

PARTE I – INFORMACIÓN GENERAL**VOLUMEN I – CONCEPTOS GENERALES, DIRECCIÓN Y GUÍA****Capítulo 8 – Desarrollo de las inspecciones****Índice**

	Página
Sección 1 – Antecedentes	PI-VI-C8-01
1. Objetivo	PI-VI-C8-01
2. Generalidades	PI-VI-C8-01
3. Autoridad para inspeccionar	PI-VI-C8-02
4. Facultades del inspector de operaciones	PI-VI-C8-03
5. Definiciones	PI-VI-C8-03
6. Aplicación de procedimientos de inspección durante procesos de certificación, aprobación o aceptación	PI-VI-C8-06
7. Ámbito de las inspecciones	PI-VI-C8-06
8. Objetivo y requerimientos de las inspecciones	PI-VI-C8-06
9. Procedimientos de ejecución de las inspecciones	PI-VI-C8-08

Sección 1 – Antecedentes**1. Objetivo**

Este capítulo contiene los fundamentos básicos para la realización de las inspecciones, sus políticas y procedimientos.

2. Generalidades

2.1 Durante la certificación inicial, la AAC se asegurará, a través de inspecciones, que el solicitante demuestre su capacidad para cumplir con los reglamentos y prácticas de operación seguras antes de iniciar sus operaciones. En estas inspecciones, los OI evaluarán la efectividad de las políticas, métodos, procedimientos e instrucciones tal como se describen en los manuales y otros documentos desarrollados por el solicitante. Antes que la AAC emita el AOC, el solicitante tomará las acciones correctivas necesarias para solucionar las deficiencias encontradas durante las inspecciones de certificación.

2.2 Luego de emitido el AOC, en el ejercicio de la gestión técnica del explotador o cuando se diseñe un programa RBS, la AAC establecerá procedimientos para priorizar las inspecciones, auditorías y encuestas relacionadas con los elementos que plantean mayor preocupación o que requieren más atención. Las inspecciones deben planificarse sobre la base de un ejercicio de evaluación de riesgos de manera que se preste atención con mayor frecuencia a los aspectos de la operación que implican mayor riesgo. La planificación del inspector de la AAC debe tener en cuenta los resultados del proceso de gestión de los riesgos (identificación de peligros y consecuencias y evaluación y mitigación de los riesgos) que el explotador lleva a cabo y mantiene como parte de su SMS.

2.3 Para llevar a cabo las inspecciones de la RBS, la AAC generará la capacidad para gestionar los datos e información sobre seguridad operacional, a fin de asegurar que cuenta con datos e información fiables y completos sobre los cuales basar sus decisiones.

2.4 El OI implementará criterios de calidad para desarrollar y reforzar el cumplimiento de los reglamentos, los procedimientos y las prácticas de operación seguras a fin de tratar de establecer estándares óptimos en la industria aeronáutica, asegurando en forma colectiva un nivel aceptable de seguridad operacional.

2.5 Durante las inspecciones realizadas de acuerdo con el plan de la RBS, los OI documentarán adecuadamente todas las tareas realizadas y estarán en capacidad de evaluar el nivel de cumplimiento y de rendimiento de los explotadores de servicios aéreos respecto de los requisitos reglamentarios, la ejecución de procedimientos y la gestión del rendimiento en materia de seguridad operacional. Por otra parte, es necesario que el OI se familiarice con las guías de inspección que se muestran en el presente manual para hacer más fluidas, rápidas y eficaces las verificaciones. Estas guías son diferentes en naturaleza y se aplican a las siguientes áreas: programas de instrucción y entrenamiento, registros de diversa índole, personal de vuelo, DV, instalaciones de una estación, verificaciones de línea, plataformas, inspecciones de cabina de pilotaje en ruta y de cabina de pasajeros en ruta, operaciones EDTO, control de las operaciones, manuales, etc., asegurando de esta forma que la política y los procedimientos de las inspecciones sean aplicados uniformemente por los Estados participantes del SRVSOP.

2.6 La RBS pretende evaluar el sistema de gestión de un explotador de servicios aéreos y su capacidad para identificar y mantener los riesgos operacionales tan bajo como sea razonablemente posible, mientras se asegura que se mantiene el cumplimiento de los requisitos reglamentarios relacionados. La RBS adopta un proceso estructurado que la AAC utiliza en la priorización de sus actividades de vigilancia en base a los perfiles de riesgos de los explotadores de servicios aéreos, con especial énfasis en los resultados de seguridad operacional y en la capacidad para gestionar los riesgos de sus sistemas y así direccionar la vigilancia a áreas de alto riesgo, determinados por la capacidad de cumplimiento con lo documentado y de los reglamentos de aviación civil aplicables.

2.7 Para mantener la efectividad general de la inspección, la aproximación del OI a cada solicitante o explotador de servicios aéreos debe ser de completa transparencia, con un alto grado profesional, utilizando la experiencia, la habilidad y la comunicación como elementos esenciales. La comunidad aeronáutica debe calificar estas actividades como justas e imparciales en su aplicación.

3. Autoridad para inspeccionar

3.1 La autoridad para inspeccionar a un explotador de servicios aéreos es otorgada por el LAR 119, Sección 119.315 – Autoridad para auditar e inspeccionar, la cual establece en el Párrafo 119.315 (b) (1) que el explotador debe permitir a los inspectores acreditados de la AAC acceso a sus oficinas, instalaciones y aeronaves, a fin de que puedan cumplir con sus obligaciones.

3.2 Como política de la AAC, el OI debe disponer de facultades delegadas por la misma para poder exigir que se cumpla lo establecido en los reglamentos cuando encuentre una situación en la que considere que existe un peligro inminente que pueda afectar la seguridad operacional. Estas facultades incluyen también la potestad de declarar una aeronave como no aeronavegable, gestionar acciones correctivas inmediatas para detener la salida de vuelos cuyas tripulaciones estén afectadas por el vencimiento de licencias, certificados médicos o no cumplan con la legislación en cuanto al mantenimiento de su calificación, o establecer el requerimiento de otras acciones inmediatas.

3.3 El cumplimiento satisfactorio de las diversas funciones de la inspección de la AAC depende en gran medida de la aptitud, experiencia, competencia y dedicación de cada OI. Cuando se trate de ejercer funciones relacionadas con la certificación, inspección y vigilancia de las operaciones, es indispensable que los OI no sólo posean la competencia técnica apropiada, sino también gran integridad, tacto e imparcialidad en la ejecución de sus tareas, y que sean buenos conocedores de las condiciones humanas y capaces de entenderse con los explotadores en cada una de las áreas de su competencia y con el personal de vuelo y de tierra involucrados.

3.4 Habida cuenta del carácter especializado y delicado de la misión del OI de la AAC, es esencialmente importante procurar que la capacitación, experiencia y personalidad de cada candidato a un puesto de OI se verifiquen y evalúen cuidadosamente antes de efectuar cualquier selección del candidato. La AAC debe enfocar la capacitación en el marco de competencias y habilidades del OI reconocido por la OACI, el cual se compone por habilidades (comportamientos) en:

- a) comunicación verbal y escrita efectiva y asertiva;
- b) resolución de problemas y proceso de toma de decisiones;
- c) iniciativa, (manera proactiva y persistente en lograr los objetivos);
- d) técnica, mejora de sus competencias cognitivas, (conocimientos y habilidades);
- e) pensamiento sistémico, entendimiento del contexto en materia de seguridad operacional;
- f) gestión del riesgo, enfoque efectivo acorde al perfil del riesgo;
- g) liderazgo y trabajo en equipo; y
- h) pensamiento crítico y análisis adecuado de la información.

4. Facultades del inspector de operaciones

4.1 Tal como se establece en los reglamentos del Conjunto LAR OPS y en muchas legislaciones vigentes en la región, el OI tiene facultades legales delegadas por la AAC y conferidas por la Ley, para exigir que se cumpla con lo establecido en los reglamentos cada vez que encuentre una situación donde considere existe un riesgo inminente que pudiera afectar la seguridad operacional; o cuando existan discrepancias y signos evidentes de incumplimiento de requisitos y/o procedimientos establecidos y prácticas de operación seguras. También cuando observe disparidad entre la operación real y las autorizaciones y limitaciones contenidas en las OpSpecs otorgadas al explotador de servicios aéreos. Estas facultades incluyen también la potestad de declarar una aeronave como no aeronavegable y solicitar la toma de acciones inmediatas, mediante la ejecución de un procedimiento administrativo donde se señale y soporte las deficiencias o discrepancias que impiden la salida o continuación de un vuelo.

4.2 Por las implicaciones legales y de orden administrativo, el OI debe tener especial cuidado en el manejo de situaciones donde priven intereses económicos o de otra índole cuando proceda a consustanciar o evidenciar un procedimiento administrativo. Siempre debe establecer la presunción, a fin de evitar manifestar la promoción de pruebas anticipadas en violación a los lapsos jurídicos establecidos. Debe solicitar el respaldo de testimonios de otras personas e incluir todos los soportes y en lo posible registros fotográficos en su informe, sobre todo cuando tenga que detener la operación de una aeronave o sancionar al personal técnico aeronáutico involucrado. Es siempre aconsejable contactar a sus supervisores por vía telefónica u otra forma asequible para obtener asesoramiento legal oportuno.

4.3 El OI debe estar consciente que su primera prioridad es la seguridad operacional por lo que tendrá que mantener una posición firme al presentarse situaciones de violación a los requisitos y a los procedimientos establecidos, apegándose a las leyes, reglamentos, MEL, declaración de cumplimiento final y al OM del explotador de servicios aéreos.

5. Definiciones

5.1 Para propósito de este capítulo, son de aplicación las siguientes definiciones:

5.1.1 Actividades de inspección. – Actividades y procedimientos a través de los cuales se obtiene la información para verificar el cumplimiento de los requisitos reglamentarios y de los procedimientos operacionales.

5.1.2 Alcance. – El número de áreas funcionales y de especialidad incluidas las que van a ser inspeccionadas, y la profundidad de la revisión.

- 5.1.3 Área de especialidad. – Área que identifica requisitos comunes o similares y para la que se proveen guías de inspección.
- 5.1.4 Auditoría. – Proceso sistemático, independiente y documentado para obtener pruebas y evaluarlas objetivamente a fin de determinar la medida en que se cumplen los requisitos y criterios de auditoría.
- 5.1.5 Ayudas de trabajo. – Documentos requeridos por el OI o por el equipo de inspección para planificar y ejecutar las mismas. Estas pueden incluir cronogramas de inspecciones, asignaciones, listas de verificación y los diferentes informes de inspección.
- 5.1.6 Certificación. – Proceso mediante el cual se determina la competencia, calificación, o calidad en la que se basa la AAC para la emisión de un documento o certificado. Esto incluye la emisión, rechazo, renovación o revisión de ese documento.
- 5.1.7 Competencia. – Dimensión de la actuación humana que se utiliza para predecir de manera fiable un buen desempeño en el trabajo. Una competencia se manifiesta y se observa mediante comportamientos que movilizan los conocimientos, habilidades y actitudes pertinentes para llevar a cabo actividades o tareas bajo condiciones especificadas.
- 5.1.8 Conformidad. – El estado de cumplimiento de los criterios, estándares, especificaciones y resultados deseados establecidos.
- 5.1.9 Constatación. – Se genera en una actividad de certificación o vigilancia de la AAC como resultado de la falta de cumplimiento a un requisito de un reglamento, o disposiciones relacionadas con la seguridad operacional, procedimientos de los proveedores de servicio o la falta de aplicación de los textos aprobados y/o aceptados por la AAC.
- 5.1.10 Discrepancia. – Irregularidad en el cumplimiento de los requisitos reglamentarios u operacionales. Término que agrupa las definiciones de defecto y de no-conformidad.
- 5.1.11 Documentado. – Lo que ha sido registrado por escrito, fotocopiado o fotografiado y luego firmado, sellado, fechado y archivado.
- 5.1.12 Estándar. – Criterio establecido o normalizado, usado como base para la medición del nivel de cumplimiento de un explotador de servicios aéreos u organización afín.
- 5.1.13 Evaluación. – Apreciación de los procedimientos u operaciones que se basa en gran parte en la experiencia y en el juicio de profesionales.
- 5.1.14 Evaluación de riesgos. – El análisis de las consecuencias de los peligros que se han determinado como una amenaza para las capacidades de una organización o persona (s). Un análisis de riesgos de seguridad operacional utiliza un desglose convencional del riesgo en dos componentes para definir el nivel de riesgo de seguridad operacional: la probabilidad de ocurrencia de un evento o condición perjudicial, y la gravedad del evento o condición, en caso de que ocurra, para definir el nivel de riesgo de la seguridad operacional.
- 5.1.15 Hallazgos en inspecciones. – Conclusión de un auditor o equipo auditor que evidencia la no-conformidad con un requisito reglamentario específico o un estándar, identificado durante una inspección y/o una auditoría y debidamente documentado.
- 5.1.16 Informe sobre la inspección. – Informe que describe el proceso de inspección, el cual provee un resumen de los resultados de una inspección, donde constan las discrepancias, no conformidades, observaciones y recomendaciones.
- 5.1.17 Inspección. – Examen de actividades, productos o servicios específicos del titular (o solicitante) de una licencia, certificado, aprobación o autorización de aviación realizado por inspectores de aviación civil para confirmar el cumplimiento de los requisitos relativos a la licencia, certificado, aprobación o autorización ya expedidos por el Estado (o en trámite).
- 5.1.18 Inspección de una especialidad. – Inspección que tiene por objetivo un área específica de especialidad.

- 5.1.19 Inspeccionado. – Organismo a ser verificado (explotador de servicios aéreos, centro de adiestramiento, estaciones, servicios contratados, personal, etc.).
- 5.1.20 Inspector. – Persona cualificada autorizada por el Estado para desempeñar actividades de vigilancia para la aviación civil.
- 5.1.21 Instrucción y evaluación basadas en la competencia. – Instrucción y evaluación cuyas características son la orientación hacia actuación, énfasis en los requisitos de actuación y su medición, y la preparación de programas de instrucción de acuerdo con requisitos específicos de actuación.
- 5.1.22 Muestreo. – Inspecciones de una parte representativa de una característica particular para producir una evaluación estadística significativa de todo.
- 5.1.23 No-conformidad. – Incumplimiento de un requisito reglamentario. El término “no-conformidad” es utilizado a menudo en el presente manual, aunque el término “incumplimiento” es técnicamente el más correcto. La definición cubre la desviación o ausencia de una o más características de calidad o de elementos del sistema de calidad de los requisitos específicos.
- 5.1.24 Peligro. – Condición u objeto que entraña la posibilidad de causar un incidente o accidente de aviación o contribuir al mismo.
- 5.1.25 Práctica. – Método mediante el cual un procedimiento es llevado a cabo.
- 5.1.26 Procedimiento. – Serie de etapas seguidas de forma metódica para llevar a cabo una actividad o un proceso, describiendo lo que debería hacerse, cuándo y por quiénes; dónde y cómo debería llevarse a cabo cada etapa; qué información, documentación y recursos debería utilizarse, y cómo todo debería controlarse.
- 5.1.27 Proceso. – Conjunto de actividades interrelacionadas o interactivas que transforma insumos en productos. Los procesos dentro de una organización o programa se planifican y realizan en general bajo condiciones controladas para agregar valor.
- 5.1.28 Seguimiento. – La fase final de la inspección que se enfoca en las acciones correctivas y preventivas a los hallazgos encontrados previamente, durante la inspección.
- 5.1.29 Seguridad operacional. – Estado en el que los riesgos asociados a las actividades de aviación relativas a la operación de las aeronaves, o que apoyan directamente dicha operación, se reducen y controlan a un nivel aceptable.
- 5.1.30 Supervisión (por su término en inglés “safety oversight”). – Actividades mediante las cuales el Estado se asegura activamente, mediante inspecciones, auditorías y otras actividades, de que los titulares de licencia, certificado, autorización o aprobación de aviación sigan satisfaciendo los requisitos establecidos y operen con el nivel de competencia y seguridad operacional requeridos por el Estado.
- 5.1.31 Verificación. – Revisión independiente, examen, medición, prueba, observación y monitoreo para establecer y documentar que los procesos, prácticas, servicios, procedimientos, evaluaciones, programas, competencia del personal técnico de tierra y de vuelo, manuales y documentos están en conformidad con los requisitos reglamentarios. Esto incluye la confirmación de que las actividades de vuelo, teóricas y prácticas están en la condición que establecen los requisitos y que cumplen con las *prácticas de operación seguras* aprobadas al explotador de servicios aéreos en las OpSpecs. Revisión de las actividades de los proveedores de servicios de apoyo a mantenimiento, servicios de escala, control y seguimiento de los vuelos. La constatación de la competencia del personal de vuelo, FD, CC y otro personal técnico aeronáutico.
- 5.1.32 Vigilancia (por su término en inglés “surveillance”). – Control activo de la industria de la aviación y proveedores de servicios por parte de las autoridades normativas competentes para garantizar que las obligaciones internacionales y requisitos nacionales del Estado se satisfacen mediante el establecimiento de un sistema basado en los elementos críticos.

6. Aplicación de procedimientos de inspección durante procesos de certificación, aprobación, aprobación específica o aceptación

Dentro de un proceso de certificación, aprobación, aprobación específica y/o aceptación, el OI puede aplicar los procedimientos descritos en este capítulo, interrelacionando las fases de uno y otro proceso como se describe en la Figura 8-1.

Figura 8-1: Interrelación de las fases de las inspecciones con los procesos de certificación, aprobación, aprobación específica y/o aceptación

Proceso de certificación, aprobación, aprobación específica y/o aceptación	Fases de las inspecciones
Fase uno – Pre-solicitud	
Fase dos – Solicitud formal	
Fase tres – Análisis de la documentación	Fase 1 – Preparación
Fase cuatro – Inspección y demostración	Fase 2 – Ejecución Fase 3 – Informe Fase 4 – Cierre
Fase cinco – Certificación	

7. Ámbito de las inspecciones

Los reglamentos LAR establecen que las funciones de las inspecciones se ejecutarán sobre los explotadores de servicios aéreos, el personal técnico aeronáutico, las aeronaves, manuales, registros, instalaciones, dispositivos de instrucción de vuelo, simuladores de vuelo, servicios comerciales de la aviación, la infraestructura aeronáutica y aeroportuaria, los servicios de control y apoyo a la navegación aérea, las organizaciones de mantenimiento, los centros de instrucción aeronáutica, las unidades médicas aeronáuticas, los aeroclubes, las actividades relacionadas con la aviación deportiva, y en general, sobre todas aquellas actividades, organizaciones e instalaciones vinculadas a la aviación civil, así como cualquier otra actividad que se realice en el espacio aéreo del Estado.

8. Objetivo y requerimientos de las inspecciones

8.1 El objetivo primario de cualquier inspección es garantizar que los explotadores de servicios aéreos cumplan con requisitos equivalentes o superiores a los definidos por las SARPs de la OACI, a fin de garantizar un nivel de seguridad operacional aceptable.

8.2 En la metodología para la planificación de la RBS, se utilizan entre otros, datos de seguridad operacional recopilados a través de cuestionarios y listas de verificación (CL) en el marco del método proactivo, los datos recopilados sirven de guía a los inspectores de los Estados, en las distintas especialidades que conforman el sistema de vigilancia de la seguridad operacional. La AAC generará un documento para cada tipo de inspección donde se identifica al individuo, persona, aeronave u organización objeto de la supervisión; anotando fecha, hora y sitio, y que refleje la actividad de inspección realizada.

Nota. – La recopilación de datos mediante cuestionarios y CL, es una de las formas del método proactivo de recopilación de datos. Otra de las formas de este método, es la captación automática de datos a través del programa de análisis de datos de vuelo (FDAP) conocido en la industria como programa de aseguramiento de la calidad de las operaciones de vuelo (FOQA).

8.3 De acuerdo con el concepto de la RBS se preparará adecuadamente cada inspección. Los inspectores deberán analizar toda la información disponible de la mayor cantidad de fuentes posibles, tales como:

- a) resultados de las actividades de vigilancia anteriores;

- b) antecedentes sobre sanciones, tales como limitaciones, suspensiones, revocaciones, etc.;
- c) antecedentes sobre accidentes e incidentes;
- d) entrevistas con el personal del explotador de servicios aéreos;
- e) denuncias o reclamos de los usuarios;
- f) resultados del cuestionario de la aplicación RBS; y
- g) cualquier otra fuente de información identificada por la AAC.

8.4 El análisis de toda la información disponible ayudará en la identificación de los ítems de inspección con posibles hallazgos y de mayor nivel de riesgo, de las listas de verificación a utilizar.

8.5 Para la implantación de la RBS, se requerirá que la AAC cuente con un sistema de recopilación y procesamiento de datos sobre seguridad operacional (SDCPS) en funcionamiento acorde al tamaño y complejidad de sus sistemas de aviación civil, para el seguimiento a las constataciones que le permita registrar, identificar y consultar rápidamente al menos:

- a) el perfil de riesgo de cada explotador de servicios aéreos (ORP);
- b) la frecuencia de las inspecciones en base a su perfil de riesgos;
- c) la cantidad, descripción y fecha de las constataciones identificadas;
- d) las tendencias de las constataciones;
- e) el nivel de riesgo de cada constatación;
- f) el inspector responsable por el seguimiento y verificación del cierre de las constataciones;
- g) el plazo otorgado al explotador de servicios aéreos para solucionar las constataciones;
- h) las constataciones cuyo plazo de solución se encuentra vencido;
- i) las constataciones cuyo plazo de solución está próximo a vencerse; y
- j) las estadísticas generales de cumplimiento mensual, trimestral, semestral, etc.

8.6 Aun cuando las actividades de la RBS se planifiquen, preparen y ejecuten adecuadamente, la AAC se asegurará que se realice un seguimiento adecuado y continuo a las constataciones identificadas durante las inspecciones. Sólo mediante la implementación de medidas correctivas apropiadas y oportunas se conseguirán mejoras a la seguridad operacional.

8.7 En caso de constataciones o discrepancias, el OI acordará o concederá los plazos correspondientes y deberá llevarse a cabo un seguimiento de éstas, hasta constatarse el cumplimiento de las acciones preventivas o correctivas. Al establecerse la automatización en el marco del SDCPS, se designarán los códigos respectivos con fines de facilitar las referencias para las actividades de inspección y de búsqueda de registros.

8.8 La AAC debe asegurarse que todas las constataciones sean cerradas oportunamente, y que las acciones de corrección y/o mitigaciones tomadas por los explotadores de servicios aéreos sean el resultado de la identificación apropiada de la causa raíz.

8.9 Las actividades de inspecciones específicas pueden ser iniciadas y completadas en corto tiempo o pudieran ser iniciadas un día y terminadas varios días después con otro tipo de actividad de trabajo. En todo caso, la inspección comienza cuando el OI inicia su tarea y finaliza cuando éste ha dado por terminado su informe de inspección. Las inspecciones cubren procedimientos generales que los OI deben seguir estrictamente por razones de estandarización. En la mayoría de los casos, existe una ayuda de trabajo para cada tipo de inspección la cual contiene listas de puntos específicos o áreas que podrían ser observadas y evaluadas cuando fuere pertinente, durante la inspección.

8.10 Cada tipo de inspección cubre objetivos específicos que se tratarán en detalle en el Volumen V de la Parte II de este manual, ejemplos de metodologías para la planificación de la RBS, se pueden encontrar en el manual sobre ejemplos de metodologías para la planificación de la vigilancia basada en riesgos (RBS) del SRVSOP, Código M-GEN-004.

8.11 Una inspección no estará completa hasta que no se haya elaborado y registrado un informe con los resultados de la misma, la cual incluirá un acta o plan de acciones correctivas, que indique claramente los plazos acordados o concedidos al explotador de servicios aéreos para solucionar las discrepancias encontradas. Una vez que la AAC sea notificada por el explotador de servicios aéreos que las discrepancias han sido solucionadas, los inspectores de operaciones procederán a realizar una inspección de verificación, luego de la cual elaborará un reporte de verificación de discrepancias, que será adjuntado al paquete de certificación si la inspección se realiza con fines de certificación o éste ingresará al banco de datos del explotador si la inspección se realiza en el marco de la RBS. Una copia de este reporte o informe se archivará en los registros oficiales, otra irá al banco de datos y una tercera se la reservará el OI que condujo la inspección. Hasta tanto el explotador de servicios aéreos no haya rectificado cada una de las deficiencias encontradas, a satisfacción del OI (quién deberá notificarlo así al explotador de servicios por escrito), la inspección no estará completa. Cumplido el trámite, podrá cerrarse el caso.

9. Procedimientos de ejecución de las inspecciones

9.1 Estandarización. –

9.1.1 Es indispensable que todas las inspecciones se rijan por un procedimiento común. Por consiguiente, deberían realizarse siguiendo métodos y criterios establecidos que tengan por objeto eliminar las contradicciones que puedan originarse debido al empleo de procedimientos distintos y de la experiencia diferente de cada OI. La preparación del MIO destinado a los OI, donde se detallan los procedimientos y las técnicas de inspección, ha de facilitar la estandarización de las inspecciones y/o auditorías entre todas las AAC de los Estados participantes del SRVSOP. Asimismo, los OI de las AAC deberían participar en la preparación de técnicas y métodos estandarizados, reuniéndose frecuentemente para intercambiar sus ideas y experiencias.

9.1.2 En los párrafos siguientes se describen brevemente las inspecciones de certificación y de la RBS que deberán efectuar los OI de la AAC. En el Volumen V de la Parte II de este manual, se describen en detalle los tipos de inspección que una AAC debe llevar a cabo a fin de verificar que el explotador de servicios aéreos sigue manteniendo la competencia con la cual fue certificado.

9.1.2.1 Los tipos específicos de inspecciones son:

- a) inspecciones en rampa;
- b) inspecciones a la cabina de pasajeros en ruta;
- c) inspecciones a la cabina de pilotaje en ruta;
- d) inspecciones a los registros de vuelo;
- e) inspecciones a manuales y documentos;
- f) inspecciones a las operaciones EDTO sobre el agua en ruta;
- g) inspecciones a las verificaciones de la competencia/IDE;
- h) inspecciones a los registros de los tripulantes y despachadores de vuelo;
- i) inspecciones a las operaciones de deshielo y antihielo para aeronaves en tierra;
- j) inspecciones de base;
- k) observación de las operaciones de los explotadores desde las instalaciones del ATC;
- l) inspecciones a la gestión de cambios significativos (condición financiera; rápido crecimiento/decrecimiento);

- m) inspecciones a las verificaciones de línea;
- n) observación de la experiencia operacional de los PIC;
- o) inspecciones a los programas de instrucción;
- p) inspecciones al control operacional: despacho de vuelo operaciones regulares domésticas e internacionales;
- q) inspecciones al control operacional: liberación de vuelo operaciones no regulares domésticas e internacionales;
- r) inspecciones a las instalaciones de la estación; y
- s) inspecciones a los simuladores y otros dispositivos de instrucción de vuelo.

PÁGINA DEJADA INTENCIONALMENTE EN BLANCO