6.1.3)	La MEL es menos restrictiva que la MMEL (no existe(n) defecto(s) diferido(s) involucrado(s)).		A07-05-N/S	Indicar la situación particular observada.
A07	R	2	RAAC 91.213 RAAC 135.179 RAAC 121.628 (A6-I-6.1.3)	Existe una MEL aprobada y la misma no está disponible (no existe(n) defecto(s) diferido(s) involucrado(s)).		A07-06-N/S	Indicar la situación particular observada.
A07	R	2	RAAC 91.213 RAAC 135.179 RAAC 121.628 (A6-I-6.1.3)	Algunos ítems MEL no están totalmente personalizados (no existe(n) defecto(s) diferido(s) involucrado(s)).		A07-07-N/S	Indicar la situación particular observada.
A07	R	2	RAAC 91.213 RAAC 135.179 RAAC 121.628 (A6-I-6.1.3)	MMEL en lugar de MEL (y no existe(n) defecto(s) diferido(s) que requiera(n) su uso).		A07-08-N/S	Indicar la situación particular observada.
A07	R	3	RAAC 91.213 RAAC 135.179 RAAC 121.628 (A6-I-6.1.3)	Algunos ítems MEL no están totalmente personalizados (existe(n) defecto(s) diferido(s) involucrado(s)).		A07-09-N/S	Indicar la situación particular observada.
A07	R	3	RAAC 91.213 RAAC 135.179 RAAC 121.628 (A6-I-6.1.3)	La MEL no está disponible (existen defecto(s) diferido(s) que la requiere(n)).		A07-10-N/S	Indicar la situación particular observada.
A07	R	3	RAAC 91.213 RAAC 135.179	La MEL a bordo de la aeronave se encuentra desactualizada (existen defecto(s) diferido(s) que la		A07-11-N	Indicar la situación particular observada. Especificar revisión presente y vigente.

			RAAC 121.628 (A6-I-6.1.3)	requiere(n)).		
A07	R	2	RAAC 91.213 RAAC 135.179 RAAC 121.628 (A6-I-6.1.3)	La MEL a bordo de la aeronave se encuentra desactualizada (no existen defecto(s) diferido(s) que la requiere(n)).		A07-12-N Indicar la situación particular observada. Especificar revisión presente y vigente.

Ítem de inspección	Título	Instrucciones
A08	Certificado de Matrícula	<p>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".</p> <p><i>Nota 1: En caso que se encuentre a bordo una copia certificada por escribano o por el organismo emisor de certificado (Registro Nacional de Aeronaves) tal situación no constituye una discrepancia.</i></p> <p><i>Nota 2: Para el caso de aquellos certificados que posean una fecha de vencimiento de inscripción del contrato en el RNA indicado en el certificado, verificar que dicha fecha no haya expirado.</i></p> <p>Verifique la disponibilidad de las placas de identificación requeridas por el Anexo 7 de la OACI y por la Parte 45. Compare los datos de las placas con los del CdM.</p> <p><i>Nota 3: El Anexo 7 de la OACI requiere la instalación de una placa a prueba de fuego que contenga al menos la marca de nacionalidad y matrícula. Esta placa debe estar colocada cerca de una entrada principal, pero a menudo se puede ubicar en otra zona de la aeronave. Por otro lado, la Parte 45 de la regulación nacional requiere que la aeronave se encuentre identificada con una placa que esté instalada de forma tal que no se desprenda o desfigure con el uso normal o en caso de accidente, debiendo contener el nombre del fabricante, modelo, número de serie, datos del Certificado Tipo, Certificado de Producción, etc. Por tal motivo es posible encontrar aeronaves con placas de identificación que no incluyen información referente a la matrícula, o que posean información desactualizada, como por ejemplo, la matrícula anterior. Los inspectores deberán tener presente que esta situación no constituye un incumplimiento de la regulación nacional, y por lo tanto no debería clasificarse como discrepancia. Sin embargo, para aquellas aeronaves que realicen operaciones internacionales, tal situación debería registrarse como un comentario (Cat. C), debiendo los explotadores estar advertidos que esta situación puede ser considerada como una discrepancia por autoridades de aviación civil extranjeras.</i></p> <p><i>Nota 4: En caso de detectarse que el formato del CdM no se encuentra traducido al inglés y/o su formato no está de acuerdo con el Anexo 7 de la OACI deberá registrarse la situación mediante un comentario (Cat. C), informando al explotador que deberá gestionar la reemisión del certificado con un formato actualizado.</i></p>

Ítem	Est.	Cat.	Ref. Est. RAAC (OACI)	Discrepancia Pre Definida	Nota aplicabilidad Est.	Cód. DPD	Instrucciones para detallar discrepancia
A08	I	C	(A7-7.1)	El formato del CdM no está de acuerdo con el Anexo 7.		A08-01-S	Indicar la situación particular observada.
A08	I	C	(A7-7.2)	El del CdM no está traducido al inglés.		A08-02-S	Indicar la situación particular observada.
A08	I	C	(A7-8)	No hay placa de identificación a prueba de fuego que contenga al menos la matrícula (Anexo 7).		A08-03-N/S	Indicar la situación particular observada.
A08	I	C	(A7-8)	No coinciden los datos del CdM y los de la placa de identificación (Anexo 7).		A08-04-S	Indicar la situación particular observada.
A08	R	3	RAAC 91.10 RAAC 121.153	El CdM no es válido o no puede ser mostrado por la tripulación.		A08-05-N/S	Indicar la situación particular observada.
A08	R	2	RAAC 91.10	Se emitió un CdM válido pero no se encuentra a bordo al momento de la inspección.		A08-06-N/S	Indicar la situación particular observada.
A08	R	3	RAAC 45.13	No se encuentra instalada la placa de identificación de la aeronave requerida por la Parte 45.		A08-07-N	Indicar la situación particular observada.

A08	R	3	RAAC 45.13	No coinciden los datos del CdM y los de la placa de identificación de la aeronave requerida por la Parte 45.		A08-08-N	Indicar la situación particular observada.
-----	---	---	------------	--	--	----------	--

Ítem de inspección	Título	Instrucciones
A09	Certificado de Ruido	<p>Verificar disponibilidad, exactitud del contenido (por ejemplo MTOW y S/N con el especificado en el CdM) del documento atestiguando certificado en cuanto al ruido y si está traducido al Inglés.</p> <p><i>Nota 1: Requerimiento aplicable a aeronaves con MTOW igual o mayor a 34.050 Kg (75.000 lbs).</i></p> <p><i>Nota 2: Asignar particular importancia a este requerimiento para el caso de aeronaves que realizan operaciones internacionales.</i></p> <p><i>Nota 3: En caso de detectarse que la certificación en cuestión no se encuentra traducida al inglés deberá registrarse la situación mediante un comentario (Cat. C), informando al explotador que deberá gestionar la reemisión del certificado con un formato actualizado.</i></p>

Ítem	Est.	Cat.	Ref. Est. RAAC (OACI)	Discrepancia Pre Definida	Nota aplicabilidad Est.	Cód. DPD	Instrucciones para detallar discrepancia
A09	R	2	RAAC 91.10 (a)(22) (A16-I-II-1.4) (A16-I-II-1.5)	El Certificado en cuanto al ruido, no está a bordo o no puede ser mostrado por la tripulación.	<i>Aeronaves con MTOW igual o mayor a 34.050 kg (75.000 lbs).</i>	A09-01-N/S	Indicar la situación particular observada.
A09	I	C	(A6-I-6.13)	El Certificado en cuanto al ruido no está traducido al inglés.	<i>Aeronaves con MTOW igual o mayor a 34.050 kg (75.000 lbs).</i>	A09-02-S	Indicar la situación particular observada.

Ítem de inspección	Título	Instrucciones
A10	CESA	<p>Verificar :</p> <ul style="list-style-type: none"> Disponibilidad y exactitud de contenidos del CESA (incluyendo las Especificaciones Relativas a las Operaciones). La copia debería estar certificada por la autoridad y/o escribano. Disponibilidad del Anexo I (aeronaves afectadas) y Anexo II (tripulantes afectados) Que el formato (Impresión y contenido) del CESA y Especificaciones Relativas a las Operaciones cumplan con el Anexo 6 (incluyendo traducción al Inglés). <p><i>Nota 1: En caso de detectarse situaciones vinculadas al formato y/o contenido del CESA, tal situación se registrará como comentario (categoría C) y luego será canalizada por el inspector al área de la ANAC responsable de la emisión del CESA.</i></p> <p>Verificar que se encuentre a bordo:</p> <ul style="list-style-type: none"> Certificado de Seguro que satisfaga lo requerido por el Título X, Artículo 192 del Código Aeronáutico de la República Argentina

Ítem	Est.	Cat.	Ref. Est. RAAC (OACI)	Discrepancia Pre Definida	Nota aplicabilidad Est.	Cód. DPD	Instrucciones para detallar discrepancia
A10	R	C	RAAC 119.37 RAAC 119.7 (A6-I-4.2.1.5)	El CESA y/o las Especificaciones Relativas a las Operaciones no están acordes con lo previsto en Anexo 6.		A10-01-N/S	Indicar la situación particular observada.

			(A6-I-4.2.1.6) (A6-I-4.2.1.7)				
A10	R	C	RAAC 119.7 (A6-I-4.2.1.6) (A6-I-APP6.3.1)	La información en las Especificaciones Relativas a las Operaciones no está de acuerdo con el Anexo 6.		A10-02-N/S	Indicar la situación particular observada.
A10	R	C	RAAC 119.37 (A6-I-4.2.1.5)	Información incorrecta en el CESA.		A10-03-N/S	Indicar la situación particular observada.
A10	R	C	RAAC 119.37 (A6-I-4.2.1.5)	El CESA no se encuentra traducido al inglés.		A10-04-N/S	Indicar la situación particular observada.
A10	R	3	RAAC 119.21 (A6-I-4.2.1.2)	Operaciones de Transporte Aéreo Comercial no acordes con el CESA y/o Especificaciones Relativas a las Operaciones		A10-05-N/S	Indicar la situación particular observada.
A10	R	3	RAAC 119.21 (A6-I-4.2.1.1)	Operaciones de Transporte Aéreo Comercial sin un CESA válido.		A10-06-N/S	Indicar la situación particular observada.
A10	R	3	RAAC 91.10 (A6-I-6.1.2)	No hay original ni copia certificada del CESA, y/o de las Especificaciones Relativas a las Operaciones a bordo o dichos documentos no pueden ser presentados por la tripulación y/o no se puede verificar su existencia.		A10-07-N/S	Indicar la situación particular observada.
A10	R	2	RAAC 91.10 (A6-I-6.1.2)	Existe un CESA 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-N/S	Indicar la situación particular observada.
A10	R	2	RAAC 91.10 (a)(20)	Existe un Certificado de Seguro vigente, pero el mismo no se encuentra a bordo.		A10-09-N	Indicar la situación particular observada.
A10	R	3	RAAC 91.10 (a)(20)	No existe un Certificado de Seguro válido o se encuentra expirado.		A10-10-N	Indicar la situación particular observada.

Ítem de inspección	Título	Instrucciones
A11	Licencia de radio estación (estación radioeléctrica)	Verificar presencia y exactitud de su contenido. <i>Nota 1: De acuerdo con la regulación argentina, el requerimiento de disponibilidad de una licencia de estación radioeléctrica entrará en vigencia a partir del 31/07/2014. Por tal motivo, con anterioridad a dicha fecha, los inspectores deberán registrar la ausencia de la licencia de estación radioeléctrica como un comentario (categoría C), en particular para aquellos casos en los que se realicen operaciones internacionales. Con posterioridad a la fecha antes indicada, tal situación constituye una discrepancia.</i>

Ítem	Est.	Cat.	Ref. Est. RAAC (OACI)	Discrepancia Pre Definida	Nota aplicabilidad Est.	Cód. DPD	Instrucciones para detallar discrepancia
A11	R	1	RAAC 91.203 (a)(6)	Información incorrecta en la licencia de estación radioeléctrica.	RAAC 91.203 (a)(6): aplicable después del 31/07/2014.	A11-01-N/S	Indicar la situación particular observada.
A11	R	1	RAAC 91.203 (a)(6)	Se emitió una licencia de estación radioeléctrica válida, pero la misma no se encuentra a bordo al momento de la inspección.	RAAC 91.203 (a)(6): aplicable después del 31/07/2014.	A11-02-N/S	Indicar la situación particular observada.
A11	R	2	RAAC 91.203 (a)(6)	No existe una licencia de estación radioeléctrica válida y/o la misma se encuentra vencida.	RAAC 91.203 (a)(6): aplicable después del 31/07/2014.	A11-03-N/S	Indicar la situación particular observada.

A11			RESERVADA		A11-04-S
-----	--	--	-----------	--	----------

Ítem de inspección	Título	Instrucciones
A12	Certificado de Aeronavegabilidad	<p>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 escribano o por la ANAC.</p> <p>Verificar si su contenido cumple con los requerimientos del Anexo 8, incluyendo su traducción al inglés.</p> <p><i>Nota 1: Algunas versiones de CdA antiguas emitidas por la autoridad argentina no poseían traducción al inglés y/o tenían diferencias con el formato incluido en el Anexo 8 de la OACI. En caso de detectarse este tipo de CdA, registrar esta situación como un comentario (categoría C) e informar al explotador que, en caso de realizarse operaciones internacionales, deberá gestionar ante la ANAC su reemisión en formato actualizado.</i></p> <p>Para el caso de aeronaves que realicen operaciones según la Parte 91, verificar disponibilidad de historiales de célula, motores y hélices.</p> <p><i>Nota 2: Par las operaciones realizadas según la Parte 121 no será necesario que los historiales se encuentre a bordo. Para el caso de las operaciones realizadas según la Parte 135, la autorización para operar sin historiales a bordo debe constar en las Especificaciones de Operación.</i></p> <p>En caso de resultar aplicable, verificar disponibilidad del Certificado de Habilitación Anual (ANAC Form. 337).</p> <p><i>Nota 3: Algunas aeronaves requieren de una habilitación anual de mantenimiento, la cual es registrada mediante un ANAC Form. 337. Sin embargo, antes de registrar cualquier discrepancia al respecto, los inspectores deberán asegurarse que la aeronave inspeccionada debe disponer de tal certificación.</i></p>

Ítem	Est.	Cat.	Ref. Est. RAAC (OACI)	Discrepancia Pre Definida	Nota aplicabilidad Est.	Cód. DPD	Instrucciones para detallar discrepancia
A12	I	C	(A8-II-3.3.1)	Formato del CdA no está de acuerdo a los requerimientos del Anexo 8.		A12-01-S	Indicar la situación particular observada.
A12				RESERVADA		A12-02-S	
A12				RESERVADA		A12-03-S	
A12	R	2	RAAC 91.10 (a)(1) RAAC 121.153	Se ha emitido un CdA válido pero no es llevado a bordo al momento de la inspección		A12-04-N/S	Indicar la situación particular observada.
A12				RESERVADA		A12-05-S	
A12	R	3	RAAC 91.10 (a)(1) RAAC 121.153	No hay un CdA válido a bordo.		A12-06-N/S	Indicar la situación particular observada.

Ítem de inspección	Título	Instrucciones
A13	Preparación del vuelo	<p>Verificar la presencia y exactitud del Plan de Vuelo Operacional (incluyendo la firma del PIC). Si resulta viable, comparar con las instrucciones relevantes del Manual de Operaciones.</p> <p>Verificar si se retiene la documentación apropiada (todos los documentos relevantes de la preparación del vuelo).</p> <p>Verificar si los cálculos de performance y combustible son correctos.</p> <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 balanceo, no constituye una discrepancias. Si no es tenido en cuenta, habrá una discrepancia por los cálculos de performance, peso y balanceo.</i></p> <p>Verificar el monitoreo de consumo de combustible en el vuelo de arribo (si es requerido por el manual de OPS).</p> <p>Verificar si el explotador tiene seleccionado aeródromos de alternativa apropiados (si es requerido).</p>

	<p>Verificar si la tripulación de vuelo ha revisado toda la información meteorológica (incluyendo la de aeródromos de alternativa). <i>Nota 2: Alineado con la nota previa, A6-I-4.3.5.2 sólo requiere que los vuelos IFR "(...)" no deben ser iniciados a menos que la información disponible indica que "(...)", no hay requerimiento que la información necesita estar a bordo. El inspector puede verificar si tal información es/estaba disponible para la tripulación de vuelo antes de la partida para un vuelo saliente.</i></p> <p>Verificar si la tripulación se aseguró que el pronóstico del clima en destino o alternativa está por encima del mínimo.</p> <p>Verifique si la tripulación de vuelo revisó los NOTAMS aplicables y/o la información de los boletines pre-vuelo (incluyendo los aeródromos de alternativa). <i>Nota 3: 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> <i>Nota 4: 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> <p>En caso de congelamiento 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. <i>Nota 5: Los aeropuertos de alternativa no siempre necesitan ser mencionados en el plan de vuelo ATS, ejemplo: 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>Verificar manifiesto de Pasajeros controlado. <i>Nota 6: Dependiendo del tipo de operaciones, el ítem 10 del plan de vuelo debe contener los siguientes designadores:</i> PBN-RNAV/RNP a confirmar "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 Transponder Modo-S.</p>
--	--

Ítem	Est.	Cat.	Ref. Est. RAAC (OACI)	Discrepancia Pre Definida	Nota aplicabilidad Est.	Cód. DPD	Instrucciones para detallar discrepancia
A13	R	1	RAAC 121.695 (b) RAAC 121.697 (b) (A6-I-4.3.3.1)	No hay copia del plan de vuelo operacional retenida en tierra.		A13-01-N/S	Indicar la situación particular observada.
A13	R	1	RAAC 91.153 RAAC 91.169 (A6-I-4.3.3.1)	Plan de vuelo operacional no firmado por el PIC.		A13-02-N/S	Indicar la situación particular observada.
A13	R	2	RAAC 91.153 (A2-3.3.2)	Plan de vuelo ATS incorrecto.		A13-03-N/S	Indicar la situación particular observada.
A13	R	2	RAAC 135.72 (b) RAAC 121.667 (A6-I-4.3.1(f)(g))	El contenido y uso del plan de vuelo operacional no está de acuerdo con el manual de operaciones		A13-04-N/S	Indicar la situación particular observada.
A13	R	3	RAAC 91.151 (a) (A2-2.3.2) (A6-I-4.3.6.1) (A6-I-4.3.6.4) (A6-I-5.2.5)	Menos combustible a bordo que el requerido.		A13-05-N/S	Indicar la situación particular observada.

A13	R	3	RAAC 91.103 (a) RAAC 121.443 (b) (A6-I-4.1.1)	Tripulación de vuelo no tomó conocimiento de los NOTAMS aplicables de partida, destino o aeropuertos alternativos.		A13-06-N/S	Indicar la situación particular observada.
A13	R	3	RAAC 91.203 RAAC 91.205 RAAC 135.227 RAAC 121.341 (A6-I-4.3.5.3)	Vuelo operado en condiciones de formación de hielo sin certificación adecuada y/o equipamiento.		A13-07-N/S	Indicar la situación particular observada.
A13	R	3	RAAC 121.629 (A6-I-4.3.5.4)	La tripulación o el personal de mantenimiento no efectuó inspección de formación de hielo y existen condiciones de formación de hielo en tierra.		A13-08-N/S	Indicar la situación particular observada.
A13	R	2	RAAC 91.153 RAAC 91.169 RAAC 135.72 RAAC 121.667 (A6-I-4.3.3.1)	Plan de Vuelo Operacional incorrecto.		A13-09-N/S	Indicar la situación particular observada.
A13	R	3	RAAC 91.153 RAAC 91.169 RAAC 135.72 RAAC 121.667 (A6-I-4.3.3.1)	No hay un Plan de Vuelo Operacional.		A13-10-N/S	Indicar la situación particular observada.
A13	R	3	RAAC 91.169 RAAC 135.223 RAAC 121.619 RAAC 121.621 RAAC 121.623 (A6-I-4.3.4.1)	No se seleccionó o es inadecuado(s) aeropuerto(s) de alternativa.		A13-11-N/S	Indicar la situación particular observada.
A13	R	3	RAAC 91.103 RAAC 91.170 (a) RAAC 121.601 (A6-I-4.3.5.2)	No hay pronóstico de clima indicando que las condiciones en destino o aeródromos alternativos están a o por encima del mínimo.		A13-12-N/S	Indicar la situación particular observada.
A13	R	3	RAAC 91.151 (A2-2.3.2)	Cálculos de performance y/o combustible no disponible o significativamente incorrectos para el vuelo.		A13-13-N/S	Indicar la situación particular observada.
A13	I	3	(A6-I-4.7.3)	Alternativa(s) requerida(s) en ruta EDTO no disponible(s).		A13-14-S	Indicar la situación particular observada.
A13	R	3	RAAC 91.170 (A2-2.3.2)	No se controla el clima y su pronóstico verdadero antes de la partida.		A13-15-N/S	Indicar la situación particular observada.
A13	I	3	(A6-I-4.7.3) (A6-I-4.3.4.2)	Clima en la(s) alternativa(s) en ruta por debajo de mínimos EDTO.		A13-16-S	Indicar la situación particular observada.
A13	R	3	RAAC 91.170 (A6-I-4.3.4.2)	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-N/S	Indicar la situación particular observada.
A13	I	2	(A6-I-4.3.7.1) (A6-I-4.3.7.2)	No se realiza el monitoreo de consumo de combustible y/o no se completa la información requerida por el Manual de Operaciones en el Plan de Vuelo Operacional.		A13-18-N/S	Indicar la situación particular observada.
A13	O	1		No se conserva la copia completada durante el vuelo del Plan de Vuelo Operacional (y ES requerido por el		A13-19-N	Indicar la situación particular observada.

				Manual de Operaciones).			
A13	O	C		No se conserva la copia completada durante el vuelo del Plan de Vuelo Operacional (y NO ES requerido por el Manual de Operaciones).		A13-20-N	Indicar la situación particular observada.

Ítem de inspección	Título	Instrucciones
A14	Control de peso y balanceo	<p>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). Si los cálculos de peso y/o balanceo se encuentran incorrectos controle si todavía están dentro de los límites de la aeronave y controle la influencia en los cálculos de performance.</p> <p><i>Nota 1: Si se cargó combustible adicional, controle que está incluido en la documentación de Peso y Balanceo.</i></p> <p>Verificar si la tripulación tiene suficientes datos disponibles (en el Manual de OPS 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.</p>

Ítem	Est.	Cat.	Ref. Est. RAAC (OACI)	Discrepancia Pre Definida	Nota aplicabilidad Est.	Cód. DPD	Instrucciones para detallar discrepancia
A14	R	2	RAAC 135.71 (a)(4) RAAC 121.665 (A6-I-5.2.7)	Cálculos incorrectos de peso y/o balanceo, dentro de los límites de la aeronave, y no teniendo efecto en los cálculos de performance.		A14-01-N/S	Indicar la situación particular observada.
A14	R	3	RAAC 135.71 (a)(4) RAAC 121.665 (A6-I-5.2.7)	Cálculo de peso y/o balanceo incorrecto, dentro de los límites de la aeronave, pero afectando los cálculos de performance.		A14-02-N/S	Indicar la situación particular observada.
A14	R	3	RAAC 135.71 (a)(4) RAAC 121.665 (A6-I-4.3.1 (d)(e))	Datos insuficientes para que la tripulación controle los cálculos de peso y balanceo.		A14-03-N/S	Indicar la situación particular observada.
A14	R	3	RAAC 135.71 (a)(4) RAAC 121.665 (A6-I-5.2.7)	Peso y balanceo fuera de límites operacionales.		A14-04-N/S	Indicar la situación particular observada.
A14	R	2	RAAC 135.71 (a)(4) RAAC 121.665 (A6-I-4.3.1 (d)(e))	Hoja de carga no refleja la verdadera distribución de carga pero está dentro de los límites de la aeronave.		A14-05-N/S	Indicar la situación particular observada.
A14	R	3	RAAC 135.71 (a)(4) RAAC 121.665 (A6-I-4.3.1 (d)(e))	No se hicieron cálculos de peso y balanceo.		A14-06-N/S	Indicar la situación particular observada.
A14	R	3	RAAC 135.71 (a)(4) RAAC 121.665 (A6-I-4.3.1 (d)(e))	No hay a bordo una hoja completa de peso y balanceo.		A14-07-N/S	Indicar la situación particular observada.

Ítem de inspección	Título	Instrucciones
--------------------	--------	---------------

A15	Extintores portátiles (PFE)	<p>Verificar que los PFE:</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 las 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 PFE 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 PFE 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 PFE posean una fecha de vencimiento (o de próximo chequeo) adherida al dispositivo, la regulación argentina establece que en caso que los mismos sean transportados en compartimientos o contenedores, además de indicar el contenido del mismo, se debe indicar la fecha de la última inspección, ya sea en el contenedor o en el dispositivo propiamente dicho. Por tal razón, la carencia de fecha de vencimiento (o de próximo chequeo) en un PFE 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 PFE se encuentra fuera de servicio.</i></p> <p><i>Nota 4: Para aeronaves que realicen operaciones según la Parte 121, al menos 2 de los PFE requeridos en la aeronave deben poseer como agente extintor Halon 1211 o equivalente. Al menos uno de los PFE de Halon 1211 o equivalente debe ubicarse en la cabina de pasajeros.</i></p>
------------	------------------------------------	--

Ítem	Est.	Cat.	Ref. Est. RAAC (OACI)	Discrepancia Pre Definida	Nota aplicabilidad Est.	Cód. DPD	Instrucciones para detallar discrepancia
A15	R	2	RAAC 91.513 (c)(4) RAAC 121.309 (b) RAAC 135.155 (A6-I-6.2.2b) (A8-III A-8.3) (A8-III B-6.3) (A8-V-6.3)	PFE(s) no instalado(s) en la(s) ubicación(es) indicada(s).		A15-01-N/S	Indicar la situación particular observada.
A15	R	2	RAAC 121.309 (b) (A8-III A-8.3) (A8-III B-6.3) (A8-V-6.3)	PFE(s) no marcado(s) con las instrucciones de operación apropiadas.		A15-02-N/S	Indicar la situación particular observada.
A15	R	3	RAAC 121.309 (c) RAAC 135.155 (c) (A6-I-.2.2(b)(2)) (A8-III A-8.3) (A8-III B-6.3) (A8-V-6.3)	PFE(s) vacío(s), inoperativo(s) o faltante(s) (y fuera de los límites de despacho).		A15-03-N/S	Indicar la situación particular observada, incluyendo la referencia al límite incumplido (MEL, CDL, AMM, etc.).
A15	R	3	RAAC 91.513 (c)(4) RAAC 121.309 (b) RAAC 135.155 (b) (A8-III A-4.1.7.1) (A8-III B-4.6.1)	PFE(s) asegurado(s) incorrectamente.		A15-04-N/S	Indicar la situación particular observada.
A15	R	3	RAAC 91.513 (b) RAAC 121.309 (b)(2) RAAC 135.155 (c) (A6-I-6.2.2b)	PFE(s) no accesible(s) rápidamente / fácilmente.		A15-05-N/S	Indicar la situación particular observada.

			(A8-III A-8.3) (A8-III B-6.3) (A8-V-6.3)			
--	--	--	--	--	--	--

Ítem de inspección	Título	Instrucciones
A16	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: Si bien la OACI no requiere que los chalecos salvavidas posean una fecha de vencimiento (o de próximo chequeo) adherida al dispositivo, la regulación argentina establece que en caso que los mismos sean transportados en compartimientos o contenedores, además de indicar el contenido del mismo, se debe indicar la fecha de la última inspección, ya sea en el contenedor o en el dispositivo propiamente dicho. 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 C).</i></p>

Ítem	Est.	Cat.	Ref. Est. RAAC (OACI)	Discrepancia Pre Definida	Nota aplicabilidad Est.	Cód. DPD	Instrucciones para detallar discrepancia
A16	R	2	RAAC 91.205 (b)(14) RAAC 121.309 (b)(2) RAAC 121.340 (a) RAAC 135.167 (a)(1) (A6-I-6.5.2.1) (A6-I-6.5.2.2)	Chaleco(s) salvavidas / dispositivo(s) de flotación no accesible(s) fácilmente y requerido(s) para el tipo de vuelo.	RAAC 91.205(b)(14): aeronaves que operan sobre agua más allá de la distancia de planeo sin potencia desde la costa. RAAC 121.340(a): aeronaves que operen sobre espejos de agua. RAAC 135.167(a)(1): aeronaves que realicen operaciones prolongadas sobre el agua (más allá de 50 NM / 90 km desde la costa)	A16-01-N/S	Indicar la situación particular observada.
A16	R	3	RAAC 91.205 (b)(14) RAAC 91.509 (a) RAAC 91.509 (b) RAAC 121.340 (a) RAAC 121.339 (a)(1) RAAC 135.167 (a)(1) (A6-I-6.5.2.1) (A6-I-6.5.2.2)	Cantidad insuficiente de chalecos salvavidas / dispositivos de flotación y requeridos para el tipo de vuelo.	RAAC 91.205(b)(14): aeronaves que operan sobre agua más allá de la distancia de planeo sin potencia desde la costa. RAAC 91.509(b): aeronaves que operan sobre agua más allá de 100 NM / 180 km o 30 minutos de vuelo desde la costa. RAAC 121.340(a): aeronaves que operen sobre espejos de agua. RAAC 121.339(a)(1)/ 135.167(a)(1)/ 91.509(a): aeronaves que realicen operaciones prolongadas sobre el agua (más allá de 50 NM / 90 km desde la costa).	A16-02-N/S	Indicar la situación particular observada.
A16	R	3	RAAC 91.205 (b)(14) RAAC 91.509 (a) RAAC 91.509 (b)	Chaleco(s) salvavidas y/o dispositivo(s) de flotación fuera de servicio / dañado en puesto utilizable y requerido(s) para el tipo de vuelo.	RAAC 91.205(b)(14): aeronaves que operan sobre agua más allá de la distancia de planeo sin potencia desde la costa.	A16-03-N	Indicar la situación particular observada.

			RAAC 121.340 (a) RAAC 121.339 (a)(1) RAAC 135.167 (a)(1) (A6-I-6.5.2.1) (A6-I-6.5.2.2)	RAAC 91.509(b): aeronaves que operan sobre agua más allá de 100 NM / 180 km o 30 minutos de vuelo desde la costa. RAAC 121.340(a): aeronaves que operen sobre espejos de agua. RAAC 121.339(a)(1)/ 135.167(a)(1)/ 91.509(a): aeronaves que realicen operaciones prolongadas sobre el agua (más allá de 50 NM / 90 km desde la costa).		
--	--	--	--	---	--	--

Ítem de inspección	Título	Instrucciones
A17	Cinturones (arneses)	Verificar su presencia y disponibilidad para todos los miembros de la tripulación de vuelo. Verificar que estén operativos (incluyendo el elemento automático de restricción). Si alguno se encuentra inoperativo, controle las condiciones de despacho en la MEL. <i>Nota 1: Si el funcionamiento apropiado del arnés está restringido por la cobertura del asiento, considerarlo inoperativo.</i> <i>Nota 2: Si el dispositivo de restricción está inoperativo, considere el arnés.</i> <i>Nota 3: Un cinturón de asiento solo no cumple los requerimientos de OACI de un arnés de seguridad y debe ser considerado que no hay arnés de seguridad instalado.</i>

Ítem	Est.	Cat.	Ref. Est. RAAC (OACI)	Discrepancia Pre Definida	Nota aplicabilidad Est.	Cód. DPD	Instrucciones para detallar discrepancia
A17	R	2	RAAC 91.521 RAAC 135.171 RAAC 121.311 (A6-I-6.2.2.c3)	El arnés del piloto no está equipado con un dispositivo de restricción automático.		A17-01-N/S	Indicar la situación particular observada.
A17	R	2	RAAC 91.521 RAAC 135.171 RAAC 121.311 (A6-I-6.2.2.c3)	Arnés faltante o inoperativo para un asiento de la tripulación de vuelo que no sean los de los pilotos.		A17-02-N/S	Indicar la situación particular observada.
A17	R	3	RAAC 91.521 RAAC 135.171 RAAC 121.311 (A6-I-6.2.2.c3)	Arnés de faltante o inoperativo para un asiento de la tripulación de vuelo (y fuera de los límites de despacho).		A17-03-N/S	Indicar la situación particular observada, incluyendo la referencia al límite incumplido (MEL, CDL, AMM, etc.).

Ítem de inspección	Título	Instrucciones
A18	Oxígeno de emergencia	Verifique disponibilidad, acceso y condición. Verifique si las máscaras de oxígeno permiten una rápida colocación (quick donning y rápido ajuste con una sola mano). <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</i>

		<p><i>segundos...)</i> deben ser informados como un comentario (categoría C). 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:</p> <ul style="list-style-type: none"> -Las máscaras están operativas para todos los miembros de la tripulación de vuelo, -Las máscaras permiten radio comunicación, -Las máscaras no representan un inconveniente para miembros de la tripulación de vuelo que usan anteojos. <p>Verifique la presión del cilindro de oxígeno. En caso de baja presión, controle el mínimo requerido de acuerdo al Manual de Operaciones. 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.</p> <p><i>Nota 2:</i> 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) es sobrepasada, considérela inoperativa.</p> <p><i>Nota 3:</i> En los casos donde la inspección revela que las antiparras están inoperativas, esto deberá ser informado como un comentario (categoría C).</p>
--	--	---

Ítem	Est.	Cat.	Ref. Est. RAAC (OACI)	Discrepancia Pre Definida	Nota aplicabilidad Est.	Cód. DPD	Instrucciones para detallar discrepancia
A18	R	3	RAAC 91.211 RAAC 91.513 RAAC 135.89 RAAC 135.157 RAAC 121.327 RAAC 121.333 (A8-III A-8.3) (A8-III B-6.3) (A8-V-6.3)	Equipamiento de oxígeno no fácilmente accesible y requerido por el tipo de vuelo.		A18-01-N/S	Indicar la situación particular observada.
A18	R	3	RAAC 91.211 RAAC 91.513 RAAC 135.89 RAAC 135.157 RAAC 121.327 RAAC 121.333 (A6-I-4.4.5.2)	Número insuficiente de máscaras "quick donning" operativas disponibles.		A18-02-N/S	Indicar la situación particular observada.
A18	R	3	RAAC 91.211 RAAC 91.513 RAAC 135.89 RAAC 135.157 RAAC 121.327 RAAC 121.333 (A6-I-4.3.8.1) (A6-I-4.3.8.2) (A6-I-6.7.1)	Insuficiente cantidad oxígeno y/o máscaras de oxígeno operativas.		A18-03-N/S	Indicar la situación particular observada.
A18	R	3	RAAC 91.211 RAAC 91.513 RAAC 135.89 RAAC 135.157	Sistema de oxígeno inoperativo.		A18-04-N/S	Indicar la situación particular observada.

			RAAC 121.327 RAAC 121.333 (A6-I-4.3.8.1) (A6-I-4.3.8.2) (A6-I-6.7.1)				
--	--	--	--	--	--	--	--

Ítem de inspección	Título	Instrucciones
A19	Linternas	<p>Verifique disponibilidad y condición operativa de la/s linterna/s eléctrica/s apropiada/s, incluyendo su fácil acceso desde cada puesto de pilotos.</p> <p><i>Nota 1:</i> Si se detecta un funcionamiento inadecuado de alguna linterna debido a baja carga en las baterías, considerar a la linterna como inoperativa.</p> <p><i>Nota 2:</i> 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 C).</p> <p><i>Nota 3:</i> A los fines de determinar los requerimientos aplicables a las linternas de la tripulación de vuelo, deberá considerarse que los requisitos para la operación según la Parte 135 o Parte 121 se agregan a los establecidos en la Parte 91.</p> <p>De acuerdo con la Regulación, las aeronaves que realicen operaciones según la <u>Parte 91</u> o <u>Parte 135</u>, deberán estar equipadas con <u>una linterna para cada tripulante de vuelo si realizan operaciones VFR nocturnas</u>. Para el caso de aeronaves grandes y multimotores propulsados a turbina (operación diurna o nocturna), se requiere al menos una linterna disponible.</p> <p>Las aeronaves que operan según la <u>Parte 121</u> deben disponer de <u>una linterna para cada tripulante de vuelo independientemente del tipo de operación</u>.</p>

Ítem	Est.	Cat.	Ref. Est. RAAC (OACI)	Discrepancia Pre Definida	Nota aplicabilidad Est.	Cód. DPD	Instrucciones para detallar discrepancia
A19	R	3	RAAC 91.503 (a)(1) RAAC 135.159 (f)(3) (A8-III A-8.3) (A8-III B-6.3) (A8-V-6.3) (A6-I-6.10f)	Linterna no disponible.	RAAC 91.503: aeronaves grandes y multimotores propulsados a turbina. RAAC 135.159: operaciones VFR nocturnas.	A19-01-N/S	Indicar la situación particular observada.
A19				RESEVADA		A19-02-S	
A19				RESEVADA		A19-03-S	
A19	R	3	RAAC 91.205 (c)(9) RAAC 121.549 (b) (A8-III A-8.3) (A8-III B-6.3) (A8-V-6.3) (A6-I-6.10f)	Cantidad insuficiente de linternas operativas para todos los tripulantes de vuelo.	RAAC 91.205: operaciones VFR nocturnas (incluidas operaciones VFR nocturnas según las RAAC 135)	A19-04-N	Indicar la situación particular observada.

Ítem de inspección	Título	Instrucciones
A20	Licencias	<p>Verificar disponibilidad y validez de las licencias de la tripulación de vuelo y la apropiada habilitación de tipo (rating).</p> <p>Verificar disponibilidad y validez de la Certificación Médica Aeronáutica (CMA) – Certificado de Aptitud Psicofísica- y si es apropiada para los privilegios ejercidos.</p>

Verificar si el formato y contenido son los vigentes.

Nota 1: En caso que se detecten situaciones vinculadas al formato y/o contenido de las licencias y su adecuación a lo requerido por el Anexo 1 de la OACI, las mismas deberán registrarse como comentarios (Categoría C), debiendo el inspector informarlo al área correspondiente de la ANAC.

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.

Nota 2: La regulación argentina requiere un nivel operacional 4 especificado por la OACI (ELP 4) o superior para vuelos internacionales.

Nota 3: 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. C).

Nota 4: Si durante la inspección no se hallase a bordo la licencia y/o CMA de algún tripulante de vuelo, dicha situación debería registrarse utilizando una discrepancia Categoría 3, dado que en principio se asume que tal licencia y/o CMA no existe.

Nota 5: De acuerdo a lo establecido en la Resolución N° 168/2015 de la ANAC, publicada en Boletín Oficial N° 33.098 de fecha 30 de marzo de 2015, el personal aeronáutico podrá exhibir la CMA, ante el requerimiento de funcionarios de la Autoridad Aeronáutica o de las oficinas ARO-AIS, en formato digital mediante un dispositivo móvil, (tablets, smartphones) o su impresión en papel, ambas generadas desde el sistema CAD. Estos formatos contarán con la misma validez que la tarjeta plástica. Por lo tanto, si un tripulante exhibe su constancia de CMA de alguna de estas formas, la situación no constituye un hallazgo.

Nota 6: Sólo para vuelos nacionales, si antes de la partida del vuelo se recibe evidencia objetiva adecuada demostrando que el miembro de la tripulación dispone verdaderamente de una licencia y/o CMA válidos y apropiados, pero no los lleva consigo, se registrará un discrepancia Categoría 2 "Tripulante de vuelo con licencia y/o Certificado Médico Aeronáutico válido y apropiado, pero no llevado(s) a bordo 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 o CMA, el inspector podrá aceptar fotocopias, fotografías y/o faximiles de la licencia o CMA 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. Deberá tenerse en cuenta que la regulación argentina requiere a los tripulantes de vuelo llevar consigo las licencias y presentarlas a requerimiento a la autoridad aeronáutica.

Nota 7: Teniendo en cuenta lo expresado en la nota precedente, para el caso de vuelos internacionales, sólo se considerará válido la presentación el original de la licencias emitida por la autoridad.

Certificación	Situación	Tripulación técnica (piloto / copiloto)
Licencia	Falta o no es apropiada	CAT 3 (DPD A20-13 ó A20-15)
	Presenta fotocopia, impresión o exhibe en forma electrónica (tablet o smartphone)	VUELO NACIONAL: CAT2 (DPD A20-20) VUELO INTERNACIONAL: CAT3 (DPD A20-13)
CMA	Falta, expiró o es inapropiado	CAT3 (DPD A20-14)
	Presenta fotocopia, impresión o exhibe en forma electrónica (tablet o smartphone) con formato anterior a la Res. 168/2015 de la ANAC.	VUELO NACIONAL: CAT2 (DPD A20-20) VUELO INTERNACIONAL: CAT3 (DPD A20-13)
	Presenta fotocopia, impresión o exhibe en forma electrónica generación de SISTEMA CAD (tablet o smartphone)	NO EXISTE HALLAZGO

Ítem	Est.	Cat.	Ref. Est. RAAC (OACI)	Discrepancia Pre Definida	Nota aplicabilidad Est.	Cód. DPD	Instrucciones para detallar discrepancia
A20	I	C	(A1-5.1.1.2) (A1-6.1.1a,b)	Forma y/o contenido no cumple con el standard de OACI (licencia, CMA).		A20-01-S	Indicar la situación particular observada.

A20	R	3	RAAC 121.386 (A6-I-9.1.2)	Ningún tripulante de vuelo tiene una licencia de operador de telecomunicaciones (radioperador).		A20-02-N/S	Indicar la situación particular observada.
A20				RESERVADA		A20-03-S	
A20	R	3	RAAC 61.34 (A1-1.2.9.4) (A1-APP 1) (A1-5.1.1.2)	El registro (aprobación de nivel) ELP expiró.		A20-04-N/S	Indicar la situación particular observada.
A20	R	3	RAAC 61.34 (A1-1.2.9.4) (A1-APP 1) (A1-5.1.1.2)	No hay constancia del ELP requerido y/o nivel es inferior a 4 (y se pretende realizar un vuelo internacional).		A20-05-N/S	Indicar la situación particular observada.
A20			(A1-1.2.9.4) (A1-APP 1) (A1-5.1.1.2)	RESERVADA		A20-06-S	
A20			(A1-1.2.9.4) (A1-APP 1) (A1-5.1.1.2)	RESERVADA		A20-07-S	
A20	I	C	(A1-5.1.3)	No hay traducción al Inglés de los ítems de la licencia requeridos		A20-08-S	Indicar la situación particular observada.
A20	I	C	(A1-5.1.1.2)	No hay mención de la clase médica de OACI.		A20-09-S	Indicar la situación particular observada.
A20	I	C	(A1-1.2.1) (A1-1.2.2.1) CC-29c CC-32a CC-40	No hay emisión de validez apropiada del Estado de Registro.		A20-10-S	Indicar la situación particular observada.
A20	R	2	RAAC 121.384 RAAC 135.96 (A1-6.3.3.2)	Anteojos correctores de repuesto no disponibles (operaciones multipiloto).		A20-11-N/S	Indicar la situación particular observada.
A20	R	3	RAAC 61.3 (h) (A1-2.1.10.1)	<i>Ambos pilotos mayores de 60 años.</i>		A20-12-N/S	Indicar la situación particular observada.
A20	R	3	RAAC 91.6 (a) RAAC 121.383 (a) RAAC 135.95 (A1-1.2.1) (A1-1.2.2.1) CC-29c CC-32a CC-40	Tripulante de vuelo sin la licencia apropiada.		A20-13-N/S	Indicar la situación particular observada.
A20	R	3	RAAC 67.3 RAAC 121.383 (a) (A1-1.2.5.2) (A1-1.2.5.2.2) (A1-1.2.5.2.3)	CMA no disponible, expirado y/o inválido para los privilegios que están siendo ejercidos.		A20-14-N/S	Indicar la situación particular observada.
A20	R	3	RAAC 91.6 (a) RAAC 121.383 (a) RAAC 135.95 (A1-1.2.1) (A1-1.2.2.1)	No se dispone de la categoría de tipo (rating) apropiada en la licencia de tripulante de vuelo.		A20-15-N/S	Indicar la situación particular observada.

			CC-29c CC-32a CC-40				
A20	R	3	RAAC 121.384 RAAC 135.96 (A1-6.3.3.2) (A1-6.3.3.2.1)	No hay lentes correctores disponibles cuando se requieren.		A20-16-N/S	Indicar la situación particular observada.
A20	R	3	RAAC 61.3 (h) (A1-2.1.10.1)	PIC mayor de 60 en operaciones de piloto solo.	RAAC 61.3 (h): aeronaves afectadas a transporte aéreo comercial.	A20-17-N/S	Indicar la situación particular observada.
A20	R	3	RAAC 61.3 (h) (A1-2.1.10.1)	PIC mayor de 65 años; o mayor de 60 años existiendo otro tripulante mayor de 60 años (operaciones de multipiloto).	RAAC 61.3 (h): aeronaves afectadas a transporte aéreo comercial. Para operaciones multipiloto en jurisdicción nacional, uno piloto podrá tener hasta 65 años si el resto de los tripulantes tiene menos de 60. Para operaciones internacionales, se debe disponer de una autorización especial condicionada a la aprobación de los estados extranjeros involucrados.	A20-18-N/S	Indicar la situación particular observada.
A20	R	3	RAAC 121.384 RAAC 135.96 (A1-6.3.3.2)	Anteojos correctores de repuesto no disponibles (operaciones de un solo piloto).		A20-19-N/S	Indicar la situación particular observada.
A20	R	2	RAAC 91.6 (b) RAAC 91.10 (b) RAAC 121.383 (b) (A1-1.2.1) (A1-1.2.2.1) CC-29c CC-32a CC-40	Tripulante de vuelo con licencia y/o CMA válido y apropiado, pero no llevado/s a bordo al momento de la inspección.		A20-20-N/S	Indicar la situación particular observada.

Ítem de inspección	Título	Instrucciones
A21	RTV (Registro Técnico de Vuelo) / RNA (Registro de Novedades de A bordo) / Libro de a bordo	<p>Verificar:</p> <ul style="list-style-type: none"> Disponibilidad del RTV, RNA y Libro de a bordo. Que se encuentren correctamente completados (con tinta el RTV y Libro de a bordo), ya sea por la tripulación como así también 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> <p><i>Nota 2: El RNA contendrá todas las novedades de cabina que afecten a la seguridad o al confort de los pasajeros. Aquellas que afecten a la seguridad deberán estar transcritas al RTV por el comandante.</i></p>

Ítem	Est.	Cat.	Ref. Est. RAAC (OACI)	Discrepancia Pre Definida	Nota aplicabilidad Est.	Cód. DPD	Instrucciones para detallar discrepancia
------	------	------	-----------------------	---------------------------	-------------------------	----------	--

A21	R	1	RAAC 135.65 RAAC 121.701 RAAC 121.702 RAAC 121.702a (A6-I-4.5.5) CC-34	Datos incorrectos en el RTV y/o RNA y/o Libro de a bordo.		A21-01-N/S	Indicar la situación particular observada.
A21	R	2	RAAC 135.65 RAAC 121.701 RAAC 121.702 RAAC 121.702a (A6-I-4.5.5) CC-34	Detalles del vuelo no registrados en el RTV y/o RNA y/o Libro de a bordo.		A21-02-N/S	Indicar la situación particular observada.
A21	R	3	RAAC 91.10 RAAC 135.65 RAAC 121.701 RAAC 121.702 RAAC 121.702a CC-29d	RTV y/o RNA y/o Libro de a bordo no presentes.		A21-03-N/S	Indicar la situación particular observada.
A21	R	3	RAAC 135.65 (b) RAAC 121.563 RAAC 121.701 (a)	Falla o novedad técnica no registrada en el RTV.		A21-04-N	Indicar la situación particular observada.
A21	R	3	RAAC 121.702 (c)	Falla o novedad registrada en el RNA que afecta a la seguridad del vuelo no transferida al RTV.		A21-05-N	Indicar la situación particular observada.
A21	R	3	RAAC 121.702 (d) RAAC 121.702a (a)(12)	RNA y/o Libro de a bordo sin la firma del comandante.		A21-06-N	Indicar la situación particular observada.

Ítem de inspección	Título	Instrucciones
A22	Liberación de mantenimiento	Asegurarse que el comandante haya verificado la liberación de mantenimiento / aeronavegabilidad y/o estado de solución de discrepancias registradas en el RTV. <i>Nota 1: No se requiere llevar a bordo de la aeronave la liberación de Mantenimiento luego del último mantenimiento programado. Sin embargo, en los RTV se suele destinar un campo específico para registrar la última inspección de cierta importancia realizada (por ejemplo Diaria, Semanal o chequeo A). Verificar que la información contenida sea exacta y que dicho mantenimiento se encuentre vigente.</i>

Ítem	Est.	Cat.	Ref. Est. RAAC (OACI)	Discrepancia Pre Definida	Nota aplicabilidad Est.	Cód. DPD	Instrucciones para detallar discrepancia
A22	R	3	RAAC 135.65 RAAC 121.563 RAAC 121.709 (A6-I-4.3.1 (a)(c))	El comandante no verificó la liberación de mantenimiento / aeronavegabilidad y/o el estado de solución de discrepancias.		A22-01-N/S	Indicar la situación particular observada.
A22	R	3	RAAC 121.709	El registro correspondiente a la liberación de mantenimiento / aeronavegabilidad es incorrecto o no está presente (y el RTV dispone de un campo para registrarlo).		A22-02-N	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) <p><i>Nota 1:</i> Para el caso de los diferidos MEL, verificar que los mismos no exceden los límites establecidos por dicho documento. Algunos explotadores, como parte de su programa de gerenciamiento de MEL, tienen la posibilidad de extender algunos intervalos de reparación. En estos casos los inspectores deberán familiarizarse con los procedimientos aplicables antes de registrar una discrepancia. Generalmente solo se pueden extender los ítems con intervalo de reparación "B" y "C".</p> <p><i>Nota 2:</i> No existe un requerimiento que establezca que los registros en el RTV sean efectuados en un lenguaje específico. En cualquier caso la tripulación de vuelo y el personal de mantenimiento debe ser capaz de entender dichos asientos.</p> <p><i>Nota 3:</i> Para el caso de defectos relacionados con la CDL, verificar que se tengan en cuenta las posibles limitaciones operativas y/o penalidades asociadas.</p>

Ítem	Est.	Cat.	Ref. Est. RAAC (OACI)	Discrepancia Pre Definida	Nota aplicabilidad Est.	Cód. DPD	Instrucciones para detallar discrepancia
A23	R	1	RAAC 91.213 RAAC 135.179 RAAC 121.628 (A6-I-4.3.1 (a)(c)) (A6-I-4.5.4) (A6-I-6.1.3)	Defecto(s) diferido(s) con referencia errónea al documento que permite su despacho.		A23-01-N/S	Indicar la situación particular observada, incluyendo la referencia al documento (MEL, CDL, AMM, etc.).
A23	R	1	RAAC 91.213 RAAC 135.179 RAAC 121.628 (A6-I-4.3.1 (a)(c)) (A6-I-4.5.4) (A6-I-6.1.3)	Defecto / ítem diferido cerrado, pero no actualizado su estado en el listado de diferidos.		A23-02-N/S	Indicar la situación particular observada, incluyendo la referencia al documento (MEL, CDL, AMM, etc.).
A23	R	2	RAAC 135.65 RAAC 121.709 (A6-I-8.4c) (A6-I-8.5)	Acción de mantenimiento no registrada / reportada apropiadamente.		A23-03-N/S	Indicar la situación particular observada, detallando la referencia al AMM.
A23	R	2	RAAC 135.65 RAAC 135.179 RAAC 121.563 RAAC 121.628 (A6-I-6.1.3)	Defectos / ítems diferidos cerrados después de su vencimiento.		A23-04-N/S	Indicar la situación particular observada, detallando la referencia al MEL/CDL/AMM.
A23	R	2	RAAC 135.65 RAAC 121.563 (A6-I-4.3.1 (a)(c)) (A6-I-4.5.4)	Defecto(s) conocido(s) no registrado(s) / evaluado(s).		A23-05-N/S	Indicar la situación particular observada. Generar comentario bajo el ítem de inspección asociado al defecto.

			(A6-I-6.1.3)				
A23	R	2	RAAC 135.65 RAAC 121.563 (A6-I-4.3.1 (a)(c)) (A6-I-4.5.4) (A6-I-6.1.3)	No hay evidencia de identificación y monitoreo de defectos significativos.		A23-06-N/S	Indicar la situación particular observada. Generar comentario bajo el ítem de inspección asociado al defecto.
A23	R	3	RAAC 91.213 RAAC 135.179 RAAC 121.628 (A6-I-4.3.1 (a)(c)) (A6-I-4.5.4) (A6-I-6.1.3)	Defecto / ítem diferido más allá del intervalo de reparación especificado por el documento de despacho (ítem vencido).		A23-07-N/S	Indicar la situación particular observada, incluyendo la referencia al intervalo excedido (MEL, CDL, AMM, etc.).
A23	R	3	RAAC 135.65 RAAC 121.563 (A6-I-4.3.1 (a)(c)) (A6-I-4.5.4) (A6-I-6.1.3)	Registro en el RTV no entendido por la tripulación de vuelo.		A23-08-N/S	Indicar la situación particular observada.
A23	R	2	RAAC 91.213 RAAC 135.179 RAAC 121.628 (A6-I-6.1.3)	Defecto / ítem con intervalo de reparación registrado (RTV) que excede el definido por el documento de despacho (pero el defecto / ítem aún se encuentra dentro del plazo de definido en dicho documento) (ítem no vencido).		A23-09-N/S	Indicar la situación particular observada, incluyendo la referencia al intervalo excedido (MEL, CDL, AMM, etc.).
A23	R	3	RAAC 135.65 RAAC 121.563 (A6-I-4.3.1 (a))	Acción de mantenimiento no realizada o realizada sin que se hayan seguido las instrucciones apropiadas (MEL/AMM/SRM o procedimientos del explotador).		A23-10-N/S	Indicar la situación particular observada y a referencia a la MEL/AMM/SRM/MOE.
A23	R	3	RAAC 91.403 (b) RAAC 91.407(a) (A6-I-8.1.4) (A6-I-8.7.6.2)	Acción de mantenimiento realizada por personal no calificado apropiadamente.		A23-11-N/S	Indicar la situación particular observada.
A23	R	3	RAAC 91.213 RAAC 135.179 RAAC 121.628 (A6-I-4.3.1 (a)(c)) (A6-I-4.5.4) (A6-I-6.1.3)	Defecto / ítem sin aplicar correctamente las instrucciones (O) y/o (M) detalladas en la MEL.		A23-12-N/S	Indicar la situación particular observada y la referencia a la MEL.
A23	R	3	RAAC 91.403 (b) (A6-I-8.7.5.2) (A6-I-8.1.2)	Personal de mantenimiento trabajando sobre la aeronave sin usar herramientas / materiales adecuados y/o datos técnicos.		A23-13-N/S	Indicar la situación particular observada.

Ítem de inspección	Título	Instrucciones
A24	Inspección pre-vuelo / tránsito	<p>Verificar que la inspección pre-vuelo / tránsito o equivalente sea realizada y debidamente registrada.</p> <p><i>Nota 1:</i> Se entiende como inspección pre-vuelo a aquella realizada por la tripulación. También es conocida como "walkaround". Por otra parte, la expresión inspección tránsito se asocia a la inspección realizada por el personal de mantenimiento previo a la partida del vuelo, la cual forma parte del Programa de Mantenimiento aprobado por la autoridad. Existen aeronaves / operadores que no poseen inspecciones tránsito.</p> <p><i>Nota 2:</i> Generalmente, los RTV disponen un campo específicamente destinado para registrar el cumplimiento de las inspecciones tránsito en cada una de las</p>

escalas del vuelo. Verificar que los mismos se encuentren debidamente completados.

Ítem	Est.	Cat.	Ref. Est. RAAC (OACI)	Discrepancia Pre Definida	Nota aplicabilidad Est.	Cód. DPD	Instrucciones para detallar discrepancia
A24	R	1	RAAC 91.405 RAAC 91.407(a) RAAC 121.709 (A6-I-4.3.1 (a)(c))	Inspección pre-vuelo / tránsito realizada, pero el PIC no certifica que está satisfecho con la aeronavegabilidad de la aeronave y/o no se ha registrado la inspección.		A24-01-N/S	Indicar la situación particular observada.
A24	R	2	RAAC 91.405 RAAC 91.407(a) RAAC 121.709 (A6-I-4.3.1 (a)(c))	El PIC certificó que está satisfecho con la aeronavegabilidad de la aeronave y/o el mecánico registró la inspección tránsito antes de haberse realizado la inspección pre-vuelo y/o tránsito.		A24-02-N/S	Indicar la situación particular observada.
A24	R	2	RAAC 91.405 RAAC 91.407(a) RAAC 121.709 (A6-I-4.3.1 (a)(c))	Inspección pre-vuelo / tránsito realizada sin detectarse / registrarse defectos significativos.		A24-03-N/S	Indicar la situación particular observada. Generar comentario bajo el ítem de inspección asociado al defecto.
A24	R	3	RAAC 91.405 (A6-I-4.3.1 (a)(c))	Inspección pre-vuelo / tránsito no realizada		A24-04-N/S	Indicar la situación particular observada.

Ítem de inspección	Título	Instrucciones
B01	Estado interior general	<p>Verificar condición interna general de la aeronave, incluyendo:</p> <ul style="list-style-type: none"> 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 <p>Verificar disposición / almacenaje de equipaje u objetos pesados y/o con bordes filosos en los baños <i>Nota 1: El almacenaje temporal de bolsas de con residuos en los baños puede considerarse aceptable.</i></p> <p>Verificar condición carros de servicio (fabricados después del 04-11-05) por operación del sistema de freno. <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. Est. RAAC (OACI)	Discrepancia Pre Definida	Nota aplicabilidad Est.	Cód. DPD	Instrucciones para detallar discrepancia
B01	R	2	RAAC 91.403 (b) (A8-III A-1.4) (A8-III B-1.3) (A8-III A-1.5) (A8-III B-1.4) (A8-III A-8.2) (A8-III B-6.2)	Equipamiento instalado con incumplimiento obvio de los estándares de diseño y construcción.		B01-01-N/S	Indicar la situación particular observada.

B01	R	2	RAAC 121.312 RAAC 135.370 (c) (A8-III A-4.1.6 (f))	Configuración de interior de cabina con incumplimiento(s) obvio(s) de estándares referentes a la certificación de los materiales resistentes al fuego.		B01-02-N/S	Indicar la situación particular observada.
B01	R	3	RAAC 121.308 (a) (A8-III B-4.2(f))	Baño(s) no equipado(s) con sistema de detección de humo.		B01-03-N/S	Indicar la situación particular observada.
B01	R	3	RAAC 121.308 (b) (A8-III B-4.2(f))	Depósito(s) de basura no equipado(s) con sistema de extinción de fuego integrado.		B01-04-N/S	Indicar la situación particular observada.
B01	R	3	RAAC 91.523 RAAC 121.589 (A6-I-4.8)	Equipaje de tripulación no almacenado de forma adecuada y segura durante el vuelo.	RAAC 91.523: aeronaves con capacidad de asientos de más de 19 pasajeros.	B01-05-N/S	Indicar la situación particular observada.
B01	R	3	RAAC 121.576 (A8-III A-4.1.7.1) (A8-III B-4.6.1)	Objetos pesados no asegurados en la cabina y/o galleys.		B01-06-N/S	Indicar la situación particular observada.
B01	R	3	RAAC 121.576 (A8-III A-4.1.7.1) (A8-III B-4.6.1)	Equipamiento de cabina no asegurado correctamente.		B01-07-N/S	Indicar la situación particular observada.
B01	I	3	(A6-I-4.8)	Almacenamiento de equipaje y/o objetos en forma inadecuada en el (los) baño(s).		B01-08-S	Indicar la situación particular observada.
B01	R	3	RAAC 121.317 (i) RAAC 135.127(c) (A8-III B-4.2(f))	Sistema de detección de humo de baño obstruido.		B01-09-N/S	Indicar la situación particular observada.
B01	R	3	RAAC 91.213 (A6-I-6.1.3)	Baño(s) inoperativo(s) sin indicación de estado (placa) y/o sin aplicarse las limitaciones de la MEL (si corresponde).		B01-10-N/S	Indicar la situación particular observada y la referencia de la MEL.
B01	F	3		Tapa(s) de depósito(s) de basura de baño(s) / galley(s) inoperativa(s) (y fuera de los límites de despacho).		B01-11-S	Indicar la situación particular observada, incluyendo la referencia al límite incumplido (MEL, CDL, AMM, etc.).
B01	F	1		Panel(es) decorativo(s) dañado(s).		B01-12-S	Indicar la situación particular observada.
B01	F	3	TSO-C175	Sistema de freno de carro(s) de servicio defectuoso.		B01-13-S	Indicar la situación particular observada.
B01	F	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-S	Indicar la situación particular observada.
B01	F	3		Compartimiento(s) de equipaje sobre cabeza fuera de servicio y sin identificar tal condición.		B01-15-S	Indicar la situación particular observada.

Ítem de inspección	Título	Instrucciones
B02	Puestos / Áreas de descanso 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 los 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.

		<ul style="list-style-type: none"> • 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. Est. RAAC (OACI)	Discrepancia Pre Definida	Nota aplicabilidad Est.	Cód. DPD	Instrucciones para detallar discrepancia
B02	R	1	RAAC 91.521 (b) RAAC 121.311 (f) (A6-I-6.16.1)	Correa(s) y/o hebilla(s) de cinturón(es) / arneses(es) de hombro gastado(s) y/o dañado(s).		B02-01-N/S	Indicar la situación particular observada.
B02	R	2	RAAC 91.521 (b) RAAC 121.311 (f) RAAC 135.171 (A6-I-6.16.1)	Asiento(s) de TCP no equipado con arnés(es) de hombro (sólo dispone de cinturón de seguridad).	RAAC 91.521(b): aeronaves categoría transporte. RAAC 135.171: aeronaves turbo reactores o con una configuración de 10 o más asientos excluyendo los pilotos.	B02-02-N/S	Indicar la situación particular observada.
B02	R	2	RAAC 121.340 RAAC 135.167 (a)(1) (A6-I-6.5.2)	Chaleco(s) salvavidas de TCP (si son requeridos) no accesible(s) fácilmente.		B02-03-N/S	Indicar la situación particular observada.
B02	I	3	(A6-I-6.16.1)	Asiento(s) de TCP inoperativo (y fuera de los límites de despacho).		B02-04-S	Indicar la situación particular observada, incluyendo la referencia al límite incumplido (MEL, CDL, AMM, etc.).
B02	R	3	RAAC 91.521 (b) RAAC 121.311 (f) RAAC 135.171 (A6-I-6.16.1)	Asiento(s) de TCP con arnés(es) de hombro / cinturón(es) no disponible o inoperativo.	RAAC 91.521(b): aeronaves categoría transporte. RAAC 135.171: aeronaves turbo reactores o con una configuración de 10 o más asientos excluyendo los pilotos.	B02-05-N/S	Indicar la situación particular observada.
B02	I	3	(A6-I-6.16.1)	Asiento(s) de TCP instalado(s) incorrectamente (más de 15° desde el eje longitudinal).	A6-I-6.16.1: aeronaves con CdA emitido por primera vez después del 01/01/1981.	B02-06-S	Indicar la situación particular observada.
B02	R	3	RAAC 121.311 (g) RAAC 135.107 (d) (A6-I-6.16.3)	Asiento(s) de TCP ubicado(s) incorrectamente.		B02-07-N/S	Indicar la situación particular observada.
B02	F	3		Sistema de comunicación interna inoperativo (y fuera de los límites de despacho).		B02-08-S	Indicar la situación particular observada, incluyendo la referencia al límite incumplido (MEL, CDL, AMM, etc.).

Ítem de inspección	Título	Instrucciones
B03	FAK (First Aid Kit) / EMK (Emergency Medical Kit)	<p>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> <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. Las cantidades mínimas de equipos requeridos para realizar operaciones según la Parte 121, así como la descripción de su contenido se encuentran detalladas en el Apéndice A de las RAAC 121.</i></p>

	N° Asientos Pasajeros	# Equipos Primeros Auxilios
	De 0 a 50	1
	De 51 a 150	2
	De 151 a 250	3
	Más de 250	4

Para las operaciones según RAAC 121 que utilicen al menos un TCP, se requiere además la existencia de un EMK (Equipo de Emergencias Médicas). En ambos casos, los equipos deben ser aprobados por el servicio médico del explotador.

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.

Nota 3: La OACI recomienda la existencia de un UPK (2 para aeronaves con más de 250 pasajeros) para uso de los miembros de los TCP para manejar incidentes relativos a estados de mala salud asociados a un caso de enfermedad que se sospeche contagiosa, o en el caso de enfermedad en el que pueda haber contacto con fluidos corporales.

Verificar disponibilidad de desfibrilador externo automático debidamente aprobado por la Autoridad.

Ítem	Est.	Cat.	Ref. Est. RAAC (OACI)	Discrepancia Pre Definida	Nota aplicabilidad Est.	Cód. DPD	Instrucciones para detallar discrepancia
B03	R	1	RAAC 121.803 RAAC 135.177 (A6-I-4.2.12.2)	Suministros médicos (FAK / EMK / UPK) no ubicados en la posición indicada.	RAAC 135.177: aeronaves transportando más de 19 pasajeros.	B03-01-N/S	Indicar la situación particular observada.
B03	R	3	RAAC 91.205 (b)(20) RAAC 91.513 (d) RAAC 121.803 RAAC 135.177 (A6-I-6.2.2)	Contenido del FAK y/o EMK médico con fecha de vencimiento excedida.	RAAC 135.177: aeronaves transportando más de 19 pasajeros.	B03-02-N/S	Indicar la situación particular observada.
B03	I	1	(A6-I-6.2.2)	Contenido UPK con fecha de vencimiento excedida.		B03-03-S	Indicar la situación particular observada.
B03	I	2	(A8-III A-8.3) (A8-V-6.3) (A8-III B-6.3)	Suministros médicos no identificados como tales.		B03-04-S	Indicar la situación particular observada.
B03	R	3	RAAC 91.205 (b)(20) RAAC 91.513 (d) RAAC 121.803 RAAC 135.177 (A6-I-6.2.2)	Suministros médicos (FAK y/o EMK) no accesibles o no disponibles durante el vuelo.	RAAC 135.177: aeronaves transportando más de 19 pasajeros.	B03-05-N/S	Indicar la situación particular observada.
B03	R	3	RAAC 121.803 (c)(3)	Desfibrilador externo automático habilitado y operativo no disponible a bordo.		B03-06-N	Indicar la situación particular observada.
B03	R	3	RAAC 121 Ap. A	Suministros médicos (FAK / EMK) no disponibles en las cantidades requeridas y/o sin contener los elementos apropiados.		B03-07-N	Indicar la situación particular observada.

Ítem de inspección	Título	Instrucciones
B04	Extintores portátiles	Verificar que los PFE:

	(PFE)	<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 las 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: A los efectos de considerar la cantidad de PFE requeridos deberá tenerse en cuenta lo estipulado en la MEL aprobada. No obstante lo anterior, y en especial para aquellos casos en los que no exista dicho documento, deberán tenerse en cuenta los requerimientos regulatorios aplicables. Las cantidades requeridas son las siguientes:</i></p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>N° Asientos Pasajeros</th> <th># PFE en cabina de pasajeros</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>De 7 a 30</td> <td>1</td> </tr> <tr> <td>De 31 a 60</td> <td>2</td> </tr> <tr> <td>De 61 a 200</td> <td>3</td> </tr> <tr> <td>De 201 a 300</td> <td>4</td> </tr> <tr> <td>De 301 a 400</td> <td>5</td> </tr> <tr> <td>De 401 a 500</td> <td>6</td> </tr> <tr> <td>De 501 a 600</td> <td>7</td> </tr> <tr> <td>Más de 600</td> <td>8</td> </tr> </tbody> </table> <p><i>Nota 2: Frecuentemente los PFE 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 3: Si el peso del PFE resulta considerablemente bajo (comparado con otro similar que esté operativo) puede ser considerado inoperativo.</i></p> <p><i>Nota 4: Si bien la OACI no requiere que los PFE posean una fecha de vencimiento (o de próximo chequeo) adherida al dispositivo, la regulación argentina establece que en caso que los mismos sean transportados en compartimientos o contenedores, además de indicar el contenido del mismo, se debe indicar la fecha de la última inspección, ya sea en el contenedor o en el dispositivo propiamente dicho. Por tal razón, la carencia de fecha de vencimiento (o de próximo chequeo) en un PFE 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 PFE se encuentra fuera de servicio.</i></p> <p><i>Nota 5: Para aeronaves que realicen operaciones según la Parte 121, al menos 2 de los PFE requeridos en la aeronave deben poseer como agente extintor Halon 1211 o equivalente. Al menos uno de los PFE de Halon 1211 o equivalente debe ubicarse en la cabina de pasajeros.</i></p>	N° Asientos Pasajeros	# PFE en cabina de pasajeros	De 7 a 30	1	De 31 a 60	2	De 61 a 200	3	De 201 a 300	4	De 301 a 400	5	De 401 a 500	6	De 501 a 600	7	Más de 600	8
N° Asientos Pasajeros	# PFE en cabina de pasajeros																			
De 7 a 30	1																			
De 31 a 60	2																			
De 61 a 200	3																			
De 201 a 300	4																			
De 301 a 400	5																			
De 401 a 500	6																			
De 501 a 600	7																			
Más de 600	8																			

Ítem	Est.	Cat.	Ref. Est. RAAC (OACI)	Discrepancia Pre Definida	Nota aplicabilidad Est.	Cód. DPD	Instrucciones para detallar discrepancia
B04	R	2	RAAC 91.513 (c)(4) RAAC 121.309 (b) RAAC 135.155 (A8-III A-8.3) (A8-III B-6.3) (A8-V-6.3)	PFE(s) no instalado(s) en la(s) ubicación(es) indicada(s).		B04-01-N/S	Indicar la situación particular observada.
B04	R	2	RAAC 121.309 (b) (A8-III A-8.3) (A8-III B-6.3) (A8-V-6.3)	PFE(s) no marcado(s) con las instrucciones de operación apropiadas.		B04-02-N/S	Indicar la situación particular observada.
B04	R	3	RAAC 121.309 (c)	PFE(s) vacío(s), inoperativo(s) o faltante(s) (y fuera de		B04-03-N/S	Indicar la situación particular observada,

			RAAC 135.155 (c) (A6-I-.2.2(b)(2))	los límites de despacho).			incluyendo la referencia al límite incumplido (MEL, CDL, AMM, etc.).
B04	R	3	RAAC 91.513 (c)(4) RAAC 121.309 (b) RAAC 135.155 (b) (A8-III A-4.1.7.1) (A8-III B-4.6.1)	PFE(s) asegurado(s) incorrectamente.		B04-04-N/S	Indicar la situación particular observada.
B04	R	3	RAAC 91.513 (b) RAAC 121.309 (b)(2) RAAC 135.155 (c) (A8-III A-8.3) (A8-III B-6.3) (A8-V-6.3)	PFE(s) no accesible(s) rápidamente / fácilmente.		B04-05-N/S	Indicar la situación particular observada.
B04	R	3	RAAC 121.309 (c)(7)	PFE(s) de Halon 1211 o equivalente no disponible(s) en cabina de pasajeros.		B04-06-N	Indicar la situación particular observada.

Ítem de inspección	Título	Instrucciones																								
B05	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: Si bien la OACI no requiere que los chalecos salvavidas posean una fecha de vencimiento (o de próximo chequeo) adherida al dispositivo, la regulación argentina establece que en caso que los mismos sean transportados en compartimientos o contenedores, además de indicar el contenido del mismo, se debe indicar la fecha de la última inspección, ya sea en el contenedor o en el dispositivo propiamente dicho. 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: De acuerdo con la regulación argentina, para cualquier tipo de operación los requerimientos de chalecos salvavidas y/o dispositivos de flotación se clasifican de la siguiente forma:</i></p> <table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="2">Operación</th> <th colspan="4">Vuelo sobre:</th> </tr> <tr> <th>Cualquier espejo agua</th> <th>Más allá de la distancia de planeo s/potencia desde la costa</th> <th>Más allá de 50 NM (90 km) de la línea costera</th> <th>Más allá de 100 NM (90 km) o 30 minutos de vuelo de la línea costera</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>s/ Parte 91</td> <td>N/A</td> <td>Dispositivos de flotación</td> <td>Chaleco salvavidas o medios de flotación aprobados</td> <td>Chalecos salvavidas con luz de localización</td> </tr> <tr> <td>s/ Parte 135</td> <td>N/A</td> <td>Dispositivos de flotación</td> <td colspan="2">Chalecos salvavidas con luz de localización</td> </tr> <tr> <td>s/ Parte 121</td> <td colspan="2">Chalecos salvavidas o medios de flotación aprobados</td> <td colspan="2">Chalecos salvavidas con luz de localización</td> </tr> </tbody> </table> <p><i>Nota 3: En caso de detectarse chalecos salvavidas de repuesto fuera de servicio, deberá reportarse mediante un comentario u observación (categoría C).</i></p> <p><i>Nota 4: 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 C).</i></p>	Operación	Vuelo sobre:				Cualquier espejo agua	Más allá de la distancia de planeo s/potencia desde la costa	Más allá de 50 NM (90 km) de la línea costera	Más allá de 100 NM (90 km) o 30 minutos de vuelo de la línea costera	s/ Parte 91	N/A	Dispositivos de flotación	Chaleco salvavidas o medios de flotación aprobados	Chalecos salvavidas con luz de localización	s/ Parte 135	N/A	Dispositivos de flotación	Chalecos salvavidas con luz de localización		s/ Parte 121	Chalecos salvavidas o medios de flotación aprobados		Chalecos salvavidas con luz de localización	
Operación	Vuelo sobre:																									
	Cualquier espejo agua	Más allá de la distancia de planeo s/potencia desde la costa	Más allá de 50 NM (90 km) de la línea costera	Más allá de 100 NM (90 km) o 30 minutos de vuelo de la línea costera																						
s/ Parte 91	N/A	Dispositivos de flotación	Chaleco salvavidas o medios de flotación aprobados	Chalecos salvavidas con luz de localización																						
s/ Parte 135	N/A	Dispositivos de flotación	Chalecos salvavidas con luz de localización																							
s/ Parte 121	Chalecos salvavidas o medios de flotación aprobados		Chalecos salvavidas con luz de localización																							

Ítem	Est.	Cat.	Ref. Est. RAAC (OACI)	Discrepancia Pre Definida	Nota aplicabilidad Est.	Cód. DPD	Instrucciones para detallar discrepancia
B05	R	2	RAAC 91.205 (b)(14) RAAC 91.509 (a) RAAC 91.509 (b) RAAC 121.340 (a) RAAC 121.339 (a)(1) RAAC 135.167 (a)(1) (A6-I-6.5.1(a)) (A8-III A-8.3) (A8-III B-6.3) (A8-V-6.3) (A6-I-6.5.2)	Chaleco(s) salvavidas / dispositivo(s) de flotación no accesible(s) fácilmente y requerido(s) para el tipo de vuelo.	RAAC 91.205(b)(14): aeronaves que operan sobre agua más allá de la distancia de planeo sin potencia desde la costa. RAAC 121.340(a): aeronaves que operen sobre espejos de agua. RAAC 135.167(a)(1): aeronaves que realicen operaciones prolongadas sobre el agua (más allá de 50 NM / 90 km desde la costa)	B05-01-N/S	Indicar la situación particular observada.
B05	R	3	RAAC 91.205 (b)(14) RAAC 91.509 (a) RAAC 91.509 (b) RAAC 121.340 (a) RAAC 121.339 (a)(1) RAAC 135.167 (a)(1) (A6-I-6.5.1(a)) (A8-III A-8.3) (A8-III B-6.3) (A8-V-6.3) (A6-I-6.5.2)	Cantidad insuficiente de chalecos salvavidas / dispositivos de flotación y requeridos para el tipo de vuelo.	RAAC 91.205(b)(14): aeronaves que operan sobre agua más allá de la distancia de planeo sin potencia desde la costa. RAAC 91.509(b): aeronaves que operan sobre agua más allá de 100 NM / 180 km o 30 minutos de vuelo desde la costa. RAAC 121.340(a): aeronaves que operen sobre espejos de agua. RAAC 121.339(a)(1)/ 135.167(a)(1)/ 91.509(a): aeronaves que realicen operaciones prolongadas sobre el agua (más allá de 50 NM / 90 km desde la costa).	B05-02-N/S	Indicar la situación particular observada.
B05	R	3	RAAC 91.205 (b)(14) RAAC 91.509 (a) RAAC 91.509 (b) RAAC 121.340 (a) RAAC 121.339 (a)(1) RAAC 135.167 (a)(1) (A6-I-6.5.1(a)) (A8-III A-8.3) (A8-III B-6.3) (A8-V-6.3) (A6-I-6.5.2)	Chaleco(s) salvavidas y/o dispositivo(s) de flotación fuera de servicio / dañado en puesto utilizable y requerido(s) para el tipo de vuelo.	RAAC 91.205(b)(14): aeronaves que operan sobre agua más allá de la distancia de planeo sin potencia desde la costa. RAAC 91.509(b): aeronaves que operan sobre agua más allá de 100 NM / 180 km o 30 minutos de vuelo desde la costa. RAAC 121.340(a): aeronaves que operen sobre espejos de agua. RAAC 121.339(a)(1)/ 135.167(a)(1)/ 91.509(a): aeronaves que realicen operaciones prolongadas sobre el agua (más allá de 50 NM / 90 km desde la costa).	B05-03-N	Indicar la situación particular observada.

Ítem de inspección	Título	Instrucciones
B06	Cinturones / asientos	Verificar asientos y cinturones por estado y condición. Verificar disponibilidad de extensiones para cinturones de seguridad (si son requeridos). <i>Nota 1: En caso detectarse asientos inoperativos, deberá verificarse el cumplimiento de los procedimientos y limitaciones requeridas por la MEL aprobada.</i>

Ítem	Est.	Cat.	Ref. Est. RAAC (OACI)	Discrepancia Pre Definida	Nota aplicabilidad Est.	Cód. DPD	Instrucciones para detallar discrepancia
B06	R	3	RAAC 91.106 (a) RAAC 91.205 (b)(15) RAAC 121.311 (b) RAAC 135.128 (a) (A6-I-6.2.2(c)) (A8-IIIB-4.1)	Extensiones de cinturones de seguridad no disponibles y requeridos para el vuelo.		B06-01-N/S	Indicar la situación particular observada.
B06	I	1	(A6-I-6.2.2(c)) (A8-IIIB-4.1)	Asiento(s) de pasajeros deteriorado(s).		B06-02-S	Indicar la situación particular observada.
B06	R	2	RAAC 91.106 (a) RAAC 91.205 (b)(15) RAAC 121.311 (b) RAAC 135.128 (a) (A6-I-6.2.2(c)) (A8-IIIB-4.1)	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-N/S	Indicar la situación particular observada.
B06	R	3	RAAC 91.106 (a) RAAC 91.205 (b)(15) RAAC 121.311 (b) RAAC 135.128 (a) (A6-I-6.2.2(c)) (A8-IIIB-4.1)	No existe un cinturón de seguridad operativo para cada pasajero a bordo.		B06-04-N/S	Indicar la situación particular observada.
B06	R	3	RAAC 91.106 (a) RAAC 91.205 (b)(15) RAAC 121.311 (b) RAAC 135.128 (a) (A6-I-6.2.2(c)) (A8-IIIB-4.1)	Asiento(s) inoperativo(s) sin identificarse su condición.		B06-05-N/S	Indicar la situación particular observada.
B06	R	3	RAAC 91.106 (a) RAAC 121.311 (b) RAAC 135.128 (A6-I-6.2.2(c)) (A8-IIIB-4.1)	Cuna(s) para niños utilizada(s) sin la(s) sujeción(es) adecuada(s).		B06-06-N/S	Indicar la situación particular observada.

Ítem de inspección	Título	Instrucciones
B07	Salidas / iluminación / megáfonos / 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:</i> 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.</p> <p><i>Nota 2:</i> Se deberá tener en cuenta que de acuerdo a la regulación argentina, para las aeronaves que realicen operaciones según las Partes 121 o 135, las leyendas</p>

	<p>interiores de identificación y operación de salidas de emergencia deberán estar al menos en idioma español. No obstante esto, la Sección 21.29 (a)(3) de la Parte 21 requiere que las mismas se encuentren escritas al menos en idioma español e inglés (bilingües).</p> <ul style="list-style-type: none"> Disponibilidad y condición operativa de linternas eléctricas, incluyendo su fácil acceso desde cada puesto de TCP. <p><i>Nota 3:</i> Este requerimiento es aplicable a las operaciones realizadas según la Parte 91 en vuelos nocturnos (VFR nocturno). Por lo tanto, si durante la inspección de un vuelo bajo la Parte 91 con operación completamente diurna (partida y arribo) se detectan linternas faltantes y/o inoperativas, tal situación deberá indicarse como un comentario u observación (categoría C).</p> <p><i>Nota 4:</i> Para el caso de operaciones realizadas según la Parte 121 o 135, es requerida la disponibilidad de linternas para los TCP. No obstante, en aquellos casos en los que alguna(s) se encuentre(n) inoperativa(s), deberán respetarse lo que indique la MEL aprobada.</p> <p><i>Nota 5:</i> Si se detecta un funcionamiento inadecuado de alguna linterna debido a baja carga en las baterías, considerar a la linterna como inoperativa.</p> <p><i>Nota 6:</i> 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 C).</p> <ul style="list-style-type: none"> Disponibilidad y condición operativa de megáfonos portátiles <p><i>Nota 7:</i> La regulación argentina requiere disponibilidad de megáfonos portátiles energizados a batería, instalados según se detalla a continuación:</p> <table border="1" style="margin-left: auto; margin-right: auto;"> <thead> <tr> <th>N° Asientos Pasajeros</th> <th># Megáfonos en cabina de pasajeros</th> <th>Posición</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>De 61 a 99</td> <td>1</td> <td>Atrás</td> </tr> <tr> <td>Más de 99</td> <td>2</td> <td>Atrás / Adelante</td> </tr> </tbody> </table>	N° Asientos Pasajeros	# Megáfonos en cabina de pasajeros	Posición	De 61 a 99	1	Atrás	Más de 99	2	Atrás / Adelante
N° Asientos Pasajeros	# Megáfonos en cabina de pasajeros	Posición								
De 61 a 99	1	Atrás								
Más de 99	2	Atrás / Adelante								

Ítem	Est.	Cat.	Ref. Est. RAAC (OACI)	Discrepancia Pre Definida	Nota aplicabilidad Est.	Cód. DPD	Instrucciones para detallar discrepancia
B07	R	1	RAAC 121.310 (c) RAAC 135.178 (c) (A8-III A-4.1.7)	Tulipa(s) / cobertor(es) de señal(es) de salidas de emergencia dañada(s) o faltante(s).		B07-01-N/S	Indicar la situación particular observada.
B07	R	3	RAAC 91.205 (c)(9) RAAC 121.310 (l) RAAC 135.178 (l) (A6-I- 6.10(f)) (A8-III A-8.3) (A8-V-6.3) (A8-III B-6.3)	Número insuficiente de linternas operativas para cada TCP.	RAAC 91.205(c)(9): aeronaves realizando operaciones VFR nocturno.	B07-02-N/S	Indicar la situación particular observada.
B07	R	2	RAAC 91.205 (c)(9) RAAC 121.310 (l) RAAC 135.178 (l) (A6-I- 6.10(f)) (A8-III A-8.3) (A8-V-6.3) (A8-III B-6.3)	Linterna(s) no fácilmente accesible(s) para algún(os) TCP.	RAAC 91.205(c)(9): aeronaves realizando operaciones VFR nocturno.	B07-03-N/S	Indicar la situación particular observada.
B07	R	3	RAAC 121.310 (c) RAAC 135.178 (c) (A8-III A-4.1.7) (A8-III A-8.3) (A8-V-6.3)	Señal(es) de salida(s) de emergencia inoperativas (y fuera de los límites de despacho).		B07-04-N/S	Indicar la situación particular observada, incluyendo la referencia al límite incumplido (MEL, CDL, AMM, etc.).

			(A8-III B-6.3) (A8-III B-8.4) (A8-III B-4.6.2-4)				
B07	R	3	RAAC 121.310 (c) RAAC 135.178 (c) (A8-III A-4.1.7) (A8-III A-8.3) (A8-V-6.3) (A8-III B-6.3) (A8-III B-8.5) (A8-III B-4.6.2-4)	No se dispone de medios para la iluminación de la senda de escape.		B07-05-N/S	Indicar la situación particular observada.
B07	F	3		Sistema para indicación visual de senda de escape inoperativa (y fuera de los límites de despacho).		B07-06-S	Indicar la situación particular observada, incluyendo la referencia al límite incumplido (MEL, CDL, AMM, etc.).
B07	R	2	RAAC 121.310 (c) RAAC 135.178 (c) (A8-III A-4.1.7) (A8-III B-4.6.2-4) (A8-III A-8.3) (A8-V-6.3) (A8-III B-6.3)	Salida(s) de emergencia no identificada(s) con las instrucciones de operación adecuadas		B07-07-N/S	Indicar la situación particular observada.
B07	R	3	RAAC 91.205 (c)(9) RAAC 121.310 (l) RAAC 135.178 (l) (A6-I- 6.10(f)) (A8-III A-8.3) (A8-V-6.3) (A8-III B-6.3)	Linterna(s) no fácilmente accesible(s) para los TCP.	RAAC 91.205(c)(9): aeronaves realizando operaciones VFR nocturno.	B07-08-N/S	Indicar la situación particular observada.
B07	R	3	RAAC 121.310 (c) RAAC 135.178 (c) (A8-III A-4.1.7) (A8-III A-8.3) (A8-V-6.3) (A8-III B-6.3) (A8-III B-8.4) (A8-III B-4.6.2-4)	Señal(es), luz(ces) y marca(s) de salida(s) de emergencia inoperativas (y fuera de los límites de despacho).		B07-09-N/S	Indicar la situación particular observada, incluyendo la referencia al límite incumplido (MEL, CDL, AMM, etc.).
B07	I	3	(A8-III A-4.1.7) (A8-III B-8.4) (A8-III B-4.6.2-4)	El número de pasajeros a bordo excede el máximo permitido en caso de salida(s) de emergencia inoperativa(s) (y fuera de los límites de despacho).		B07-10-S	Indicar la situación particular observada, incluyendo la referencia al límite incumplido (MEL, CDL, AMM, etc.).
B07	R	2	RAAC 21.29 (a)(3) RAAC 121.310 (b) RAAC 135.178 (b)	Salida(s) de emergencia con leyenda(s) no entendible(s) al menos en idioma español e inglés (bilingüe).		B07-11-N	Indicar la situación particular observada.
B07	R	3	RAAC 91.513 (f) RAAC 121.309 (f)	Megáfono(s) inoperativo(s) y/o no disponible(s) en la cantidad requerida.		B07-12-N	Indicar la situación particular observada.
B07	R	3	RAAC 91.513 (f) RAAC 121.309 (f)	Megáfono(s) no accesible(s) fácil / rápidamente para los TCP.		B07-13-N	Indicar la situación particular observada.
B07	R	2	RAAC 91.513 (f) RAAC 121.309 (f)	Megáfono(s) no ubicado(s) en la posición indicada.		B07-14-N	Indicar la situación particular observada.

Ítem de inspección	Título	Instrucciones
B08	Toboganes / Balsas / ELT	<p>Verificar cantidad, estado y condición operativa de toboganes de escape / balsas (balsas /toboganes)</p> <p><i>Nota 1: 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 excedida, el dispositivo deberá considerarse como fuera de servicio y se deberá consultar la MEL para determinar las acciones a seguir.</i></p> <p>Verificar disponibilidad, condición y tipo de ELT(s) instalados</p> <p><i>Nota 2: De acuerdo con la regulación argentina, todas las aeronaves (a excepción de aquellas operaciones específicamente excluidas por la norma) deben poseer instalado un ELT del tipo automático con capacidad de transmitir en 121.5 / 406 MHz y un control remoto.</i></p> <p><i>Nota 3: En caso de que el ELT no disponga de control remoto, se deberá registrar la discrepancia en el elemento A3 (Equipamiento-Cabina de Vuelo).</i></p> <p><i>Nota 4: Además para el caso de operaciones prolongadas sobre el agua (más de 50 NM / 90 km de la línea costera) según las Partes 121 y 135 se requiere además un ELT del tipo supervivencia. Dicho requerimiento también es aplicable a operaciones sobre áreas desérticas realizadas según la Parte 121.</i></p> <p>Verificar disponibilidad de dispositivos pirotécnicos (si son requeridos para el tipo de vuelo y si los mismos se encuentran rápidamente accesibles).</p> <p><i>Nota 5: De acuerdo con la regulación argentina pueden ser requeridos dispositivos pirotécnicos para realizar señales, tanto para operaciones según la Parte 91 como también para operaciones según las Partes 121 y 135.</i></p>

Ítem	Est.	Cat.	Ref. Est. RAAC (OACI)	Discrepancia Pre Definida	Nota aplicabilidad Est.	Cód. DPD	Instrucciones para detallar discrepancia
B08	R	3	RAAC 91.205 (b)(14) RAAC 91.509 (b)(3) RAAC 121.339 (a)(3) RAAC 121.353 (a) RAAC 135.167 (b)(2) (A6-I-6.5.3.1(b))	No se dispone de equipamiento para realizar señales pirotécnicas y es requerido por realizarse operaciones prolongadas sobre agua y/o zonas desérticas.	RAAC 91.205(b)(14): aeronaves que operan sobre agua más allá de la distancia de planeo sin potencia desde la costa. RAAC 91.509(b)(3): aeronaves que operan sobre agua más allá de 100 NM / 180 km o 30 minutos de vuelo desde la costa. RAAC 121.339(a)(3)/ 135.167(b)(2): aeronaves que realicen operaciones prolongadas sobre el agua (más allá de 50 NM / 90 km desde la costa). RAAC 121.353(a): aeronaves que operen sobre áreas desérticas.	B08-01-N/S	Indicar la situación particular observada.
B08	R	3	RAAC 121.310 (a) (A8-III A-4.1.7) (A8-III A-8.3) (A8-V-6.3) (A8-III B-6.3) (A8-III B-8.4)	Cantidad insuficiente de toboganes / toboganes balsa operativos (y fuera de los límites de despacho).		B08-02-N/S	Indicar la situación particular observada, incluyendo la referencia al límite incumplido (MEL, CDL, AMM, etc.).
B08	R	3	RAAC 91.509 (b)(2) RAAC 121.339 (a)(2) RAAC 135.167 (a)(2) (A6-I-6.5.3.1(a))	Cantidad insuficiente de balsas operativas y requeridas por realizarse operaciones prolongadas sobre agua (y fuera de los límites de despacho).	RAAC 91.509(b)(2): aeronaves que operan sobre agua más allá de 100 NM / 180 km o 30 minutos de vuelo desde la costa. RAAC 121.339(a)(2)/ 135.167(a)(2): aeronaves que realicen operaciones prolongadas sobre el agua (más allá de 50 NM / 90 km desde la costa).	B08-03-N/S	Indicar la situación particular observada, incluyendo la referencia al límite incumplido (MEL, CDL, AMM, etc.).

B08	R	3	RAAC 91.207 RAAC 121.339 (a)(4) RAAC 121.353 (b) RAAC 135.167 (c) (A6-I-6.17.8) (A6-I-6.17.9) (A6-I-6.17.10) (A6-I-6.17.11)	Cantidad insuficiente de ELTs adecuados (y fuera de los límites de despacho).	RAAC 121.339(a)(4)/ 135.167(c): aeronaves que realicen operaciones prolongadas sobre el agua (más allá de 50 NM / 90 km desde la costa). RAAC 121.353(b): aeronaves que operen sobre áreas desérticas.	B08-04-N/S	Indicar la situación particular observada, incluyendo la referencia al límite incumplido (MEL, CDL, AMM, etc.).
B08	R	3	RAAC 91.207 (A6-I-6.17.12) (A10-III-Ch.2-5.1.4)	ELT con capacidad de transmisión en 406 / 121.5 MHz no disponible.		B08-05-N/S	Indicar la situación particular observada.
B08	R	3	RAAC 121.339 (b) (A6-I-6.17.8) (A6-I-6.17.9) (A6-I-6.17.10) (A6-I-6.17.11) (A6-I-6.17.12) (A8-III A-8.3) (A8-V-6.3) (A8-III B-6.3)	ELT(s) portátil(es) no ubicado(s) en la(s) posición(es) indicada(s) y/o transportado(s) de forma inadecuada.		B08-06-N/S	Indicar la situación particular observada.

Ítem de inspección	Título	Instrucciones
B09	Oxígeno de emergencia	<p>Verificar PBEs:</p> <ul style="list-style-type: none"> Por disponibilidad, cantidad, estado, condición y fecha de vencimiento. <p><i>Nota 1: Muchos modelos de PBE disponen de un precinto de seguridad que indica si el equipo ha sido abierto. Verificar que el mismo se encuentre intacto.</i></p> <p><i>Nota 2: El número mínimo de PBEs requeridos podrá verificarse en la MEL.</i></p> <ul style="list-style-type: none"> Existencia de instrucciones de operación. Ubicación en posiciones indicadas <p>Verificar botellones portátiles de oxígeno:</p> <ul style="list-style-type: none"> Por disponibilidad, cantidad, estado y condición Ubicación en posiciones indicadas Disponibilidad de máscaras con acoples compatibles <p><i>Nota 3: En caso de detectarse que el acople de las máscaras de oxígeno no es compatible con el botellón, deberá considerarse al mismo como inoperativo.</i></p> <ul style="list-style-type: none"> Presión

Ítem	Est.	Cat.	Ref. Est. RAAC (OACI)	Discrepancia Pre Definida	Nota aplicabilidad Est.	Cód. DPD	Instrucciones para detallar discrepancia
B09	R	2	RAAC 121.337 (b)(9)	PBE(s) no ubicado(s) en la(s) posición(es)		B09-01-N/S	Indicar la situación particular observada.

			(A6-I-4.3.8.1) (A6-I-6.7.1) A8-III A-8.3 A8-V-6.3 A8-III B-6.3	indicada(s).			
B09	I	2	(A6-I-4.3.8.1) (A6-I-6.7.1) (A8-III A-8.3) (A8-V-6.3) (A8-III B-6.3)	Equipamiento de oxígeno de emergencia no accesible en forma fácil y rápida (y requerido para el tipo de vuelo).		B09-02-S	Indicar la situación particular observada.
B09	R	3	RAAC 121.333 (g)(4)(ii)(D) RAAC 135.157 (d)(3)(ii)(C) (A6-I-6.7.5)	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).	RAAC 121.333(g)(4)(ii)(D) / 135.157(d)(3)(ii)(C): a partir del 01/12/15 aeronaves que operen a más de FL250.	B09-03-N/S	Indicar la situación particular observada.
B09	R	3	RAAC 121.333 (g)(4)(ii)(D) RAAC 135.157 (d)(3)(ii)(C) (A6-I-6.7.5)	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 despacho).	RAAC 121.333(g)(4)(ii)(D) / 135.157(d)(3)(ii)(C): a partir del 01/12/15 aeronaves que operen a más de FL250.	B09-04-N/S	Indicar la situación particular observada, incluyendo la referencia al límite incumplido (MEL, CDL, AMM, etc.).
B09	I	2	(A6-I-4.3.8.2) (A8-III A-8.3) (A8-V-6.3) (A8-III B-6.3) (A6-I-6.7.2)	Equipamiento de oxígeno de no identificado adecuadamente con las instrucciones de operación.		B09-05-S	Indicar la situación particular observada.
B09	R	3	RAAC 91.211 RAAC 121.327 RAAC 121.329 RAAC 121.331 RAAC 121.333 RAAC 121.334 RAAC 121.335 RAAC 135.157 (A6-I-4.3.8.1) (A6-I-4.3.8.2) (A8-III A-8.3) (A8-V-6.3) (A8-III B-6.3) (A6-I-6.7.1) (A6-I-6.7.2)	Cantidad insuficiente de oxígeno / máscaras de oxígeno operativas requeridas para el tipo de vuelo.	RAAC 121.327: aeronaves propulsadas por motor alternativo. RAAC 121.329: aeronaves potenciadas a turbina. RAAC 121.331: aeronaves con cabina presurizada y propulsadas por motor alternativo. RAAC 121.333: aeronaves con cabina presurizada y potenciadas a turbina. RAAC 121.334: aeronaves con cabina no presurizada que vuelan a grandes altitudes.	B09-06-N/S	Indicar la situación particular observada.
B09	R	3	RAAC 91.211 RAAC 121.327 RAAC 121.329 RAAC 121.331 RAAC 121.333 RAAC 121.334 RAAC 121.335 RAAC 135.157 (A6-I-4.3.8.1)	Equipamiento de oxígeno fuera de servicio (baja presión, fecha de inspección excedida, etc.) no identificado como tal.	RAAC 121.327: aeronaves propulsadas por motor alternativo. RAAC 121.329: aeronaves potenciadas a turbina. RAAC 121.331: aeronaves con cabina presurizada y propulsadas por motor alternativo. RAAC 121.333: aeronaves con cabina presurizada y potenciadas a turbina.	B09-07-N/S	Indicar la situación particular observada.

			(A6-I-6.7.1)		RAAC 121.334: aeronaves con cabina no presurizada que vuelan a grandes altitudes.		
B09	I	3	(A8-III A-4.1.7.1) (A8-III B-4.6.1)	Botellón(es) de oxígeno no asegurado(s) correctamente.		B09-08-S	Indicar la situación particular observada.
B09	R	3	RAAC 121.337 (b)(2)	PBE(s) con fecha de inspección / expiración excedida(s).		B09-09-N	Indicar la situación particular observada.

Ítem de inspección	Título	Instrucciones
B10	Instrucciones de seguridad	<p>Verificar:</p> <ul style="list-style-type: none"> Disponibilidad de instrucciones (cartillas) de seguridad a bordo. Disponibilidad de instrucciones de seguridad para personas con discapacidad/disminución visual (exclusivamente vuelos internos). <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. No obstante lo anterior, la regulación argentina requiere que para operaciones realizadas según la Parte 121 y 135 se instruya verbalmente y por medio de tarjetas impresas (por lo menos en idioma español e inglés) colocadas en lugares convenientes para el uso por parte de cada pasajero. Para el caso de las aeronaves que operen según la Parte 121, las tarjetas impresas deben distribuirse en cada asiento de pasajero.</i></p> <p><i>Nota 2: Según lo establecido en las RAAC 121.571(d) y RAAC 135.115(g), el explotador deberá llevar a bordo (vuelos internos o nacionales), para el uso de los pasajeros con discapacidad visual, tarjetas impresas en Sistema Braille con las instrucciones de seguridad (Ley N° 26.989). Las tarjetas, además de su contenido en Braille, llevarán el mismo texto escrito en macrotipos que permitan su legibilidad y alto contraste de colores entre caracteres y fondo para su uso por personas con disminución visual. Ante cualquier duda se verificará lo dispuesto en el Manual del Explotador.</i></p> <p>Verificar disponibilidad y condición operativa de luces de ajustar cinturones y de retornar a los asientos (baños).</p> <p><i>Nota 3: Si estas luces se encuentran inoperativas, verificar las provisiones de la MEL al respecto.</i></p>

Ítem	Est.	Cat.	Ref. Est. RAAC (OACI)	Discrepancia Pre Definida	Nota aplicabilidad Est.	Cód. DPD	Instrucciones para detallar discrepancia
B10	R	2	RAAC 91.108 RAAC 121.571 RAAC 135.117 (A6-I-4.2.12.1) (A6-I-6.2.2 (d))	Cantidad insuficiente de cartillas de instrucciones de seguridad para todos los pasajeros a bordo.		B10-01-N/S	Indicar la situación particular observada.
B10	R	1	RAAC 91.108 RAAC 121.571 RAAC 135.117 (A6-I-4.2.12.1) (A6-I-6.2.2 (d))	Cartillas de instrucciones de seguridad deterioradas.		B10-02-N/S	Indicar la situación particular observada.
B10	R	2	RAAC 91.108 RAAC 121.571 RAAC 135.117 (A6-I-4.2.12.1)	Cartillas de instrucciones de seguridad conteniendo información inexacta.		B10-03-N/S	Indicar la situación particular observada.

B10	R	3	(A6-I-6.2.2 (d)) RAAC 91.517 RAAC 121.317 RAAC 135.127 (A6-I-4.2.12.1) (A6-I-6.2.2 (d))	Señal(es) de "Ajustarse Cinturones" y/o "Prohibido fumar" fuera de servicio (no detectado y/o reportado previamente).		B10-04-N/S	Indicar la situación particular observada.
B10	R	3	RAAC 91.517 RAAC 121.317 RAAC 135.127 (A6-I-4.2.12.1) (A6-I-6.2.2 (d))	Señal(es) de "Retornar al asiento" inoperativa(s) en baño(s) (no detectado y/o reportado previamente).		B10-05-N/S	Indicar la situación particular observada .
B10	R	3	RAAC 91.108 RAAC 121.571 RAAC 135.117 (A6-I-4.2.12.1) (A6-I-6.2.2 (d))	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-N/S	Indicar la situación particular observada.
B10	R	3	RAAC 91.108 RAAC 121.571 RAAC 135.117 (A6-I-4.2.12.1) (A6-I-6.2.2 (d))	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-N/S	Indicar la situación particular observada.
B10	R	2	RAAC 121.571 RAAC 135.117	Las cartillas de instrucciones de seguridad a bordo no están escritas al menos en español e inglés (bilingüe).		B10-08-N	Indicar la situación particular observada.
B10	R	2	RAAC 21.29 (a)(3)	Las placas de instrucción a los pasajeros en condiciones normales o de emergencia no se encuentran en español e inglés (bilingüe).		B10-09-N	Indicar la situación particular observada.
B10	R	2	RAAC 121.571 (d) RAAC 135.115 (g)	No se dispone de cartillas de instrucciones de seguridad especiales para pasajeros con discapacidad / disminución visual (Braille / alto contraste).		B10-10-N	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 y las Especificaciones Relativas a las 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). • 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 (CMA). <p><i>Nota 1: Si durante la inspección no se hallase a bordo la licencia y/o CMA de algún TCP, dicha situación debería registrarse utilizando una discrepancia Categoría 3, dado que en principio se asume que tal licencia y/o CMA no existe.</i></p> <p><i>Nota 2: De acuerdo a lo establecido en la Resolución N° 168/2015 de la ANAC, publicada en Boletín Oficial N° 33.098 de fecha 30 de marzo de 2015, el personal</i></p>

aeronáutico podrá exhibir la CMA, ante el requerimiento de funcionarios de la Autoridad Aeronáutica o de las oficinas ARO-AIS, en formato digital mediante un dispositivo móvil, (tablets, smartphones) o su impresión en papel, ambas generadas desde el sistema CAD. Estos formatos contarán con la misma validez que la tarjeta plástica. Por lo tanto, si un tripulante exhibe su constancia de CMA de alguna de estas formas, la situación no constituye un hallazgo.

Nota 3: Si antes de la partida del vuelo se recibe evidencia objetiva adecuada demostrando que el miembro de la tripulación dispone verdaderamente de una licencia y/o CMA válidos y apropiados, pero no los lleva consigo, se registrará un discrepancia Categoría 2 "Tripulante de vuelo con licencia y/o Certificado Médico Aeronáutico válido y apropiado, pero no llevado(s) a bordo 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 o CMA, el inspector podrá aceptar fotocopias, fotografías y/o faxímiles de la licencia o CMA 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. Deberá tenerse en cuenta que la regulación argentina requiere a los tripulantes de vuelo llevar consigo las licencias y presentarlas a requerimiento a la autoridad aeronáutica (ver Nota 2 para la CMA generada desde el sistema CAD).

Certificación	Situación	Tripulantes Cabina de Pasajeros
Licencia	Falta o no es apropiada	CAT3 (DPD B11-07)
	Presenta fotocopia, impresión o exhibe en forma electrónica (tablet o smartphone)	CAT2 (DPD B11-09)
CMA	Falta, expiró o es inapropiado	CAT3 (DPD B11-08)
	Presenta fotocopia, impresión o exhibe en forma electrónica (tablet o smartphone) con formato anterior a la Res. 168/2015 de la ANAC.	CAT2 (DPD B11-09)
	Presenta fotocopia, impresión o exhibe en forma electrónica generación de SISTEMA CAD (tablet o smartphone)	NO EXISTE HALLAZGO

Ítem	Est.	Cat.	Ref. Est. RAAC (OACI)	Discrepancia Pre Definida	Nota aplicabilidad Est.	Cód. DPD	Instrucciones para detallar discrepancia
B11	I	2	(A6-I-12.1)	TCP(s) no familiarizado(s) con los procedimientos de emergencia.		B11-01-S	Indicar la situación particular observada.
B11	I	2	(A6-I-12.1)	TCP(s) no familiarizado(s) con la operación y/o ubicación del equipamiento de emergencia.		B11-02-S	Indicar la situación particular observada.
B11	R	3	RAAC 91.533 (a) RAAC 121.391 (a) RAAC 135.107 (a) (A6-I-12.1)	Cantidad insuficiente de TCPs.		B11-03-N/S	Indicar la situación particular observada.
B11	R	3	RAAC 91.107 RAAC 121.590 RAAC 135.131 (A6-I-4.3.7)	El personal calificado no se encuentra en las posiciones correspondientes durante la operación de reabastecimiento de combustible con pasajeros a bordo.		B11-04-N/S	Indicar la situación particular observada.
B11				RESERVADA		B11-05-N/S	
B11	R	3	RAAC 121.471 RAAC 121.481 RAAC 121.501 RAAC 135.263	TCP(s) incumpliendo reglas de tiempo en servicio.		B11-06-N/S	Indicar la situación particular observada.

			(Decreto. 671/94) (A6-I-4.2.11.2)			
B11	R	3	RAAC 91.533 (b) RAAC 121.383 (a) RAAC 135.95	TCP sin licencia apropiada.		B11-07-N Indicar la situación particular observada.
B11	R	3	RAAC 67.3 RAAC 91.533 (b) RAAC 121.383 (a) RAAC 135.95	CMA no disponible, expirado y/o inválido para los privilegios que están siendo ejercidos.		B11-08-N Indicar la situación particular observada.
B11	R	2	RAAC 91.6 (b) RAAC 91.10 (b) RAAC 121.383 (b)	TCP con licencia y/o CMA válido y apropiado, pero no llevado(s) a bordo al momento de la inspección.		B11-09-N Indicar la situación particular observada.

Ítem de inspección	Título	Instrucciones
B12	Acceso a salidas de emergencia	<p>Verificar:</p> <ul style="list-style-type: none"> Piso, paneles y alfombras por estado general y condición. 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: En caso que existan filas de asiento próximo a la salida de emergencia, se deberá verificar que los asientos de la fila que define el límite delantero posea bloqueado su reclinación. 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, y en particular de la configuración interior aprobada por la ANAC, 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. Est. RAAC (OACI)	Discrepancia Pre Definida	Nota aplicabilidad Est.	Cód. DPD	Instrucciones para detallar discrepancia
B12	R	3	RAAC 121.310 (f) RAAC 135.178 (f) (A8-III A-4.1.7.2) (A8-III B-8.4)	Piso y/o alfombra en mal estado afectando la capacidad de evacuación de emergencia.		B12-01-N/S	Indicar la situación particular observada.
B12	R	3	RAAC 121.310 (f) RAAC 135.178 (f) (A8-III A-4.1.7.2) (A8-III B-8.4)	Panel(es) dañado(s) en la proximidad de una salida de emergencia con posibilidad de obstruirla.		B12-02-N/S	Indicar la situación particular observada.
B12	R	3	RAAC 121.310 (f) RAAC 135.178 (f) (A8-III B-8.4(d))	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		B12-03-N/S	Indicar la situación particular observada.

				sentido).			
B12	R	3	RAAC 121.310 (f) RAAC 135.178 (f) (A8-III A-4.1.7.2) (A8-III B-8.4)	Acceso a salida(s) de emergencia obstruido(s) por equipaje y/o carga.		B12-04-N/S	Indicar la situación particular observada.
B12	R	3	RAAC 121.310 (f) RAAC 135.178 (f) (A8-III A-4.1.7.2) (A8-III B-8.4)	Acceso a salida(s) de emergencia obstruido(s) por asientos(s) (fila completa).		B12-05-N/S	Indicar la situación particular observada.
B12	R	3	RAAC 121.311 (g) RAAC 121.310 (f) RAAC 135.178 (f) (A8-III A-4.1.7.2) (A8-III B-8.4)	Asiento(s) de TCP(s) no se retrae automáticamente obstruyendo el acceso a la salida de emergencia.		B12-06-N/S	Indicar la situación particular observada.
B12	R	3	RAAC 121.310 (f) RAAC 135.178 (f) (A8-III A-4.1.7.2) (A8-III B-8.4)	Acceso a salida(s) de emergencia obstruido(s) por asientos(s) (cojín excesivamente grande).		B12-07-N/S	Indicar la situación particular observada.
B12	R	3	RAAC 121.310 (f) RAAC 135.178 (f) (A8-III B-8.4(d))	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-N/S	Indicar la situación particular observada.
B12	I	1	(A8-III A-4.1.7.2) (A8-III B-8.4)	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-S	Indicar la situación particular observada.
B12	R	3	RAAC 121.310 (f) RAAC 135.178 (f) (A8-III A-4.1.7.2) (A8-III B-8.4)	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-N/S	Indicar la situación particular observada.
B12	R	3	RAAC 121.310 (f) RAAC 135.178 (f) (A8-III A-4.1.7.2) (A8-III B-8.4)	Mesa(s) plegable(s) no puede(n) rebatirse obstaculizando el acceso de pasajeros(s) al pasillo principal.		B12-11-N	Indicar la situación particular observada.

Ítem de inspección	Título	Instrucciones
B13	Seguridad del equipaje en cabina	Verificar las condiciones de almacenaje del equipaje en cabina, incluyendo objetos voluminosos y/o pesados.

Ítem	Est.	Cat.	Ref. Est. RAAC	Discrepancia Pre Definida	Nota aplicabilidad Est.	Cód. DPD	Instrucciones para detallar discrepancia
------	------	------	----------------	---------------------------	-------------------------	----------	--

(OACI)							
B13	R	3	RAAC 91.523 RAAC 91.525 RAAC 121.576 RAAC 135.87 (A6-I-4.8)	Equipaje pesado y/o rígido almacenado en compartimientos abierto.	RAAC 91.523: aeronaves con capacidad de asientos de más de 19 pasajeros.	B13-01-N/S	Indicar la situación particular observada.
B13	R	3	RAAC 91.523 RAAC 91.525 RAAC 121.576 RAAC 135.87 (A6-I-4.8)	Equipaje almacenado en compartimientos sobre cabeza fuera de servicio (identificado como inoperativo).	RAAC 91.523: aeronaves con capacidad de asientos de más de 19 pasajeros.	B13-02-N/S	Indicar la situación particular observada.
B13	R	3	RAAC 91.523 RAAC 91.525 RAAC 121.576 RAAC 135.87 (A6-I-4.8)	Equipaje voluminoso transportado en cabina y no asegurado apropiadamente.	RAAC 91.523: aeronaves con capacidad de asientos de más de 19 pasajeros.	B13-03-N/S	Indicar la situación particular observada.
B13	R	3	RAAC 91.523 RAAC 91.525 RAAC 121.576 RAAC 135.87 (A6-I-4.8)	Equipaje almacenado en forma no segura.	RAAC 91.523: aeronaves con capacidad de asientos de más de 19 pasajeros.	B13-04-N/S	Indicar la situación particular observada.
B13	R	3	RAAC 91.523 RAAC 91.525 RAAC 121.576 RAAC 135.87 (A6-I-4.8)	Compartimientos de equipaje sobre cabeza cargados excediendo los límites indicados en las placas.	RAAC 91.523: aeronaves con capacidad de asientos de más de 19 pasajeros.	B13-05-N/S	Indicar la situación particular observada.

Ítem de inspección	Título	Instrucciones
B14	Capacidad / distribución de pasajeros	Verificar asientos disponibles para pasajeros.

Ítem	Est.	Cat.	Ref. Est. RAAC (OACI)	Discrepancia Pre Definida	Nota aplicabilidad Est.	Cód. DPD	Instrucciones para detallar discrepancia
B14	R	3	RAAC 91.106 (a) RAAC 121.311 (a) RAAC 135.128 (a) A6-I-6.2.2(c)(1)	Insuficiente cantidad de asientos disponibles para los pasajeros a bordo.	RAAC 91.106(a): no aplicable a aeronave que operen según la Parte 121 o 135.	B14-01-N/S	Indicar la situación particular observada.
B14	R	3	RAAC 91.106 (a) RAAC 121.311 (a) RAAC 135.128 (a) A6-I-6.2.2(c)(1)	Asiento(s) para niños / cuna(s) no certificadas para ser instaladas a bordo.	RAAC 91.106(a): no aplicable a aeronave que operen según la Parte 121 o 135.	B14-02-N/S	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 <p><i>Nota 1:</i> Las de marcas de nacionalidad y matrícula deberán cumplir con los requisitos establecidos en la Parte 45. Tener presente que el incumplimiento de este requisito tendrá mayor gravedad en inspecciones ISOR que en inspecciones del tipo IDISR, SAFA o equivalentes, dado que existe un requerimiento regulatorio nacional que lo sustenta.</p> <p><i>Nota 2:</i> 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 la Sección 91.208 de la Parte 91.</p> <p><i>Nota 3:</i> Los inspectores deberán diferenciar entre las marcas externas de seguridad requeridas por la OACI y las requeridas por los fabricantes de las aeronaves.</p> <p><i>Nota 4:</i> De acuerdo con la regulación argentina, las marcas, placas y/o leyendas externas destinadas a la operación de puertas, emergencia, servicios, carga, pueden estar en español o en español e inglés (bilingüe). Sin embargo, aquellas destinadas a la tripulación y/o personal técnico (mantenimiento) pueden estar en español o inglés o español e inglés (bilingüe).</p> <ul style="list-style-type: none"> • Tornillos y remaches flojos o faltantes • Presencia / estado de antenas y descargas estáticas • Estado y operación de luces externas

Ítem	Est.	Cat.	Ref. Est. RAAC (OACI)	Discrepancia Pre Definida	Nota aplicabilidad Est.	Cód. DPD	Instrucciones para detallar discrepancia
C01	F	1		Marca(s) y/o placa(s) requerida(s) por el fabricante no instalada(s), deteriorada(s) o ilegible(s).		C01-01-S	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)	Aeronave muy sucia, afectándose la capacidad de ser inspeccionada.		C01-02-S	Indicar la situación particular observada.
C01	R	2	RAAC 91.208 (A6-I-6.2.4.1)	Señalamiento de la zona de penetración del fuselaje (si existe) descolorido o incorrectamente aplicada.		C01-03-N/S	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)	Daños en la pintura y material compuesto expuesto.		C01-04-S	Indicar la situación particular observada.
C01	R	2	RAAC 121.341 (A8-III A-4.1.4) (A8-III B-4.1.5) (A8-V-4.1.5)	Condición deficiente del sistema anti-hielo.		C01-05-N/S	Indicar la situación particular observada.
C01	I	2	(A8-III A-9.6.2) (A8-III B-7.6.2) (A8-V-7.6.2)	Marca(s) y/o placa(s) de seguridad no instalada(s), deteriorada(s) o ilegible(s).		C01-06-S	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)	Corrosión menor		C01-07-S	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)	Corrosión significativa		C01-08-S	Indicar la situación particular observada.
C01	R	3	RAAC 91.205 RAAC 91.209 RAAC 121.323 (A6-I-6.10)	Luz(ces) inoperativa(s) (y fuera de los límites de despacho).		C01-09-N/S	Indicar la situación particular observada, incluyendo la referencia al límite incumplido (MEL, CDL, AMM, etc.).
C01	F	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-S	Indicar la situación particular observada.
C01	F	3		Tornillo(s) / remache(s) faltante(s) o flojo(s) fuera de los límites del AMM / SRM.		C01-11-S	Indicar la situación particular observada.
C01	F	3		Descarga(s) estática(s) faltante(s) o dañada(s) (y fuera de los límites de despacho).		C01-12-S	Indicar la situación particular observada, incluyendo la referencia al límite incumplido (MEL, CDL, AMM, etc.).
C01	F	3		Antena(s) faltante(s) o dañada(s) (y fuera de los límites de despacho).		C01-13-S	Indicar la situación particular observada, incluyendo la referencia al límite incumplido (MEL, CDL, AMM, etc.).
C01	R	3	RAAC 121.629 (A6-I-4.3.5.4)	No hay evidencias de solicitud del tratamiento anti-hielo adecuado en tierra (cuando las condiciones operativas lo requieren).		C01-14-N/S	Indicar la situación particular observada.
C01	R	3	RAAC 121.629 (A6-I-4.3.5.4)	No se ha aplicado el tratamiento anti-hielo en tierra (cuando las condiciones operativas lo requieren).		C01-15-N/S	Indicar la situación particular observada.
C01	F	3		Toma(s) de presión dañada(s) y/o contaminada(s).		C01-16-S	Indicar la situación particular observada.
C01	F	3		Patín / indicador de desgaste de cola fuera de los límites del AMM.		C01-17-S	Indicar la situación particular observada.
C01	R	2	RAAC 21.29 (a)(3)	Marca(s) y/o placa(s) no se encuentran en el idioma requerido.		C01-18-N	Indicar la situación particular observada.

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

Ítem	Est.	Cat.	Ref. Est.	Discrepancia Pre Definida	Nota aplicabilidad Est.	Cód. DPD	Instrucciones para detallar
------	------	------	-----------	---------------------------	-------------------------	----------	-----------------------------

			RAAC (OACI)			discrepancia
C02	F	3		Cable(s) de descarga estática dañado(s) y/o faltante(s) fuera de los límites del AMM.		C02-01-S Indicar la situación particular observada.
C02	F	2		Manija(s), paneles(s), broche(s) no perfilados.		C02-02-S Indicar la situación particular observada.
C02	R	2	RAAC 121.310 (g) RAAC 135.178 (g) (A8-III A-9.6.2) (A8-III B-7.6.2) (A8-V-7.6.2)	Instrucción(es) para la operación de puerta(s) faltante(s), ilegible(s) y/o poco clara(s).		C02-03-N/S Indicar la situación particular observada.
C02	F	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-S Indicar la situación particular observada.
C02	F	3		Sello(s) de puerta(s) dañado(s) (y fuera de los límites de despacho).		C02-05-S Indicar la situación particular observada, incluyendo la referencia al límite incumplido (MEL, CDL, AMM, etc.).
C02	F	3		Puerta(s) fuera de servicio (y fuera de los límites de despacho).		C02-06-S Indicar la situación particular observada, incluyendo la referencia al límite incumplido (MEL, CDL, AMM, etc.).
C02	F	3		Ventanilla(s) dañada(s) fuera de los límites del AMM.		C02-07-N Indicar la situación particular observada y la referencia al AMM.

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 descargas estáticas • Presencia y condición de cables de descarga estática

Ítem	Est.	Cat.	Ref. Est. RAAC (OACI)	Discrepancia Pre Definida	Nota aplicabilidad Est.	Cód. DPD	Instrucciones para detallar discrepancia
C03	F	3		Cable(s) de descarga estática dañado(s) y/o faltante(s) fuera de los límites del AMM.		C03-01-S	Indicar la situación particular observada y la referencia al AMM.
C03	F	3		Pérdida de fluido hidráulico fuera de límites del AMM.		C03-02-S	Indicar la situación particular observada y la referencia al AMM.
C03	F	3		Descarga(s) estática(s) faltante(s) (y fuera de los límites de despacho).		C03-03-S	Indicar la situación particular observada, incluyendo la referencia al límite incumplido (MEL, CDL, AMM, etc.).
C03	R	3	RAAC 91.7 (A8-II-3.5)	Control(es) de vuelo fuera de servicio.		C03-04-N/S	Indicar la situación particular observada.
C03	F	3		Tornillo(s) / remache(s) faltante(s) o flojo(s) fuera de los límites del AMM / SRM.		C03-05-S	Indicar la situación particular observada y la referencia al AMM / SRM.

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 • Amortiguadores y montantes

Ítem	Est.	Cat.	Ref. Est. RAAC (OACI)	Discrepancia Pre Definida	Nota aplicabilidad Est.	Cód. DPD	Instrucciones para detallar discrepancia
C04	F	1		Pin(es) indicadores de desgaste de frenos faltante(s), pero al menos un pin permanece instalado.		C04-01-S	Indicar la situación particular observada.
C04	F	1		Tapa(s) de válvula(s) de inflado de neumáticos faltante(s).		C04-02-S	Indicar la situación particular observada.
C04	F	1		Tapa(s) de válvula(s) de purga de frenos faltante(s).		C04-03-S	Indicar la situación particular observada.
C04	F	2		Conjunto de frenos con desgaste fuera de límites, pero despacho permitido de acuerdo al AMM (no detectado ni registrado).		C04-04-S	Indicar la situación particular observada y la referencia al AMM.
C04	F	2		Rueda(s) con desgaste fuera de límite(s), pero despacho permitido de acuerdo al AMM (no detectado ni registrado).		C04-05-S	Indicar la situación particular observada y la referencia al AMM.
C04	F	3		Conjunto de freno(s) fuera de servicio (no detectado ni registrado).		C04-06-S	Indicar la situación particular observada.
C04	F	3		Daño(s) o parte(s) faltante(s) fuera de los límites del AMM (por ejemplo tornillos, sensores de T°, etc.).		C04-07-S	Indicar la situación particular observada y la referencia al AMM.
C04	F	3		Pérdida(s) de fluido hidráulico fuera de los límites del AMM.		C04-08-S	Indicar la situación particular observada y la referencia al AMM.
C04	F	3		Amortiguador de tren de nariz fuera de los límites del AMM.		C04-09-S	Indicar la situación particular observada y la referencia al AMM.
C04	F	3		Presión de neumático(s) fuera de límites del AMM.		C04-10-S	Indicar la situación particular observada y la referencia al AMM.
C04	F	3		Neumático(s) desgastado(s) y/o dañado(s) fuera de los límites del AMM y no detectados y/o registrados.		C04-11-S	Indicar la situación particular observada y la referencia al AMM.
C04	F	3		Llanta(s) dañada(s) fuera de los límites del AMM.		C04-12-S	Indicar la situación particular observada y la referencia al AMM.
C04	F	3		Amortiguador(es) / montante(s) de tren principal con deformación y/o desgaste fuera de los límites del AMM.		C04-13-N	Indicar la situación particular observada y la referencia al AMM.

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 <i>Nota 1: Los inspectores deberán diferenciar entre las marcas externas de seguridad requeridas por la OACI y las requeridas por los fabricantes de las aeronaves.</i>

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

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 descarga estática • 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. Est. RAAC (OACI)	Discrepancia Pre Definida	Nota aplicabilidad Est.	Cód. DPD	Instrucciones para detallar discrepancia
C06	F	1		Bahía de tren de aterrizaje sucia, afectando la capacidad de inspeccionarla.		C06-01-S	Indicar la situación particular observada.
C06	F	3		Compuerta(s) dañada(s) fuera de los límites de despacho.		C06-02-S	Indicar la situación particular observada, incluyendo la referencia al límite incumplido (MEL, CDL, AMM, etc.).
C06	F	2		Evidente falta de lubricación en actuador(es), pivotes, bisagra(s), compuerta(s), etc.		C06-03-S	Indicar la situación particular observada.
C06	F	3		Cable(s) de descarga estática dañado(s) y/o faltante(s) fuera de los límites del AMM.		C06-04-S	Indicar la situación particular observada y la referencia al AMM.
C06	F	3		Evidencia de corrosión significativa.		C06-05-S	Indicar la situación particular observada.
C06	F	3		Traba(s) de tren de aterrizaje dañada(s) y/o fuera de servicio.		C06-06-S	Indicar la situación particular observada.
C06	F	3		Filtración(es) y/o pérdida(s) fuera de los límites del AMM.		C06-07-S	Indicar la situación particular observada y la referencia al AMM.
C06	F	1		Tapa(s) de válvula(s) de acumulador(es) de sistema(s) de frenos faltante(s).		C06-08-N	Indicar la situación particular observada.

Ítem de inspección	Título	Instrucciones
C07	Motores y barquillas	<p>Verificar:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Golpes, marcas, fisuras y rayones, incluyendo evidencia de FOD • Tornillos / remaches flojos o faltantes • Álabes de compresor y turbina (visibles) por daños obvios • Paneles, broches, manijas y tapas de inspección cerradas / perfiladas • Pérdidas y filtraciones anormales • Reversores de empuje • Paneles acústicos • Presencia, estado y legibilidad de marcas y placas de inspección <p><i>Nota 1: 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>

Ítem	Est.	Cat.	Ref. Est. RAAC (OACI)	Discrepancia Pre Definida	Nota aplicabilidad Est.	Cód. DPD	Instrucciones para detallar discrepancia
C07	F	1		Marca(s) y/o placa(s) requeridas por el fabricante faltante(s) o ilegible(s).		C07-01-S	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)	Marca(s) y/o placa(s) de seguridad faltante(s) o ilegible(s).		C07-02-S	Indicar la situación particular observada.
C07	F	2		Zona de admisión de aire / tobera de escape con daños significativos.		C07-03-S	Indicar la situación particular observada.
C07	F	3		Daño(s), golpe(s), fisuras, rayadura(s) fuera de los		C07-04-S	Indicar la situación particular observada y

				límites del AMM / SRM.			la referencia al AMM / SRM.
C07	F	3		Panel(es) acústico(s) dañado(s) (y fuera de los límites de despacho).		C07-05-S	Indicar la situación particular observada, incluyendo la referencia al límite incumplido (MEL, CDL, AMM, etc.).
C07	F	3		Pérdida(s) (aceite, combustible, fluido hidráulico) fuera de los límites del AMM.		C07-06-S	Indicar la situación particular observada y la referencia al AMM.
C07	F	3		Panel(es), broche(s), carenado(s) y/o tapa(s) de inspección no correctamente cerrada(s) o perfilada(s) fuera de los límites de despacho.		C07-07-S	Indicar la situación particular observada, incluyendo la referencia al límite incumplido (MEL, CDL, AMM, etc.).
C07	F	3		Tornillo(s) / remache(s) faltante(s) y/o flojo(s) fuera de los límites del AMM / SRM.		C07-08-S	Indicar la situación particular observada y la referencia al AMM / SRM.
C07	F	3		Compuerta(s) de reversores de empuje parcialmente replegada(s).		C07-09-S	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, desgaste excesivo, etc.

Ítem	Est.	Cat.	Ref. Est. RAAC (OACI)	Discrepancia Pre Definida	Nota aplicabilidad Est.	Cód. DPD	Instrucciones para detallar discrepancia
C08	F	3		Álabe(s) de fan dañado(s) fuera de los límites del AMM.		C08-01-S	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. Est. RAAC (OACI)	Discrepancia Pre Definida	Nota aplicabilidad Est.	Cód. DPD	Instrucciones para detallar discrepancia
C09	F	3		Sistema deshielador de hélice / rotor fuera de servicio (y fuera de los límites de despacho).		C09-01-S	Indicar la situación particular observada, incluyendo la referencia al límite incumplido (MEL, CDL, AMM, etc.).
C09	F	3		Hélice(s) dañada(s) fuera de los límites del AMM.		C09-02-S	Indicar la situación particular observada y

							la referencia al AMM.
--	--	--	--	--	--	--	-----------------------

Ítem de inspección	Título	Instrucciones
C10	Reparaciones evidentes	Verificar: <ul style="list-style-type: none"> Reparaciones temporarias y/o realizadas usando técnicas inusuales o deficientes. <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 comandante debe tener conocimiento acerca de las reparaciones temporarias y/o golpes que afectan a la aeronavegabilidad de la aeronave.</i>

Ítem	Est.	Cat.	Ref. Est. RAAC (OACI)	Discrepancia Pre Definida	Nota aplicabilidad Est.	Cód. DPD	Instrucciones para detallar discrepancia
C10	I	2	(A6-I-4.3.1(a))	No existe información referente a reparaciones temporarias		C10-01-S	Indicar la situación particular observada.
C10	F	2		Reparación previa en malas condiciones, pero dentro de los límites del SRM.		C10-02-S	Indicar la situación particular observada y la referencia al SRM.
C10	F	3		Reparación evidentemente no realizada de acuerdo a las instrucciones del AMM / SRM.		C10-03-S	Indicar la situación particular observada y la referencia al AMM / SRM.

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. Est. RAAC (OACI)	Discrepancia Pre Definida	Nota aplicabilidad Est.	Cód. DPD	Instrucciones para detallar discrepancia
C11	F	3		Daño estructural afectado la aeronavegabilidad de la aeronave.		C11-01-S	Indicar la situación particular observada.

Ítem de inspección	Título	Instrucciones

C12	Pérdidas	Verificar: <ul style="list-style-type: none"> • Signos de pérdidas de combustible, fluido hidráulico, agua de sanitarios (blue ice). <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>
------------	-----------------	--

Ítem	Est.	Cat.	Ref. Est. RAAC (OACI)	Discrepancia Pre Definida	Nota aplicabilidad Est.	Cód. DPD	Instrucciones para detallar discrepancia
C12	F	3		Pérdida(s) fuera de los límites del AMM.		C12-01-S	Indicar la situación particular observada y la referencia al AMM.
C12	F	3		Puerta(s) / Panel(es) de servicio y/o drenaje(s) bloqueado(s) y/o obstruido(s) por hielo u otros contaminantes.		C12-02-S	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 y condición del compartimiento de carga (daños y presencia de objetos o elementos extraños que pudieran interferir con la operación de los sistemas) • 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. Est. RAAC (OACI)	Discrepancia Pre Definida	Nota aplicabilidad Est.	Cód. DPD	Instrucciones para detallar discrepancia
D01	F	1		Defecto(s) menor(es) con impacto limitado en la seguridad.		D01-01-S	Indicar la situación particular observada.
D01	I	2	(A8-III A-1.4/1.5) (A8-III B-1.3/1.4)	Equipamiento / instalaciones con aparente incumplimiento de los estándares de diseño / construcción adecuados.		D01-02-S	Indicar la situación particular observada.
D01	I	2	(A8-III A-9.6.2) (A8-III B-7.6.2) (A8-V-7.6.2)	Marca(s) y/o placa(s) de seguridad faltante(s) o ilegible(s).		D01-03-S	Indicar la situación particular observada.
D01	R	3	RAAC 121.314	Detector(es) de humo fuera de servicio (y fuera de los límites de despacho).		D01-04-N/S	Indicar la situación particular observada, incluyendo la referencia al límite incumplido (MEL, CDL, AMM, etc.).
D01	F	3		Panel(es) blow-out fuera de lugar, faltante(s) o dañado(s) (y fuera de los límites de despacho).		D01-05-S	Indicar la situación particular observada, incluyendo la referencia al límite incumplido (MEL, CDL, AMM, etc.).
D01	F	3		Panel(es) interiores con daños fuera de los límites del AMM.		D01-06-S	Indicar la situación particular observada y la referencia al AMM.

D01	R	3	RAAC 121.314	Sistema de extinción de fuego fuera de servicio y compartimiento de carga afectado en uso.		D01-07-N/S	Indicar la situación particular observada.
D01	F	3		Dispositivo(s) de traba de piso fuera de servicio (y fuera de los límites de despacho) con carga.		D01-08-S	Indicar la situación particular observada, incluyendo la referencia al límite incumplido (MEL, CDL, AMM, etc.).
D01	F	3		Red(es) de separación requerida(s) faltante(s) o fuera de servicio.		D01-09-S	Indicar la situación particular observada.
D01	I	3	(A8-II-3.5)	Barrera(s) / cortina(s) para humo no instaladas y requeridas (si aplica).		D01-10-S	Indicar la situación particular observada.
D01	F	3		Daño(s) estructural(es) y/o en piso fuera de los límites del AMM / SRM.		D01-11-S	Indicar la situación particular observada y la referencia al AMM / SRM.
D01	R	3	RAAC 121.314	Compartimiento(s) de carga no equipados con sistema de detección / extinción de fuego.		D01-12-N/S	Indicar la situación particular observada.
D01	F	3		Luz(ces) de compartimiento(s) de carga dañado(s) o inoperativo(s) (y fuera de los límites de despacho).		D01-13-S	Indicar la situación particular observada, incluyendo la referencia al límite incumplido (MEL, CDL, AMM, etc.).
D01	F	1		Tapa(s) de válvula(s) de recarga amortiguador(es) / actuador(res) de puerta(s) de compartimiento(s) de carga faltante(s).		D01-14-N	Indicar la situación particular observada.
D01	F	2		Luz(ces) de indicación de puerta(s) de carga abierta / cerrada inoperativa(s) y no detecta(s) reportada(s).		D01-15-N	Indicar la situación particular observada.
D01	F	2		Compartimiento(s) de carga sucio(s) y/o con presencia de objetos extraños.		D01-16-N	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 MOE 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 MOE 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> <p><i>Nota 3: CAO = Cargo Aircraft Only</i></p>

Ítem	Est.	Cat.	Ref. Est. RAAC (OACI)	Discrepancia Pre Definida	Nota aplicabilidad Est.	Cód. DPD	Instrucciones para detallar discrepancia
D02	I	2	A18-9.1	Información incorrecta y/o incompleta en el NOTOC		D02-01-S	Indicar la situación particular observada.

				(no involucrando carga CAO)			
D02	I	3	A18-9.1	Información incorrecta y/o incompleta en el NOTOC (involucrando carga CAO)		D02-02-S	Indicar la situación particular observada.
D02	I	3	A18-8.9	Carga CAO transportada en vuelo con pasajeros.		D02-03-S	Indicar la situación particular observada.
D02	R	3	RAAC 91.20 RAAC 91.525 A18-8.4	Envoltorio(s), caja(s) conteniendo MP dañado(s) y/o con pérdida(s) evidentes.		D02-04-N/S	Indicar la situación particular observada.
D02	R	3	RAAC 91.20 RAAC 91.525 RAAC 135.87 A18-8.8	Carga conteniendo MP incorrectamente estibada y/o asegurada.		D02-05-N/S	Indicar la situación particular observada.
D02	I	3	A18-8.1	Etiqueta de MP incorrecta, ilegible y/o dañada o faltante.		D02-06-S	Indicar la situación particular observada.
D02	I	2	Doc. 9284 Parte 7	Identificación(es) requerida(s) para ULD incompleta(s) y/o ilegible(s) o faltante(s) (no involucrando carga CAO)		D02-07-S	Indicar la situación particular observada.
D02	I	3	Doc. 9284 Parte 7	Identificación(es) requerida(s) para ULD incompleta(s) y/o ilegible(s) o faltante(s) (involucrando carga CAO)		D02-08-S	Indicar la situación particular observada.
D02	R	3	RAAC 91.20 Doc. 9284 Parte 3	MP transportadas en cantidades limitadas pero excediendo los valores establecidos.		D02-09-N/S	Indicar la situación particular observada.
D02	R	3	RAAC 91.20 RAAC 91.525 RAAC 135.87 A18-5.1 Doc. 9284 Parte 4	MP incorrectamente embalada.		D02-10-N/S	Indicar la situación particular observada.
D02	R	3	RAAC 91.20 RAAC 91.525 RAAC 135.87 A18-8.3 A18-8.7	MP estibada incorrectamente y/o no separada conforme las instrucciones técnicas correspondientes.		D02-11-N/S	Indicar la situación particular observada.
D02	R	3	RAAC 91.20 A18-8.6	Contaminación peligrosa y/o radioactiva no removida.		D02-12-N/S	Indicar la situación particular observada.
D02	I	3	A18-9.1	NOTOC faltante (si es requerido).		D02-13-S	Indicar la situación particular observada.
D02	R	3	RAAC 91.20 A18-8.5	MP transportada en cabina de vuelo y/o cabina de pasajeros y no permitido por las instrucciones técnicas.		D02-14-N/S	Indicar la situación particular observada.
D02	I	3	A18-8.9	Cuando es requerido, no se tiene acceso a MP identificada como CAO.		D02-15-S	Indicar la situación particular observada.
D02	R	3	RAAC 91.20 A18-4.2	Transporte de MP prohibidas.		D02-16-N/S	Indicar la situación particular observada.

			A18-4.3				
D02	R	3	RAAC 91.20 A18-4.2 A18-4.3	MP no acompañada de la documentación de respaldo (si es requerida).		D02-17-N/S	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 / ULD) <i>Nota 1: No todas las aeronaves poseen indicado el límite de altura para la carga.</i> • 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 (ULDs), 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> <p><i>Nota 2: ULD = Unit Load Device</i></p>

Ítem	Est.	Cat.	Ref. Est. RAAC (OACI)	Discrepancia Pre Definida	Nota aplicabilidad Est.	Cód. DPD	Instrucciones para detallar discrepancia
D03	I	1	A6-I-4.3.1e	Daño menor en pallet, contenedor ULD, dispositivos de amarre, redes de carga y/o trabas.		D03-01-S	Indicar la situación particular observada.
D03	I	2	A6-I-4.3.1e	Equipamiento incompleto como pallet, contenedor ULD, dispositivos de amarre, redes de carga y/o trabas.		D03-02-S	Indicar la situación particular observada.
D03	I	3	A6-I-4.3.1e	Área de carga no utilizada de acuerdo con su clasificación.		D03-03-S	Indicar la situación particular observada.
D03	R	3	RAAC 91.525 RAAC 135.87 A6-I-4.3.1e	Carga no asegurada correctamente en todas las direcciones.		D03-04-N/S	Indicar la situación particular observada.
D03	I	3	A6-I-4.3.1e	Daño mayor en pallet, contenedor ULD, dispositivos de amarre, redes de carga y/o trabas, afectando la integridad estructural y comprometiendo su función.		D03-05-S	Indicar la situación particular observada.
D03	R	3	RAAC 91.525 RAAC 135.87 A6-I-4.3.1e	Rede(s) de separación o protección dañada(s) o faltantes, fuera de los límites del AMM.		D03-06-N/S	Indicar la situación particular observada y la referencia al AMM.
D03	R	3	RAAC 91.525 RAAC 135.87 A6-I-4.3.1e	Distribución y/o límite de carga excedido (piso y/o altura).		D03-07-N/S	Indicar la situación particular observada.

Ítem de inspección	Título	Instrucciones
E01	General	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. Est. RAAC (OACI)	Discrepancia Pre Definida	Nota aplicabilidad Est.	Cód. DPD	Instrucciones para detallar discrepancia
E01	-	-	-	-	-	-	-

PN ANEXO E

CURSO DE INSTRUCCIÓN INICIAL / RECURRENTE DEL PROGRAMA ISOR

1. Currículo de instrucción inicial/recurrente

MÓDULO 1: Introducción y generalidades

- 1.1 Definición de ISOR – Inspección de Seguridad Operacional en Rampa
- 1.2 Antecedentes internacionales.
- 1.3 Justificación para la existencia de un Programa ISOR.
- 1.4 Nuevos requerimientos a cumplir por los explotadores.
- 1.5 Programa ISOR. Marco institucional.

MÓDULO 2: Estándares y discrepancias

- 2.1 Definición de discrepancia
- 2.2 Estándares
 - 2.2.1 Regulación Aeronáutica: RAAC Partes 61, 91, 121, 135
 - 2.2.2 Anexos 1, 6, 7 y 8 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional
 - 2.2.3 Instrucciones de los fabricantes de aeronaves
 - 2.2.4 Otras normas de la industria
- 2.3 Discrepancias: Categorías y acciones relacionadas
 - 2.3.1 Categorías de las discrepancias
 - 2.3.2 Clases de acción relacionadas
 - 2.3.3 Discrepancias Pre Definidas (DPD) y Discrepancias Definidas por los Inspectores (DDI)
- 2.4 Normas y Métodos Recomendados Internacionales vs Regulaciones nacionales.

MÓDULO 3: Prácticas y procedimientos de una inspección en rampa

- 3.1 Objetivo de una ISOR
- 3.2 Características de una ISOR.
- 3.3 Preparación y conducción de una inspección
- 3.4 Calificación de los ítems: discrepancias y comentarios
- 3.5 Áreas de la inspección en rampa
 - 3.5.1 Cabina de vuelo (pilotaje)
 - 3.5.2 Cabina de pasajeros / Ítems de seguridad
 - 3.5.3 Condición externa
 - 3.5.4 Carga y compartimiento de carga
 - 3.5.5 General
- 3.6 Frecuencia de las inspecciones en rampa
- 3.7 Características particulares de una inspección en rampa.
- 3.8 Lista de verificación para las inspecciones en rampa- RIR
- 3.9 Discrepancias Pre Definidas. Generalidades.
- 3.10 Secuencia lógica de evaluación.
- 3.11 Defectos significativos. Evaluación de discrepancia.

MÓDULO 4: Discrepancias Pre Definidas (DPD) / Discrepancias Definidas por el Inspector (DDI)

- 4.1 DPD
- 4.2 DDI
- 4.3 Ejemplos de uso de las DPD / DDI.

MÓDULO 5: Seguimiento de discrepancias

- 5.1 Seguimiento de discrepancias.
- 5.2 Medidas correctivas
- 5.3 Procedimientos aceptables para los informes

MÓDULO 6: Formularios

- 6.1 Formulario Registro de Inspección en Rampa (Form. ISOR-01)
- 6.2 Formulario Informe de Inspección en Rampa (Form. ISOR-02)
- 6.3 Otros formularios.

MÓDULO 7: Programa de ISOR

- 7.1 Programa de ISOR
 - 7.1.1 Definición
 - 7.1.2 Objetivos.
 - 7.1.3 Ventajas.
- 7.2 Manual del Programa ISOR.
 - 7.2.1 Generalidades.
 - 7.2.2 Enmiendas.
- 7.3 Responsabilidades:
 - 7.3.1 Del Programa de Inspecciones de Seguridad Operacional en Rampa (ISOR)
 - 7.3.2 De los explotadores aéreos.
 - 7.3.3 Del Punto Focal del explotador.
 - 7.3.4 De los inspectores.
- 7.4 Requisitos de los inspectores y mantenimiento de la competencia
- 7.5 Base de datos
- 7.6 Indicador de performance (RATIO)

MÓDULO 8: Software

- 8.1 Características generales del software – Sistema definitivo y procedimiento interino
- 8.2 Procedimientos de manejo del software

MÓDULO 9: Instrucción práctica en el puesto de trabajo (IPPT / OJT)

- 9.1 Inspecciones de rampa supervisadas

2. Consideraciones generales acerca del programa de instrucción

- 2.1. La carga horaria del presente programa de instrucción será de al menos 10 (diez) horas de instrucción teórica y 2 (dos) inspecciones de instrucción práctica en el puesto de trabajo (OJT/IPPT).
- 2.2. El currículo de instrucción recurrente consta de los mismos módulos que el currículo de instrucción inicial.
- 2.3. El curso de capacitación inicial y recurrente serán organizados y supervisados por la Coordinación del ISOR. En caso de requerirlo se puede solicitar apoyo a las Direcciones DA y DOA.
- 2.4. El curso de instrucción inicial/recurrente debe ser aprobado antes de su realización por el Departamento de Capacitación y Evaluación del Personal perteneciente a la Dirección General, Legal, Técnica y Administrativa (DGLTyA) de la ANAC. Se podrá pedir apoyo para la realización del curso y organización del mismo al Centro de Planificación, Perfeccionamiento y Experimentación (CIPE).
- 2.5. Durante el desarrollo del módulo de OJT/IPPT del currículo de instrucción inicial/recurrente, se conformarán equipos que conducirán por lo menos 2 (dos) inspecciones de seguridad en rampa acompañado de un Instructor designado. En cada una de las inspecciones se completará el informe de inspección correspondiente Form ISOR 01.
- 2.6. En caso de que sea necesario impartir una actualización sobre los procedimientos del Programa IDISR para el mantenimiento de las competencias de los inspectores IDISR, se informará en el curso de capacitación las diferencias entre ambos programas.

PI ANEXO A

Frecuencia de Vigilancia

1. Información General

1.1. El presente ANEXO PI contiene información sobre la frecuencia con la que se va a vigilar a los explotadores extranjeros y las formas de realizar dicha proyección.

2. Proyección de Vigilancia a los explotadores extranjeros

2.1. La proyección de la vigilancia se calcula por explotador y está compuesta por los siguientes datos:

- a. Cantidad de movimientos en territorio argentino en el año anterior a proyectar.
- b. Resultado de las inspecciones en rampa del año anterior a proyectar.

2.2. La frecuencia de vigilancia será directamente proporcional a la cantidad de operaciones de cada empresa. Una vez que se cumpla un determinado volumen de inspecciones y sin perjuicio de medidas urgentes, se ajustara tal frecuencia al Ratio calculado respecto de cada empresa.

3. Planificación mínima Anual de Inspecciones a Operadores Extranjeros

3.1. La fórmula para calcular la cantidad mínima de inspecciones para el año será la siguiente:

$$I = (Opr \geq 50 + 0.2 * (Opr \leq 50) + Lnd) / 2000 \quad \text{donde:}$$

- I = cantidad mínima de inspecciones;
- $(Opr \geq 50)$ = cantidad de explotadores cuyas aeronaves han aterrizado, por lo menos, 50 veces en los últimos 12 meses en aeródromos dentro del territorio del Estado;
- $(Opr \leq 50)$ = cantidad de explotadores cuyas aeronaves han aterrizado menos de 50 veces en los últimos 12 meses en aeródromos dentro del territorio del Estado;
- (Lnd) = cantidad de aterrizajes realizados por las aeronaves de dichos explotadores en aeródromos ubicados en el Estado en los últimos 12 meses.

3.2. Si el mínimo de inspecciones arrojado es menor al expresado en el Manual de Procedimientos del Programa IDISR, se deberá usar el valor expresado en el Manual de Procedimientos del Programa IDISR. Salvo que haya una justificación expresa para no poder realizar esa cantidad.

PI ANEXO B

Indicadores de Gestión

1. Indicador de Performance Adoptado

1.1 Para el Programa Internacional se adoptará como KPI (key performance Indicator) al Indicador RATIO.

1.2 Se define indicador RATIO a un valor capaz de proporcionar una medida del nivel de Seguridad Operacional de un Operador aéreo.

2. Cálculo de RATIO

3.9 Se calcula por aeronave inspeccionada, y el promedio define el Ratio para el Operador aéreo, considerando una ventana de tiempo de 3 (tres) meses de operación.

3.10 Fórmula utilizada para el cálculo de ratio:

$$\text{RATIO (Ex)} = \frac{0.25 \times \sum (\text{Hallazgos CAT1}) + 1 \times \sum (\text{Hallazgos CAT2}) + 2 \times \sum (\text{Hallazgos CAT3})}{\sum (\text{Inspecciones al Explotador})}$$

Donde:

- $\sum (\text{Hallazgos CAT}^{\text{X}})$ es la sumatoria de hallazgos de CAT^X registrados para todas las aeronaves del Explotador en el período de tiempo considerado.
- $\sum (\text{Inspecciones al Explotador})$ es la sumatoria de inspecciones realizadas a todas las aeronaves del Explotador en el período de tiempo considerado (tengan o no tengan hallazgos registrados).

3. Clasificación de RATIO

3.2 El Ratio por operador aéreo se clasifica como "IDEAL", "ACEPTABLE" y "ALERTA"

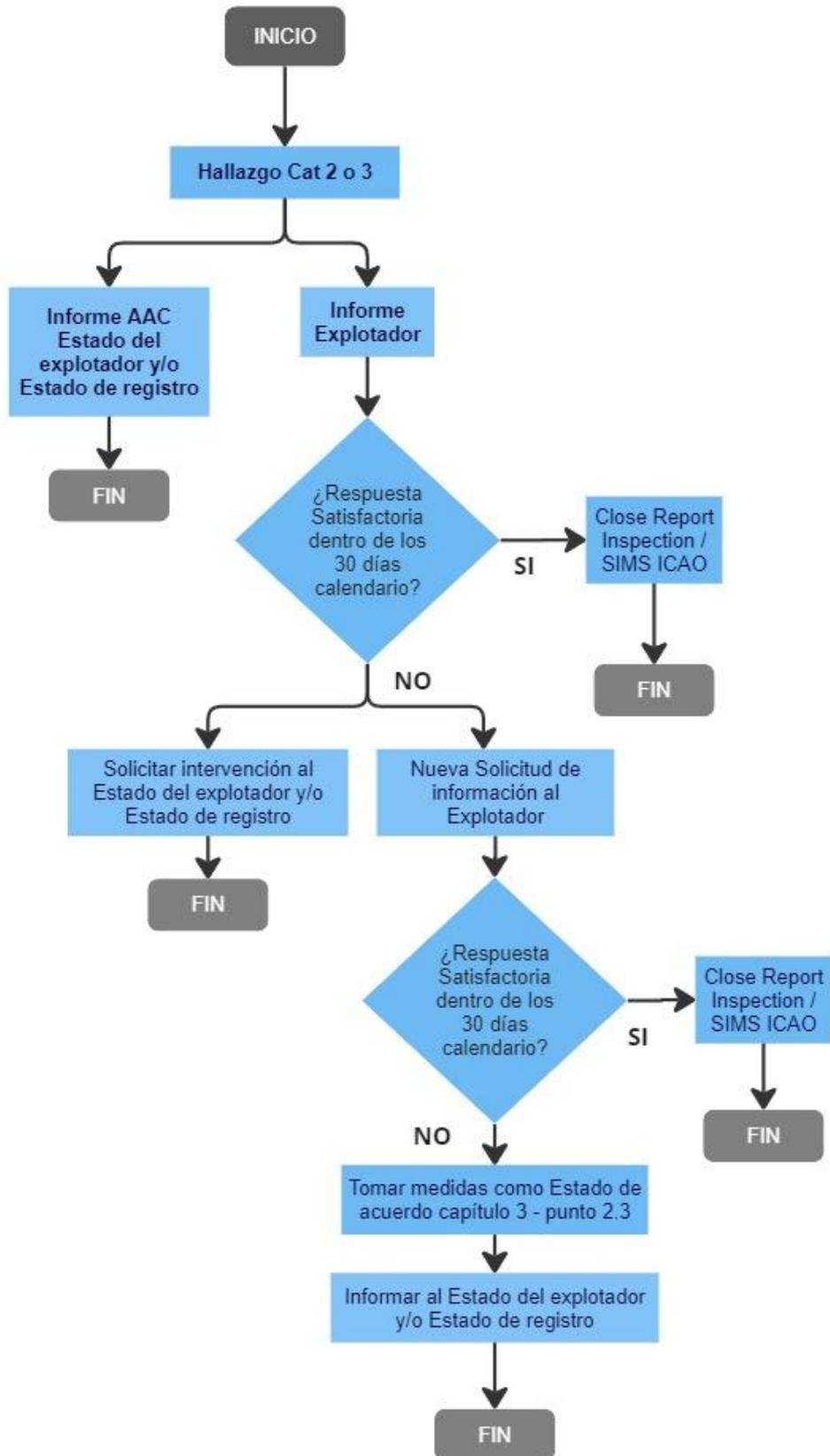
4. Ratio Ideal: Valor ≥ 0 a < 0.1 .

5. Ratio Aceptable: Valor ≥ 0.1 a < 2

6. Ratio Alerta: Valor ≥ 2

PI ANEXO C

Flujograma Notificación Discrepancia



PI ANEXO D

Capacitación Programa Internacional

1. Consideraciones generales acerca del programa de instrucción

1.1. Con el objeto de mantener y actualizar las competencias de los inspectores del programa IDISR, se ha determinado que resulta adecuado cumplir con el curso de Instrucción/Recurrente del Programa ISOR, cuyo contenido se especifica en el Anexo PN ANEXO E. Esta decisión se justifica por la estrecha relación entre los procedimientos de ambos programas.



República Argentina - Poder Ejecutivo Nacional
AÑO DE LA DEFENSA DE LA VIDA, LA LIBERTAD Y LA PROPIEDAD

Hoja Adicional de Firmas
Informe gráfico

Número:

Referencia: MIRRA - 1ra Ed. Agosto 2024 - corregido

El documento fue importado por el sistema GEDO con un total de 109 pagina/s.